

LXII SEDUTA**MARTEDI' 12 MAGGIO 1970****Presidenza del presidente CONTU**

Comunicazioni del Presidente	1469
Congedi	1469
Interrogazioni (Annunzio)	1469
Mozione (Annunzio)	1469
Proposta e disegno di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale trasporti (A.R.S.T.)» (29); «Istituzione dell'Azienda regionale trasporti». (44) (Continuazione della discussione congiunta):	
ANEDDA	1470
MELIS G. BATTISTA	1475
LIPPI SERRA	1478
DEFRAIA	1481
LAI G. MARIA	1488

La seduta è aperta alle ore 18 e 50.

MEDDE, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Occhioni e Baghino hanno chiesto congedo, rispettivamente per 15 e 7 giorni, per motivi di salute. Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Mario Melis mi ha fatto pervenire la seguente lettera:

« Onorevole Presidente del Consiglio Regionale Sardo - Cagliari. A seguito delle dimissioni presentate in data 29 u.s., preciso che le stesse sono motivate dalla mia candidatura — decisa dal partito nel quale milito e da me accettata — a consigliere provinciale nel Collegio di Oliena-Orgosolo. Con ossequio - Avv. Mario Melis ».

Annunzio di mozione.

PRESIDENTE. Si dia annunzio della mozione pervenuta alla Presidenza.

MEDDE, Segretario:

« Mozione Birardi - Zucca - Raggio - Melis Pietrino - Cabras - Granese - Puggioni sull'aggravarsi della situazione internazionale dopo la nuova aggressione imperialista in Cambogia ». (17)

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MEDDE, Segretario:

« Interrogazione Granese, con richiesta di risposta scritta, sulla grave situazione venutasi a creare tra le maestranze della S.I.P.S.A. di Oristano in seguito alla mancata correspon-

sione dei salari ed al licenziamento di alcuni lavoratori ». (238)

« Interrogazione Anedda sulle condizioni della casa e della tomba di Giuseppe Garibaldi in Caprera ». (239)

« Interrogazione Maddalon - Melis G. Battista (P.C.I.), con richiesta di risposta scritta, sulla lotta obbligatoria contro le malattie infettive e parassitarie del bestiame ». (240)

Continuazione della discussione congiunta della proposta di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale trasporti (A.R.S.T.)» (29), e del disegno di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale trasporti». (44)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione congiunta della proposta di legge: « Istituzione dell'Azienda regionale trasporti (A.R.S.T.) » e del disegno di legge: « Istituzione dell'Azienda regionale trasporti ». Prosegue la discussione generale congiunta.

E' iscritto a parlare l'onorevole Anedda. Ne ha facoltà.

ANEDDA (M.S.I.). Ad un anno di distanza, con lo stesso clima pre-elettorale, con la stessa urgenza pre-elettorale, con gli stessi difetti e storture di origine, ritorna in Consiglio la legge istitutiva dell'Azienda Regionale Trasporti. Il primo rilievo non può non attenersi alla denuncia delle responsabilità per il ritardo, per il tempo perduto. Responsabilità di coloro i quali pur rendendosi perfettamente conto, lo scorso anno, delle carenze della legge, la sospinsero, la approvarono, per pura demagogia, in danno ed in beffa dei lavoratori. Responsabilità dei comunisti i quali, per bocca dell'onorevole Raggio, allora dichiararono...

MELIS PIETRINO (P.C.I.). Quando mai la responsabilità non è dei comunisti!

ANEDDA (M.S.I.). Ce l'hanno, e gravissima, in questo caso. ...Dichiararono allora i comunisti: « Si arriva, così, alla pubblicizzazione nelle peggiori condizioni, con un testo

che non può dirsi soddisfacente ». Ma lo approvarono non volendo ammettere — per consumare l'inganno che si è verificato — che la legge andava rimeditata ed il problema studiato. Affermò l'onorevole Raggio che il Partito Comunista aveva respinto « l'invito per una legge concordata, perché questa avrebbe demandato ad altra legge la determinazione dei compiti e la fisionomia dell'Ente ». Il risultato è stato che, approvata quella stortura, ci troviamo ad un anno di distanza al punto di partenza. Responsabilità della Giunta, che per bocca dell'onorevole Del Rio riconobbe « di essersi trovata inopinatamente di fronte ad un provvedimento che non è certo un capolavoro di tecnica legislativa ». Vedremo come le stesse parole le abbia ripetute, oggi, l'onorevole Abis. Precisò allora l'onorevole Del Rio, ed il rilievo di allora è valido oggi, che l'Ente sarebbe rimasto comunque inoperante: « Il provvedimento in discussione, anche quando sarà approvato, rimarrà a lungo inoperante, giacché è soltanto una pseudo pubblicizzazione ».

Responsabilità dei socialisti che, per fretta elettorale, votarono una legge della quale essi stessi riconoscevano le imperfezioni tecniche e la incostituzionalità; questo riconobbe allora l'onorevole Dessanay. I risultati di quella infelice sortita elettorale sono noti. Si è perso un anno, si è volutamente perso un anno per strumentalizzare le lotte dei lavoratori i quali da tempo invocano questo provvedimento solo perché convinti (a torto) che esso sia l'unica strada per fruire anch'essi del trattamento previsto per i dipendenti degli Enti pubblici.

Responsabilità, infine, gravissima, di due Giunte di centro-sinistra che in un anno non sono state capaci di approntare un testo legislativo vivo e valido. Responsabilità della Giunta e del Partito Comunista, giacché il testo legislativo che discutiamo accoglie e recepisce, in larga parte, il progetto di legge presentato dal Gruppo comunista.

A questo punto, per essere chiari, per evitare equivoci, per impedire comode coperture è bene fare una premessa di ordine generale. I trasporti in Sardegna debbono es-

VI LEGISLATURA

LXII SEDUTA

12 MAGGIO 1970

sere pubblicizzati. Il vasto pubblico che li usa e che potrebbe usarli se rispondessero meglio ai necessari requisiti, ha diritto di disporre di un servizio che non viva su un metro economico, per altro largamente superato. Il servizio di trasporto ha una funzione sociale insopprimibile, dalla quale discende che esso deve essere diretto in vista di un interesse collettivo, secondo le esigenze sociali dei singoli centri o della collettività. Ma, affermato questo principio, si deve trovare la forma migliore per il pubblico intervento. La forma che superi gli ostacoli di ordine costituzionale, che non risulti, come questa legge, un comodo beneficio per i concessionari delle autolinee. La legge, lo vedremo molto brevemente, non soddisfa né all'uno né all'altro requisito.

La terza premessa attiene agli scopi che i dipendenti delle autolinee si sono proposti e si propongono di raggiungere con l'istituzione dell'ente. I lavoratori intendono eliminare l'ingiusta ed intollerabile sperequazione esistente nella normativa e nei salari tra i dipendenti delle autolinee private in concessione e quelli delle aziende municipalizzate. Sperequazione che fa diversi i lavoratori che pur prestano eguale servizio. Debbo soggiungere, però, a questo proposito, che la responsabilità di tale situazione è da addebitare, in egual misura, al Governo ed ai Sindacati. Al Governo perché non è mai intervenuto, pur avendone poteri e mezzi, per evitare e per porre termine a questa sperequazione. Ai sindacati perché, strumentalizzati in questo campo, a fini di partito, non hanno mai esattamente diretto le richieste dei lavoratori ma hanno invece reclamato una generica pubblicizzazione, che non darà mai i risultati che essi attendono. Infine c'è da dire che il centro-sinistra, i socialisti, se avessero sentito profondamente ed intimamente il dramma reale che questa richiesta cela e l'urgenza di queste aspirazioni, avrebbero dovuto risolvere da tempo, ed era possibile farlo, tale sperequazione per avviare, poi, in termini seri, possibili, attuabili, funzionali, con mezzi e strutture moderne, la pubblicizzazione. Ecco quindi la prima conclusione. Noi voteremo questa legge per non dare coperture ad alcuno, voteremo favorevolmente

perché crediamo nella necessità del controllo sociale di questo settore, ma preferiremmo risolvere subito, in modo diverso, il problema dei lavoratori per giungere poi alla definitiva pubblicizzazione. Questa legge, infatti, alla definitiva pubblicizzazione non porterà.

Detto questo, ripeto, per sgombrare il campo da equivoci o polemiche, è facile dimostrare che l'azienda, così come è prevista dalla legge, non diverrà operativa perché è palesemente anticostituzionale, perché è palesemente un assurdo. Quanto dirò deve essere interpretato, e vuole essere un invito al ripensamento serio che trovi la soluzione immediata cui ho fatto riferimento e che avvii gli studi che devono essere il precedente necessario per una legge di così vasta portata.

Questo Consiglio regionale ha avuto un esordio infausto che ne ha leso il prestigio. Mi riferisco alla illegittima intromissione di un segretario di partito nei deliberati della assemblea. Intervento illegittimo, perché si riferiva ad una scelta non politica, ad una scelta che attiene esclusivamente alla vita interna dell'assemblea. Ma, se altri, dall'esterno, hanno attentato al prestigio del Consiglio ferendolo profondamente, debbo dire che l'assemblea, nel suo complesso, non fa nulla per conquistarsene uno. Il prestigio di una assemblea legislativa consegue alle leggi che predispone ed approva. Le leggi sono il metro della validità, della forza, della vitalità, della capacità di una assemblea, dell'impegno, dello studio, della applicazione che l'assemblea sa porre per risolvere col mezzo legislativo determinati problemi. Bene, questa legge, così importante, già rinviata dal Governo, può essere portata ad esempio del modo sciatto col quale la assemblea conduce i lavori. Sappiamo tutti che trattasi di una legge sostanzialmente finanziaria. Assente il contenuto normativo, schematica ogni altra indicazione, la parte viva sarebbe costituita dal finanziamento che questa legge propone. La parte vitale è quindi quella degli articoli dal 14 alla fine, i quali prevedono un contributo di 5 miliardi: 4 per il fondo speciale, 1 per gli indennizzi; nonché contributi annui, fino al 1974, di 2.375.000.000. Una legge, importante, ed un impegno di 7

miliardi e mezzo debbono essere assunti ponderatamente dopo essersi domandati non tanto se la spesa sia troppa, quanto se la spesa sia sufficiente. Perché la programmazione inizia proprio col disporre di somme sufficienti per il fine che si vuole attuare. Era ed è doveroso chiedere in base a quali valutazioni fosse stata determinata quella cifra, quella somma che la legge portava. Ciò venne richiesto in Commissione; lo richiesi io, si associò alla mia richiesta altro collega di diversa tendenza politica. Ci fu risposto, sbrigativamente, che questi chiarimenti di ordine finanziario ci sarebbero stati forniti in sede assembleare, qui in Consiglio. Impiegarono per esaminare questa parte della legge (se esaminare è un verbo acconcio) 18 minuti. Io mi permetto di dire che non è serio riservare a tanta parte finanziaria per uno scopo tanto importante solo 18 minuti; non è serio non esaminare la parte finanziaria della legge, ma dire un sì precostituito che non ha base alcuna in alcuna seria indicazione. E' quindi l'assemblea che lede il suo prestigio. E' l'assemblea che lede il suo prestigio quando rinuncia a far funzionare, come debbono, le Commissioni assembleari.

Le lacune denunciate nella Commissione sono le lacune di oggi. Perché, che io sappia, i chiarimenti, le richieste dei commissari nessuno li ha esauditi. Avevamo chiesto, tra l'altro, per prevedere gli indennizzi, quali fossero le concessioni, quali di prossima scadenza (se ve ne erano) quali di scadenza più lontana. Quali fossero le autolinee da ritenere funzionanti, non suscettibili di revoca, quali le altre. Queste indicazioni decisive per sapere se 7 miliardi e mezzo fossero sufficienti per varare l'Ente non ci sono state date, ad oggi, non sono state fornite all'assemblea parlamentare. Così con la stessa superficialità con la quale la Commissione finanze ha votato in 18 minuti il parere sulla parte finanziaria della legge, il Consiglio approverà questa legge. E' l'ennesimo inganno agli elettori, ai lavoratori. E' l'ennesimo esempio di una connaturata incapacità a risolvere con competenza, tecnicismo e serietà i problemi urgenti, pressanti, importanti. Sappiamo tutti che la legge non supererà gli

ostacoli costituzionali che derivano dall'articolo 43 della Costituzione, dalle ristrette norme del nostro Statuto circa la possibilità di derogare con legge regionale al principio generale dell'affidamento a privati della gestione dei trasporti terrestri.

Il principio dell'affidamento dei trasporti terrestri a privati costituisce un limite non superabile per la legislazione regionale, e la Regione, perciò, non può riservare a sé, attraverso un'azienda, la attività e la gestione dei trasporti. Non lo affermo io. E' stato detto pubblicamente nella conferenza trasporti da un amministrativista, da un professore della Università. Ma, anche a superare favorevolmente questo principio costituzionale (il fatto deve preoccuparci per un ulteriore ritardo che potrebbe verificarsi) rimane insuperato, perché non risolto, il quesito se, ed in quali limiti, l'attività legislativa regionale possa indurre modificazioni di carattere organizzativo che tocchino la struttura dell'ordinamento settoriale dei trasporti definito dalle leggi dello Stato. Si potranno accettare in linea di diritto queste impostazioni o si potranno respingere. Certo è che i problemi esistono, certo è che l'assemblea li affronta senza aver nemmeno chiesto il parere di un costituzionalista. E tutto questo, ripeto, per la preoccupazione che ritardo non ci sia. Preoccupazione per un ritardo che colpirebbe coloro i quali, per i fini che io ho ricordato, nella interpretazione, a mio parere errata, di una loro giusta aspirazione, ripongono nella legge tante speranze. Ma di tutto questo noi cosa sentiremo nella discussione in quest'aula? Nulla: i soliti discorsi di principio. Scatoloni vuoti contrabbandati come concezioni moderne. Sentiremo parlare, come si è fatto l'anno scorso, di « risoluto intervento della mano pubblica », di « salto storico dal pre-borghese al post-capitalistico ». Mi pare che abbiamo saltato a vuoto. Magari opporremo, alle obiezioni di carattere costituzionale, perché anche questo devo leggere in una relazione, le dichiarazioni programmatiche del Presidente della Giunta. Perché la relazione, che pare occuparsi di alcune perplessità sulla legittimità costituzionale, osserva che queste perplessità non hanno ragion

VI LEGISLATURA

LXII SEDUTA

12 MAGGIO 1970

d'essere perché a tale previsione (istituzione dell'azienda) si richiama, nelle sue dichiarazioni programmatiche, anche il Presidente della Giunta, indicando l'esigenza...

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. Anche il IV esecutivo.

ANEDDA (M.S.I.). Ed anche il Presidente della Giunta. Quindi, in sede di costituzionalità, con il rispetto che è dovuto al Presidente della Giunta e con il rispetto che è dovuto a tutto l'esecutivo, noi potremo opporre ai rilievi del Governo il parere dell'onorevole Abis dicendo che tra le leggi costituzionali dello Stato, sono da introdurre, adesso, le dichiarazioni programmatiche delle Giunte regionali.

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. Il IV esecutivo è legge.

ANEDDA (M.S.I.). Quella è una legge che fa puramente e semplicemente delle previsioni. Non è incostituzionale che si costituisca un Ente, è incostituzionale come lo si costituisce. E' mai possibile che, essendo la terza volta che l'assemblea regionale discute questo problema, (una nel IV esecutivo, la seconda l'anno scorso, e la terza oggi) si debbano sentire queste obiezioni? Non è incostituzionale costituire l'Ente, è incostituzionale come lo si costituisce, o può esserlo come lo si costituisce. Certo è che di fronte a queste perplessità che esistono avevamo tutti il dovere di richiedere pareri e non è lecito scrivere, in una relazione, che questi pareri sono superati in sede costituzionale dalle dichiarazioni programmatiche...

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. Il parere lo abbiamo avuto dal professor Piras.

ANEDDA (M.S.I.). L'ho qui. Se vuole glielo leggo.

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. Glielo leggerò io.

ANEDDA (M.S.I.). Benissimo, mi risparmia la fatica. Lo legga e lo ascolterò volentieri, contrappuntandolo.

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. Certamente.

ANEDDA (M.S.I.). Tutto ciò dimostra, ancora una volta, come l'Italia sia l'unico Paese del mondo nel quale alcune decrepite sciocchezze, in tema di intervento statale, siano ancora ritenute venerabili e trovino dei voti. Cercare l'intervento pubblico, secondo i vecchi schemi di nazionalizzazioni (con Enti) o municipalizzazioni (con Aziende) significa ignorare il risultato dei più moderni studi di economia: il potere non è detenuto da chi è padrone del capitale, ma è detenuto dalla tecnostuttura che è a capo delle decisioni aziendali. Dal che il problema allora si sposta e si sarebbe dovuto spostare in questa legge, e vedremo il perché, sul tipo di struttura da attuare, sul tipo e sulle modalità dei controlli che il potere politico avrebbe potuto esercitare sull'ente costituendo. Questo poteva essere l'impegno moderno di una assemblea moderna. Perché queste sono le concezioni più moderne.

Il professor Dessanay che mi ascolta cortesemente, e mi interrompe, conosce in merito il parere di Galbraith, che non può essere classificato un economista di destra e che, certamente, è tra gli economisti più moderni. Galbraith nel suo ultimo libro afferma che « un numero molto maggiore di socialisti [non si riferiva all'Italia, bensì ad un numero maggiore di socialisti di altre parti del mondo] hanno finito col convincersi che le imprese pubbliche sono, per loro natura, Enti a sé, sciolti da responsabilità, immuni dalla pubblica critica o da un controllo democratico. Essi hanno rinunciato alla lotta per la proprietà pubblica, eppure fingono di attribuirle una importanza che non sentono. Socialismo ormai significa Governo di quei socialisti che hanno imparato che il socialismo, come veniva inteso una volta, è irrealizzabile ». I socialisti italiani sono ovviamente su tutt'altre posizioni. Però, un'assemblea moderna, una assemblea che fosse attenta ai problemi di oggi, avrebbe dovuto porsi, nel creare un Ente tanto importante, questi quesiti per risolverli su queste basi. Ma il problema della struttura è molto più importante del problema costituzionale che, ripeto, ci preoccupa solo per il

ritardo (e la responsabilità del ritardo non sarà nostra).

E' poi veramente singolare che la terza volta che si parla di siffatto argomento in assemblea, il Presidente della Giunta giunga nella Commissione per dire: non si è avuto il tempo di approfondire l'esame e perciò non è stato possibile pervenire ad una conclusione. Ammette l'esistenza di due linee alternative ma non sa scegliere. Ma, io dico che è concepibile...

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. La Giunta era in carica da soli 15 giorni.

ANEDDA (M.S.I.). E la Giunta cosa fa? Dimentica tutto quello che è accaduto prima? Quando un Assessore diventa Presidente della Giunta dimentica le precedenti discussioni? Sono affermazioni gravissime. Perché, quando si predispongono leggi di questa portata, quando con queste leggi ci si vuole inserire nel mondo moderno, non si può affermare, da Presidente dell'esecutivo regionale, che non si è avuto il tempo di approfondire il problema. Non si può affermare in una pubblica Commissione che non si sa scegliere, che non si può scegliere; nemmeno si può far scegliere il Consiglio regionale senza aver fornito al Consiglio, pubblicamente, quei dati che sono stati richiesti, quel bagaglio di studi che è indispensabile. Ma si dice: è una concezione portata dai sindacati; non è vero neanche questo. Perché nell'Assemblea Regionale Trasporti i sindacati non assunsero affatto questa posizione.

MILIA (P.S.I.U.P.). Ma l'hanno modificata.

ANEDDA (M.S.I.) Furono, certamente, su questo argomento più responsabili. Perché anche la CGIL, nella sua relazione non disse di volere l'Azienda regionale, ma affermò che un'azienda a livello intercomunale e provinciale era la più adatta alla bisogna, anziché creare una unica azienda regionale trasporti, che tenderebbe a diventare burocratica ed a non interpretare nella giusta misura le esigenze di ogni singola zona. Così la GGIL; la

CISL sull'argomento non scelse la strada, le indicò tutte, lasciando ai politici, giustamente, il compito di individuare, tra le soluzioni giuridicamente ammissibili, quale fosse la migliore. Ma dal 1967 il Presidente della Giunta Abis e la Giunta non hanno avuto il tempo di approfondire questo argomento. Vi erano altre soluzioni e vi sono all'interno della Giunta. Se ne dà atto nella relazione.

La tesi di due Assessori: l'una a favore dei consorzi, l'altra, esposta dall'onorevole Soddu, (a meno che non si sia convertito in questi giorni) quando si parlò del problema, in dicembre, in Commissione bilancio. Egli sostiene che questo problema poteva essere risolto con società ad intero capitale pubblico. Ed allora da chi è scaturita la soluzione proposta con la legge in esame? Che cosa ha fatto pesare la bilancia in un verso o in un altro? Sono problemi aperti, problemi che avrebbero dovuto essere discussi nella sede acconcia cioè nelle Commissioni. Disse l'onorevole Zucca, tempo fa, non ricordo se in una Commissione o in assemblea, che queste sono leggi che non possono essere di iniziativa consiliare, devono essere di iniziativa della Giunta. Ma quella che ha presentato la Giunta non è, scusatemi, una legge seria. Perché le leggi di iniziativa della Giunta devono essere accompagnate da un bagaglio di studi di cui la legge in esame è assolutamente carente. Ed allora in quale maniera ci siamo inseriti modernamente nell'economia? In quale maniera dobbiamo realizzare il controllo politico sugli Enti? I signori consiglieri che sono studiosi quanto me e più di me, avranno, certamente, letto nell'ultima pubblicazione del Consiglio nazionale delle ricerche (gruppo di lavoro sulle Regioni) lo studio sugli Enti amministrativi della Sardegna. Io vi riassumo le conclusioni senza leggerlo, c'è da vergognarsi. Risulta che gli Enti costituiti dalla Regione sarda non sono inquadrabili in nessun specifico aspetto amministrativo. Non hanno funzioni amministrative particolarmente previste dall'inquadramento dello Stato. Non sono soggetti a controlli, non solo, ma la volta che il Consiglio regionale osò ribellarsi e votò un ordine del giorno per intervenire, con un con-

VI LEGISLATURA

LXII SEDUTA

12 MAGGIO 1970

trollo, sugli Enti regionali, la prassi allontanò quell'ordine del giorno, tanto che oggi ci limitiamo ad avere i bilanci in allegato al bilancio regionale. Ma tutto questo bagaglio di studi, questo spreco, debbo dire, di intelligenze, deve o non deve servire per aprire gli occhi al Consiglio regionale nel momento in cui cerca di intervenire fattivamente su un settore tanto importante oppure si deve procedere avventuristicamente, così come si è fatto per i venti anni passati, in modo che i nostri figli sentano dire da questi stessi banchi che noi abbiamo sbagliato, così come riconoscono oggi i consiglieri regionali democristiani, quando si riferiscono all'operato degli uomini del loro partito di 10 anni fa? Quindi, la principale carenza di questo progetto di legge è la struttura dell'Ente.

La seconda altrettanto importante e forse ancora più grave è il rigetto della moderna evoluzione del rapporto di lavoro secondo cui all'elemento subordinazione si va sostituendo la partecipazione del lavoratore alla struttura aziendale ed ai risultati della impresa. Subordinazione può significare asservimento e la evoluzione moderna in questo senso non è solo questione formale di termine, ma è questione di sostanza perché il lavoro non sia meccanicizzato in vista della mercede, ma sia spiritualmente innalzato al risultato del lavoro. Questo era il momento per attuare la partecipazione del lavoratore alla vita dell'ente. Era ed è il momento per attuare la partecipazione del lavoratore alla gestione, alle decisioni. O credete, forse, (anche questo si disse nella discussione dell'anno scorso) che tutto ciò si risolva con la rosa dei nomi dai quali l'Assessore al lavoro sceglie i tre indicati dai sindacati?

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. Partecipazione agli utili?

ANEDDA (M.S.I.). No, alla gestione, partecipazione viva, viva del lavoratore, presente alle decisioni. Si risolve con i tre nomi? No. Perché la partecipazione del lavoratore non è partecipazione del Sindacato. Era il momento per dire che i rappresentanti nel con-

siglio, in numero adeguato, e non in minoranza avrebbero dovuto essere eletti dai dipendenti dell'Azienda. Questa è la cultura moderna, questa è la base moderna sulla quale si può veramente creare qualche cosa di nuovo. Diamo ai Sindacati l'offerta di tre posti nel Consiglio di amministrazione. Ma, guarda un po', in minoranza! Per che cosa? Perché decidano che cosa? Perché vengano compressi dagli altri? Questo è il risultato che si otterrà con la legge in esame. Quando si fanno affermazioni di principio, bisogna avere la forza ed il coraggio di tramutarle nelle leggi, quando si ha l'occasione di promulgare le leggi. Ma qui, in questa Italia, purtroppo, ciò che vien detto è sempre molto diverso da quello che si fa. I lavoratori servono solo per presentare istanze che debbono essere accolte perché li si emargini sempre e li si tenga quale massa di manovra, per fini e scopi che non sono mai loro, ma sono scopi squisitamente politici dei partiti politici. Ed allora alle corte, votiamo la legge, non copriamo nessuno. La votiamo così come è senza emendamenti per il bene e per il male, ma deve essere scritto in chiare lettere che la legge non andrà avanti, che è una struttura arcaica, che è una struttura superata, che non ha un preciso inquadramento amministrativo, che ignora qualunque evoluzione economica e moderna. Ce n'è quanto basta, perché il Consiglio di questa legge non vada orgoglioso. (*Consensi a destra*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Melis Giovanni Battista. Ne ha facoltà.

MELIS G. BATTISTA (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo problema è stato più volte dibattuto e il 18 aprile del 1969, se non sbaglio, venne approvato un ordine del giorno il cui primo firmatario è proprio un rappresentante del mio partito. E' un problema in cui la caratterizzazione saliente è data dal preminente interesse sociale. Nelle regioni depresse l'innervatura dei trasporti crea lo strumento essenziale dello sviluppo, vitalizza negli angoli più riposti le iniziative, le raccorda al moto di progresso, costituisce il volano determinante di soluzioni di ordine gene-

VI LEGISLATURA

LXII SEDUTA

12 MAGGIO 1970

rale. La vita di relazione si fa organica e produttiva nei complessi aspetti dei rapporti umani e delle soluzioni di progresso. L'impegno che l'iniziativa privata condizionata a trovare l'utile ed a equilibrare nell'incentivo del tornaconto e del profitto gli aspetti economici e finanziari del complesso problema, non può soddisfare l'aspetto essenziale dell'interesse collettivo. Il servizio che serve i più deboli, i più lontani, i più bisognosi perché ne faciliti soluzioni ed esigenze, non può essere affrontato al ritmo del piccolo conto del bilancio che torna a pareggio o dell'utile che ogni giorno si può accumulare. Così come la politica della scuola, delle poste, delle comunicazioni, dei trasporti ferroviari e marittimi anche questo problema deve essere risolto sotto l'aspetto del preminente interesse sociale. Si giustifica così l'istituzione dell'azienda per la gestione dei trasporti interni, già prevista nel IV esecutivo, con un ente regionale per la gestione dei servizi.

Sotto questo profilo è evidente che le aziende che intendiamo creare con personalità giuridica e pubblica devono essere sottoposte alle direttive ed al controllo della Regione secondo gli indirizzi e gli obiettivi della programmazione regionale. Ciò comporta (proprio per la valutazione che dobbiamo dare dell'organismo che rappresentiamo noi eletti nell'interesse collettivo, per il mandato che abbiamo ricevuto) che le soluzioni debbano sempre tener conto di una politica di rottura che l'ente deve esprimere e realizzare.

Conosco e mi faccio carico delle perplessità e delle critiche fondate su esperienze passate che muovono allo scetticismo. E' disorientante, effettivamente, constatare che l'esecutivo regionale, il Governo della Regione non abbia superato, assumendo una responsabilità definitiva ed incidente, le sue perplessità in proposito. Anzi, direi che si è presentato alla Commissione esprimendo queste perplessità e contrastando le varie tesi senza prospettare una soluzione di indirizzo che pure spetta al suo ruolo ed alla sua responsabilità.

Questo si è riflettuto (e le critiche le avete testè udite) sulla incertezza degli aspetti finanziari che non sono stati approfonditi e

anche sulla non caratterizzata impostazione della soluzione proposta; da taluno autorevolmente presente nella Giunta si propugnava una soluzione di irizzazione, da altri si indicava come soluzione possibile una più diretta partecipazione sindacale e delle categorie dei lavoratori alla gestione diretta dell'azienda. Problemi probabilmente non maturati sufficientemente, soprattutto nella esperienza del legislativo, che non ha potuto esaminare le esperienze fatte altrove, le soluzioni date da grandi città in Italia che hanno realizzato utilmente, positivamente aziende pubbliche di trasporto. E' certamente necessario (ed è l'aspetto sul quale ritorneremo quando discuteremo nel dettaglio questa legge) il superamento delle soluzioni che l'iniziativa privata non ci ha dato. Questo è il dato permanente e fondamentale della nostra critica e della nostra preoccupazione. Non ce le possono dare i consorzi delle aziende attualmente in attività, sovvenzionati, perché ripetono i danni e le lacune del passato. Essi ripetono esperienze negative di gestioni fallimentari per la politica del danaro facile e del lavoro che a macchia d'olio raggiunge tutti quelli che l'aspettano e immette lavoratori in soprannumero, ciò che fa naufragare la barca. Questo ci richiama ad un problema essenziale di tutta la Amministrazione, in tutti gli aspetti delle gestioni in cui la Regione è intervenuta, di tutte le creature che ha espresso: l'obiettivo determinante ed illuminante dovrebbe essere la responsabilizzazione degli Enti e dei loro dirigenti. L'Ente che noi vogliamo creare non può essere condizionato da interessi privatistici e da sottomissioni che isteriliscono il moto generale e gli impulsi coraggiosamente innovatori. Più lo Stato diventerà sociale più grave colpa bisognerà far pesare su quanti mancano al dovere di servire l'interesse collettivo come un elemento dell'ingranaggio. La verità è che noi non abbiamo fiducia in noi stessi, perché abbiamo le esperienze negative di un sottogoverno che attecchisce soltanto nel prepotere più che nell'impegno di rispondere alla aspettativa collettiva: io credo che questo ferisca profondamente la democrazia italiana che diventerà una cosa seria solo quando as-

VI LEGISLATURA

LXII SEDUTA

12 MAGGIO 1970

sumerà responsabilità di pubblico servizio e in quel ruolo sarà impegnata a servire lo Stato ed il popolo con il senso superiore degli interessi collettivi. Con questo senso del dovere e dell'intransigenza morale si diraderanno le riserve dei colleghi della destra. La Sardegna in clima di economia liberale è stata ignorata dallo Stato e soprattutto dai centri motori dell'economia privata. Ne sono conseguiti quegli squilibri che nel territorio e per i cittadini hanno creato il divario Nord-Sud, hanno creato le drammatiche contrapposizioni di ingiustizia generale e sociale, sono sorti in questo clima e da questo clima di piccolo traffico interessi aziendali e capitalistici e naturalmente si sono insediati laddove il profitto era facile ed hanno abbandonato a se stesse le regioni che invece avevano bisogno dell'intervento dello Stato come elemento condizionante ed equilibratore dell'economia generale, per quella difesa che solo da questo senso della giustizia avrebbe tagliato le unghie ai profittatori ed ai sopraffattori, e data la possibilità di una sopravvivenza e di uno sviluppo, ripeto, ai più deboli ed ai più lontani. In definitiva le fortune d'una Nazione precipitano nella miope e fraudolenta politica di iniziative solo orientate dal profitto immediato e contingente. Un'azienda privata nella politica dei trasporti si organizzerà solo ed in quanto potrà trarre un profitto e soltanto nel momento in cui vedrà la convenienza economica dell'operazione. Io ricordo all'inizio della nostra democrazia quanti paesi erano nella possibilità di collegarsi; le soluzioni più elementari e direi più primitive di una economia che appena muoveva i primi passi erano allontanate perché nel quadro del bilancio aziendale non rendevano e non davano la possibilità di soluzioni di comodo e di profitto. Mentre proprio lo sforzo per cui tutta la vita collettiva si sviluppi, si adegui e risolva i problemi generali, esige che lo Stato sappia spendere per mesi, per anni (in agricoltura, nella industria) perché deve insediare le forze propulsive di un avvenire, di un mondo moderno e perché deve equilibrare in giustizia lo sviluppo organico e razionale delle collettività, condizione essenziale per promuovere il de-

collo della economia generale. Noi vorremmo che questo nostro Ente di cui, per ragioni di principio, io affermo e ripropongo la necessità e l'esigenza di una rapida creazione, non debba essere sottomesso ad interessi che non siano i nostri, dell'Isola, nel dominio e nel controllo di chi ha la responsabilità della guida politica. Certo si propongono dei grossi interrogativi (lo ho già detto), ma noi dobbiamo acquisire la fiducia nella intransigenza del dovere che abbiamo di essere sinceri con noi stessi ed inesorabili contro quelli che devieranno, con un rigore che io auspico venga tradotto nelle leggi per il delitto più grave che è quello che attenta (e che oggi rimane impunito) alle soluzioni che queste leggi debbono promuovere e debbono realizzare. Il rigore, cioè, di un esercito in marcia ed in lotta nel senso austero del volontarismo, il rigore di chi, impegnato nella lotta non vorrà che essa venga adulterata dall'egoismo e da interessi individuali. Delitto sociale, dicevo, delitto di Stato al limite, di chi è chiamato a far parte di organismi come questo. Si devono condannare l'arrembaggio, le soluzioni comode, l'inserimento nella vita dello Stato con la corruzione e la prepotenza. La sanzione che rappresenta la condanna deve mettere al bando della vita sociale e collettiva il colpevole, deve creare il senso superiore della funzionalità degli organismi creati per certe esigenze sociali. Io in questa presentazione pongo un fatto di fede e di volontà nella direzione per cui questa legge è sorta, con i suoi difetti e malgrado le perplessità che noi manifestiamo nei confronti di una creatura che deve ancora muovere i primi passi. Su ciò dovremo ritornare perché questi argomenti dovremo riprendere nel dettaglio, dopo aver affermato il principio assorbente e preminente della esigenza di realizzare un nuovo sistema aderente alle prospettive di sviluppo necessarie ed indifferibili. Io credo che la legge che riprenderemo in esame nei singoli articoli debba richiamarci ad un senso profondo del dovere, della responsabilità e del rigore critico. La necessità della mano pubblica è (e questo è veramente e singolarmente da rimarcare) preminente e necessaria. I problemi di ordine

generale sono stati abbondantemente discussi, sia in occasione del IV Esecutivo, sia nel dibattito della legge rinviata, per cui ritengo che attardarci ancora su aspetti che ormai abbiamo sposato ed abbiamo fatto nostri, sarebbe fuori di luogo. Accettando i principi della legge e portandoli verso la loro naturale conclusione noi soddisferemo anche il nostro senso di responsabilità per apportare le opportune correzioni. Ciò si dovrà fare anche con l'intervento della Giunta che sarà costretta a uscire allo scoperto, prendere le sue posizioni ed assumere i suoi impegni, e praticamente sposare questa causa del divenire della Sardegna, che in questa legge deve trovare uno degli strumenti più importanti. Con la buona volontà e con l'impegno di tutti noi apriremo una via nuova e migliore per l'avvenire del popolo sardo. (*Consensi*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Lippi Serra. Ne ha facoltà.

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento sulla proposta di legge in discussione non può che riaffermare la posizione che la mia parte politica ha coerentemente ribadito in Commissione dopo averla, credo abbastanza chiaramente, espressa allo scadere della V legislatura, quando il Consiglio regionale fu chiamato ad esprimere il suo giudizio, il suo voto su una analoga legge di iniziativa socialista. In quella occasione non mancammo di sottolineare le carenze della proposta di legge, di quella legge, e non nascondemmo la paura che una legge siffatta, nata (come del resto mi pare tutti o quasi tutti hanno ammesso nel corso di questo dibattito) frettolosamente, e più per esigenze elettorali che per una maturata riflessione sul problema che la stessa pretendeva di affrontare, avrebbe corso il rischio di un rinvio da parte del Governo centrale. Esortammo, e non fummo soli a farlo in quella occasione, i proponenti a ritirare la legge prima che arrivasse in aula per consentire che dalla convergenza di tutte le parti del Consiglio potesse scaturire un nuovo testo più meditato, più rispondente alle reali esigenze

di un problema complesso come quello dei pubblici trasporti, meglio aderente alle reali competenze regionali nel settore e soprattutto tecnicamente più organica.

Questa richiesta, che tengo a ribadire, non fu soltanto nostra (gli stessi comunisti, se non ricordo male, fecero analoga richiesta), fu rigettata decisamente dalla parte proponente, cioè dai colleghi del Partito Socialista Italiano, e non credo sia difficile comprendere le ragioni di questo rifiuto. La nostra richiesta, ripeto, cadde nel nulla. Le esigenze elettorali prevalsero, evidentemente, sulle responsabilità, e fu così che la legge approvata in fretta e sotto le pressioni delle categorie interessate venne respinta, come da noi previsto, dal Governo centrale. E non farò certamente torto a nessuno, anzi credo di rendere omaggio alla verità, se apprestandomi ad esprimere brevemente il nostro giudizio su questa legge, affermerò che il ritardo di oltre un anno sulla risoluzione del problema dei trasporti in Sardegna (ritardo che, giova sottolinearlo, ha pesato non solo sulle maestranze impiegate nel settore, ma ha pesato soprattutto sull'utenza dei trasporti pubblici) è da addebitarsi, esclusivamente, al Partito Socialista Italiano che si ostinò a portare in aula una proposta di legge, in quella occasione, che per la superficialità della sua forma e per la inadeguatezza dei suoi contenuti non poteva che essere rigettata dagli organi centrali, come di fatto è stata rigettata.

Il problema ritorna ora in Consiglio con una nuova proposta di legge e noi non mancheremo di esprimere, con tutta chiarezza, il nostro pensiero. A nessuno del Consiglio, credo sfugga la gravità della situazione del sistema dei trasporti nell'Isola (mi riferisco all'intero sistema dei trasporti e non solo al sistema dei così detti trasporti gommati) e la esigenza, quindi, improrogabile di sanarla nei tempi più brevi e con i sistemi più adeguati. La esigenza di una società che va rinnovandosi vertiginosamente, impone una radicale revisione di una organizzazione dei trasporti che è logora e superata dai tempi. Il nuovo assetto che fra non molto assumerà la nostra organizzazione industriale impone, tra

le altre infrastrutture di base, quella dei trasporti comprensoriali ed extra comprensoriali. Le esigenze nuove della scuola d'obbligo e quelle che nascono dalla sempre più frenetica corsa dei nostri giovani verso gradi di istruzione sempre più qualificati impone il discorso di un sistema di trasporto rapido, economico e, se è possibile, gratuito. Siamo, quindi, di fronte, onorevoli colleghi, ad un fatto sociale tra i più importanti, tra i più importanti e delicati del momento. Questo è, a nostro giudizio, infatti, l'aspetto essenziale del problema che noi monarchici cogliamo nella proposta di legge in discussione.

Dinanzi a questo aspetto, per noi premiente, ogni altro problema, persino quello che la preoccupa, onorevole Ghinami, a nostro giudizio diventa secondario e marginale, e quando affiorano prepotentemente problemi, come quelli che lei responsabilmente ci ha sottolineato, il problema finanziario, tanto per intenderci, noi, pur considerandolo con la necessaria responsabilità, pur dichiarandoci disposti ad affrontarlo con la indispensabile coscienza e coerenza, sosteniamo che deve essere superato a costo di qualunque sacrificio. Quindi per noi non esiste neppure, e non abbiamo timore di dirlo, a costo di essere in questa occasione accusati di estrema leggerezza, per noi dinanzi a questo grosso problema sociale, non esiste neppure il problema finanziario, non ce lo poniamo. Lo abbiamo affermato in Commissione e lo ripetiamo qui in aula senza timore alcuno. Se la programmazione è una cosa seria ed ha una sua logica, non può prescindere dalla logica di tutte le sue componenti fondamentali, una delle quali è e non può non essere la organizzazione dei trasporti. L'organizzazione dei trasporti che per essere un fatto coerente con la programmazione deve essere subordinata alla stessa programmazione. La garanzia di questa completa, incondizionata subordinazione, naturalmente non può venire che dalla pubblicizzazione del settore.

Non sorprenda nessuno questa nostra posizione, non sorprenda nemmeno il decano del Consiglio, onorevole Giovanni Battista Melis, che non ha perso l'occasione, poc'anzi, di

sottolineare il fatto che determinate esigenze possano non essere capite dai settori della destra politica di questo Consiglio. Questo in sintesi era il contenuto di una frase buttata così a braccio al termine del suo intervento. Non sorprenda nessuno la posizione dei monarchici di fronte a questo problema; non è una posizione nuova, non è una posizione di oggi, onorevole Ghinami, ma è una posizione coerente con quella storia che noi, purtroppo soli, non abbiamo rinnegato e non riteniamo rigettare. Il trasporto come servizio sociale non può essere affidato (questa è la nostra convinzione profonda) ancora all'imprenditore privato, che non potendo (per una elementare legge economica) prescindere dal profitto, a questo e solo a questo, o prevalentemente a questo deve subordinare qualità e prezzo del trasporto. Su questo aspetto del problema noi monarchici, come dicevo prima, non abbiamo né incertezze né dubbi. L'impresa privata nel settore ha fatto il suo tempo e deve passare la mano al potere pubblico.

Le nostre perplessità, i nostri dubbi non sono di natura di principio, le nostre perplessità ed i nostri dubbi sono esclusivamente di natura politica, onorevole Presidente, ed attengono ai due aspetti essenziali che sono emersi nelle faticose giornate di lavoro della V Commissione. Quali sono questi aspetti essenziali emersi nel corso delle lunghe e laboriose discussioni in V Commissione? In primo luogo la incertezza affiorata nel Governo regionale e nelle diverse componenti della maggioranza di questo Consiglio; tengo a ribadirlo, non solo negli uomini di Governo, ma persino nei commissari facenti parte della maggioranza che sostiene questa Giunta. In secondo luogo le nostre perplessità sorgono laddove si cerca di scegliere il modello di pubblicizzazione da adottare per risolvere il problema dei trasporti in Sardegna.

Noi abbiamo colto in Commissione (e mi fa piacere che sia presente l'onorevole Ghinami che potrà smentire oppure no le mie impressioni) non piccole perplessità ma la decisa avversione dell'Assessore ai trasporti nei confronti dei due progetti di legge (quello comunista e quello dell'onorevole Branca) e

contemporaneamente l'incertezza, la nebulosità della posizione, la equivocità dell'atteggiamento del Presidente della Giunta, il quale dopo aver chiesto, come tutti sappiamo, alcuni giorni per trovare la solidarietà della Giunta attorno ad un problema delicato ed importante come questo, ha chiuso il discorso col silenzio lavandosi le mani come Ponzio Pilato.

Questi atteggiamenti dell'Assessore e del Presidente della Giunta, conditi da altrettante incertezze e dai molti dubbi dei commissari della maggioranza, ci hanno profondamente turbato. Ecco le nostre perplessità, onorevole Ghinami. Ci hanno profondamente turbato, e lo abbiamo detto, credo anche a lei, ma certamente al Presidente della Giunta; ci hanno profondamente turbato, apprendo, non solo in me, ma in molti commissari della V Commissione, il dubbio in ordine alla sincerità di quella vocazione pubblicizzatrice, della quale un po' tutti si riempiono la bocca in questi ultimi anni, ed ha anche in noi fatto affiorare la paura che questa legge, che a chiacchiere tutti dicono di volere, finisca poi per essere respinta in aula oppure (e ciò sarebbe ancora peggio) respinta dal Governo, come è accaduto per la precedente, per assenza di decisione nella Giunta regionale nei confronti del potere centrale. Questo dubbio, onorevoli colleghi, onorevole Assessore, deve scomparire in ciascuno di noi, prima che si arrivi al voto finale. Almeno per quanto ci riguarda, infatti, non permetteremo certamente che il segreto dell'urna serva da coperchio a nessuno, come molte volte è accaduto in questa aula quando ci siamo trovati a discutere (specie alla vigilia di competizioni elettorali) aspetti delicati ed importanti come quello che stiamo esaminando. Non permetteremo che si vada dicendo in giro (come è accaduto in tutti questi giorni e con una leggerezza inqualificabile), cosa che mi ha sorpreso e profondamente amareggiato, che saranno i monarchici o le così dette destre (è affiorato anche questa sera questo lieto motivo) a ostacolare la legge e a non volerla, non permetteremo a nessuna parte di fare proprio un fatto politico e sociale importante come questo, che non può essere privilegio di nessuno perché è patrimonio spirituale e

politico, se non di tutti, perlomeno della grande maggioranza di questo Consiglio regionale. Per intenderci, non una legge comunista o socialista o monarchica vogliamo, ma una legge sarda, voluta da tutti i sardi responsabili di questo Consiglio, a beneficio di tutti i sardi che ci hanno mandato in questa aula per amministrarli e per servirli.

Desideriamo una legge che sia la più perfetta possibile; ovviamente, una legge che affronti il problema di fondo, ma che non vada contro la legge fondamentale dello Stato e non offenda i diritti di nessuno. Vogliamo una legge che risponda alle esigenze che crescono con la realtà del Paese ed interpreti le necessità presenti e quelle future della Sardegna, e non una legge demagogica che dia lo zucchero a chi reclama radicali modifiche di un sistema superato ed insopportabile e non faccia rattoppi momentanei che lascino le cose al punto di partenza. Una legge siffatta, onorevoli colleghi, non può nascere dal compromesso o dal giuoco delle parti, ma deve trovare la solidarietà di fondo di ogni parte del Consiglio, ma soprattutto la solidarietà della maggioranza e della Giunta. Nel momento in cui ci accingiamo ad affrontare il problema della pubblicizzazione dei trasporti, non possono sussistere dubbi sul modello di organizzazione che si vuole adottare. Dobbiamo sapere subito se vogliamo una azienda di gestione, se un Ente coordinatore di tutto il complesso sistema dei trasporti isolani, o invece una rete di consorzi comprensoriali gestiti autonomamente e sotto il controllo ed il coordinamento della Regione. Questa scelta deve essere fatta ora, e la legge non può non essere coerente con questa scelta. Io non credo che sia possibile approntare una legge che abbia scopi e finalità diverse da quelle che si ritiene responsabilmente più giusto perseguire. Il problema di fondo, io credo, sia soprattutto questo.

Quale è, onorevole Assessore (qui affiorano le perplessità sue e di molti di questo Consiglio), quale è il modello più rispondente alle esigenze dei trasporti in Sardegna? Lei ha detto quale è il suo modello, che, manco a farlo apposta (come giustamente ha detto

VI LEGISLATURA

LXII SEDUTA

12 MAGGIO 1970

l'onorevole Anedda) coincide con quello indicato a suo tempo dal 1967 dalle varie organizzazioni sindacali. Quale è il modello che più o meglio si adatta alle competenze della Regione Autonoma della Sardegna in questo momento? Quale è il modello che assolverà meglio alle crescenti esigenze delle nostre popolazioni e potrà meglio inserirsi nel più complesso sistema dei trasporti pubblici nazionali? La Giunta non ha dato nessuna risposta a questi interrogativi, e questa legge, per quanti sforzi abbia fatto la IV Commissione, onorevoli colleghi, non riesce a sciogliere tutti i dubbi e tutte le incertezze contenute nel problema. Il dibattito è probabile che sciolga qualche dubbio e ci sollevi da alcune perplessità che ancora esistono in ognuno di noi. La Giunta, nel frattempo, ci auguriamo che abbia avuto tutto il tempo per riflettere e proporre soluzioni tali da rassicurarci, in ordine alla volontà di risolvere il problema nel modo migliore.

Per il momento (ed io arrivo alla conclusione), pur con qualche perplessità che speriamo di superare con emendamenti nel corso del dibattito, riteniamo che le indicazioni contenute nel testo della Commissione siano le più adatte ad aprire (non a risolvere il problema dei trasporti) un discorso nuovo del trasporto pubblico, visto come infrastruttura fondamentale per un complesso ed organico servizio sociale dal quale una società nuova non può prescindere, se vuole camminare spedita e coerente coi tempi. Per queste ragioni, che sono di sostanza, più che di forma, ci dichiariamo favorevoli al testo della legge presentata dalla IV Commissione. (*Consensi a destra*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Defraia. Ne ha facoltà.

DEFRAIA (P.S.U.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, per comprendere il significato e la portata di questo dibattito è necessario enucleare la causa fondamentale, la spinta verso il Consiglio, che si manifesta fortissima per la approvazione dell'azienda regionale dei trasporti. I lavoratori delle autoli-

nee anelano a mutare l'attuale rapporto di lavoro, assolutamente insostenibile, ed aspirano ad avere un interlocutore pubblico e non più privato per conquistare la perequazione salariale e le stesse condizioni dei lavoratori che svolgono lo stesso tipo di servizio nella Azienda pubblica. Questa è la molla, il motore primo della pressione esercitata dai dipendenti delle autolinee a gestione privatistica sui gruppi, sui partiti, sui singoli consiglieri.

Vi sono altre ragioni, altrettanto valide, che dovrebbero essere prevalenti su tutte le altre, ma non lo sono, come ho detto: ragioni che consigliano una riforma del servizio di trasporto interno. Innanzitutto il miglioramento stesso del servizio, quanto mai disagiato, soprattutto per le zone interne, per i pendolari, per i lavoratori, per gli studenti. Per non parlare della ragione che dovrebbe essere prioritaria sulle altre: l'incidenza fondamentale del settore dei trasporti nel quadro di una razionale programmazione economica, che nonostante gli incerti passi ed i relativi fallimenti, rappresenta la sola valida soluzione dei problemi della società del nostro tempo. Ma mentiremmo a noi stessi se, in un dibattito così convulso e allo stesso tempo annoso, dicessimo che è la razionalizzazione dei trasporti per una più incisiva programmazione il vero motivo che ci spinge in questo momento a portare avanti la azienda regionale dei trasporti, ad un ritmo così serrato. Sono i lavoratori che influenzano, in maniera determinante, il dibattito. E questo è un fatto senz'altro positivo, perché quando si sposa la causa dei lavoratori, si è sempre dalla parte giusta. Stiamo però attenti a non compromettere per eccesso di zelo il risultato finale (vale a dire il raggiungimento delle stesse condizioni salariali e di lavoro per l'intero settore dei trasporti), approvando una legge che potrebbe, in concreto, rimandare nel tempo l'intera questione. Stiamo attenti a non scambiare questioni di principio, di cui siamo profondamente convinti (« la priorità della gestione pubblica del servizio sociale dei trasporti, rispetto alla gestione privata », per prendere in prestito le stesse parole del relatore) come un

dato pacificamente acquisito, poiché ci potremmo scontrare con una realtà costituzionale diversa, o, se si vuole, con la interpretazione che di questa realtà dà il potere centrale, in contrasto con le nostre aspirazioni.

Dobbiamo essere responsabilmente concreti, dobbiamo tener conto di una esperienza negativa, il rinvio della precedente legge, se vogliamo veramente raggiungere il fine che il Consiglio, allo spirare della passata legislatura, si era proposto: il graduale passaggio dalla iniziativa privata alla mano pubblica del settore dei trasporti interni con la iniziale pubblicizzazione delle autolinee extraurbane. Altrimenti si corre il rischio di trovarsi a breve termine con il problema al punto di partenza, anzi aggravato. Tutti ci rendiamo perfettamente conto che se ciò avvenisse sarebbe una grossa iattura per le conseguenze che ne deriverebbero. Un rinvio della legge, un nuovo rinvio, getterebbe nel caos il servizio delle autolinee, poiché la reazione dei lavoratori del settore sarebbe più che giustificata.

Scontato sarebbe anche il comportamento dei gestori pubblici, non certamente ispirato a criteri di equilibrio. Non sarebbero soltanto i lavoratori delle autolinee a patirne le dannose conseguenze, ma sarebbero gli abitanti delle zone interne, le classi più diseredate, i lavoratori e gli studenti pendolari, cioè tutti coloro che hanno una sola alternativa, quella del mezzo pubblico. Sarebbero proprio costoro a subire un gravissimo disagio. Ecco perché l'invito alla responsabilità, alla prudenza è necessario se si vuole giovare e non compromettere la causa, la giusta causa dei lavoratori delle autolinee.

Fatta questa doverosa premessa, che è un po' la chiave del mio intervento, che sintetizza talune perplessità sul modo con cui si è sino ad ora proceduto nell'affrontare questo problema e che sintetizza un po' le non infondate preoccupazioni per la sorte del provvedimento, preciserò subito l'atteggiamento della parte politica che rappresento. I socialisti del Partito Socialista Unitario daranno il loro voto favorevole al provvedimento legislativo in discussione e l'assenso alla costituzione della azienda regionale sarda dei trasporti. Si im-

pegnano anche ad approvare eventuali emendamenti che in qualche modo possano migliorare la struttura della proposta di legge, a beneficio dei lavoratori e della comunità, ed allo stesso tempo si impegnano (se risulterà possibile) a dare il loro assenso ad emendamenti che possano agevolare l'iter (che si può facilmente prevedere) non certo facile della legge. I socialisti del Partito Socialista Unitario si impegnano, infine, a sostenere in tutte le sedi il provvedimento per il definitivo perfezionamento legislativo.

Questo è il pensiero del P.S.U. che in questa assemblea riafferma, a chiare lettere, senza riserve, quegli obiettivi sacrosanti che la legge si propone di perseguire. Saremmo, tuttavia, insinceri con noi stessi, con i lavoratori e con le comunità, se esprimessimo un giudizio del tutto positivo sul provvedimento. Esso rappresenta (e di ciò si deve dare doverosamente atto alla Commissione) un notevole miglioramento rispetto alla proposta di legge della passata legislatura (e qui ritengo di dover aprire un inciso: per usare le parole che lo stesso onorevole Del Rio usò un anno fa a proposito dell'iniziativa di parte socialista, il disegno di legge n. 44 non sembra essere un capolavoro di tecnica legislativa), tuttavia non ci sentiremmo di affermare che il nuovo testo della Commissione (pur con gli sforzi notevoli che essa ha fatto) possa essere accolto senza riserve, *toto corde*. Purtroppo riserve, zone d'ombra, a nostro giudizio, permangono. E se, ripeto, questo testo è un passo avanti rispetto al disegno di legge n. 44, ci si aspettava qualcosa di più, almeno una relazione più esauriente (che si limita a mezza paginetta in tutto). Un provvedimento così incisivo per la economia sarda, di così vasta portata sociale, meritava una esposizione ben più ampia ed esauriente, soprattutto perché si doveva tener conto delle osservazioni che hanno motivato il rifiuto del Governo.

MELIS PIETRINO (P.C.I.). Ma chi è questo Governo, da chi è composto? Dica il nome ed il cognome di questo Governo.

DEFRAIA (P.S.U.). Non è cosa di poco conto ciò che andiamo a discutere, non si può liquidare la questione con poche righe di relazione. Dispiace dirlo, ma si è peccato di leggerezza!

RAGGIO (P.C.I.). Lei parla di leggerezza! Avete fatto la legge e poi l'avete fatta bocciare.

DEFRAIA (P.S.U.). Onorevole Raggio, sto tentando di fare un discorso sereno, come è mio costume, e se lei avrà la cortesia di ascoltarmi, come solitamente fa, troverà qualche tentativo di spiegazione di quello che lei sostiene.

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). Se avesse parlato l'onorevole Biggio sarebbe stato meglio informato in ordine ai lavori della Commissione. Avrebbe anche capito il perché della magrezza della relazione!

DEFRAIA (P.S.U.). Onorevole Lippi, lei mi invita a nozze. Se le può interessare in questa borsa ci sono i verbali della Commissione, che, siccome sono di intelligenza pressoché normale, ho letto tre volte. Io so perciò esattamente (e potrei ripetere anche alcuni passi a memoria) ciò che ha detto lei, ciò che hanno detto gli altri commissari. Ho già detto che la Commissione ha fatto notevoli passi avanti rispetto all'originario disegno di legge. L'ho scritto e l'ho detto; spero di averlo letto con una certa attenzione.

La relazione che ha presentato il collega Dessanay non è in discussione. E' chiaro questo, o vuole che glielo metta per iscritto? Vorrei pregarla di ascoltarmi con un po' più di attenzione per evitare di non capirci.

Quindi, dispiace dirlo, il problema è stato affrontato con una certa leggerezza da parte soprattutto della passata Giunta. E siccome io ho l'abitudine di riflettere a voce alta, queste cose non le mando a dire, le dico chiaramente e responsabilmente.

Quali sono dunque le nostre perplessità, le nostre incertezze, che forse sarebbe meglio chiamare preoccupazioni? Le perplessità sono quelle già affiorate nella Giunta, nella Commis-

sione, di cui non risulta immune nessun Gruppo politico. Io ho letto diligentemente tutti gli interventi. Tutte le diverse parti politiche, sia pure con diversa intonazione, con diverse sfumature, hanno manifestato perplessità sul provvedimento presentato. E quando l'onorevole Presidente della Giunta ha chiesto alla Commissione una pausa di riflessione di tre-quattro giorni (il famoso rinvio al mercoledì per proporre alternative), la Commissione, alla ripresa dei lavori, che cosa si è sentita dire? Che arrivati a questo punto non restava che proseguire. Se il Presidente della Giunta dopo 4 giorni di riflessione afferma che non vi sono alternative e si limita a fare un invito ad un esame più profondo di certi aspetti io mi chiedo se effettivamente, a cominciare dall'esecutivo, l'incertezza non debba dar da pensare. Ma, ripeto, in Commissione (ho letto con la massima attenzione gli interventi dei colleghi) chi più, chi meno, tutti hanno rivelato questa incertezza. Le perplessità, ripeto, sussistono, e sono, innanzitutto, di natura giuridica. Il grosso problema è questo: sino a che punto la legge può considerarsi compatibile con l'ordinamento legislativo vigente? Ben si comprende, se domani la legge venisse inficiata di incostituzionalità, quale bazza sarebbe innanzitutto per i concessionari privati! Né potremmo sperare (vista oramai la posizione assunta) nella benevolenza del Governo che già una volta ha rinviato la legge. In questo senso io non mi preoccupo di dire una cosa che può anche risultare spiacevole (è nel mio stile di dire le cose che penso fino in fondo), e cioè che non si giustifica il mancato parere della prima Commissione che avrebbe dovuto preliminarmente pronunciarsi sulla legittimità del testo legislativo. Né mi si dica che questo parere non era necessario. Al contrario, era indispensabile per una serie di considerazioni che proverò a illustrare: innanzitutto la prima Commissione non si è mai pronunciata sui motivi del rinvio della legge, e quindi manca un parere che sarebbe certamente servito per la formulazione (o se volete per l'affinamento) del disegno di legge che stiamo discutendo. Come non tener conto delle 16 pagine di osservazioni del rappresentante del Governo sul

VI LEGISLATURA

LXII SEDUTA

12 MAGGIO 1970

disegno di legge numero 44? Come non avere la sensibilità di riflettere, di valutare nella sede abilitata (che è quella della prima Commissione) la legittimità del provvedimento? Non si può condividere il parere del relatore Desanay, secondo il quale la procedura sarebbe stata « inusitata »; in altre parole, il modo con cui è giunto il parere del Governo sarebbe insolito.

Al contrario mi risulta (e ne ho chiesto conferma alla Segreteria generale del Consiglio) che è nella normale prassi innanzitutto l'invio di tutti gli atti consiliari al rappresentante del Governo: quindi, ovviamente, anche il disegno di legge n. 44 gli doveva essere inviato. Il Governo, d'altro canto (e anche di ciò ho avuto conferma dalla Segreteria generale) ha espresso semplicemente un parere del quale il Consiglio può fare quello che crede per la sua autonoma competenza legislativa, così come il Governo può valersi dei poteri del rinvio in forza dell'articolo 33 dello Statuto speciale.

Le osservazioni formulate dalla Presidenza del Consiglio (citando sempre la nota del Rappresentante del Governo) sono state portate a conoscenza degli organi del Consiglio, « al solo fine di contribuire alla migliore formulazione possibile del testo legislativo ». Non vi è, quindi, nulla di inusitato. Ci sono precedenti che dimostrano come altre volte il Governo ha mosso osservazioni prima ancora che il disegno di legge venisse discusso dalle Commissioni. Non mi si dica che non si è riunita la prima Commissione per accelerare il cammino della legge. Auguriamoci che tutto vada per il meglio, altrimenti dovremmo rimpiangere il tempo che oggi guadagniamo per il mancato parere della I Commissione...

RAGGIO (P.C.I.). Dobbiamo rimpiangere il fatto che abbiamo un governo di questo tipo, del quale fanno parte Ministri del tuo partito.

DEFRAIA (P.S.U.). Caro Raggio, purtroppo io non dimentico mai di essere un ingegnere, e l'ingegnere tiene conto della realtà di fatto, non della realtà come vorremmo che fosse. Se abbiamo questo Governo (ed io non

entro nel merito e non do un giudizio sul suo colore politico) dobbiamo tenerne conto. Non possiamo immaginare un Governo diverso...

RAGGIO (P.C.I.). Hai anche questo Assessore, però.

DEFRAIA (P.S.U.). Caro collega Raggio, io inviterei anche su questo punto alla prudenza, perché dimostrerò che il nostro Assessore è in buona compagnia. Non è in compagnia di forze moderate...

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e ai trasporti*. Ho solo il torto di non aver mai nascosto la verità a nessuno.

DEFRAIA (P.S.U.). Alle perplessità di natura giuridica si aggiungono le preoccupazioni di ordine finanziario che non sono da trascurare. La cifra prevista per il fondo di rotazione e per l'indennizzo contrasta con le previsioni della Giunta e di molto. Come si può parlare di un provvedimento serio quando noi stabiliamo un miliardo per l'indennizzo? Io ho una esperienza diretta, come amministratore comunale, e so benissimo che, nonostante tutti gli sforzi, per la sola municipalizzazione dei trasporti di Cagliari abbiamo speso ben 2 miliardi. Come si fa a prevedere mezzo miliardo per le spese di gestione quando la città di Cagliari ha già sfondato i due miliardi? Ma questo è serio? Vogliamo forse che si verifichi quello che si è verificato in Sicilia, dove per mesi i lavoratori dei trasporti non sono stati pagati? Vogliamo la priorità del servizio del trasporto pubblico su quello privato? Noi socialisti unitari vogliamo anche e soprattutto la priorità, la bontà della gestione pubblica su quella privata. E senza l'autonomia finanziaria non si può fare una azienda efficiente garante delle condizioni di lavoro e della equa retribuzione dei lavoratori.

Queste cose andavano dette, e le diciamo. E non mi si venga a dire che non si devono fare conti perché è un servizio sociale l'azienda dei trasporti. Certamente è un servizio

sociale, ma non dobbiamo scambiare i desideri, le questioni di principio con la realtà. Dobbiamo fare i conti, purtroppo, e se vogliamo pagare gli emolumenti dobbiamo garantire una certa autonomia finanziaria alla azienda. E fino a quando la Regione non avrà il potere di battere moneta propria, si ha il dovere di fare un discorso di compatibilità finanziaria, innanzitutto fra l'impegno finanziario che il provvedimento comporta e le altre fondamentali esigenze nel contesto delle risorse disponibili.

Se crediamo nella programmazione dobbiamo innanzitutto vedere in che misura incide questo provvedimento nell'economia di tutti gli altri provvedimenti, ben sapendo che le risorse disponibili non sono infinite e si deve stabilire una scala di valori e di priorità. E ciò lo diciamo, non perché siamo contrari al contributo finanziario da parte del potere pubblico (siamo anzi favorevolissimi al contributo per le spese di gestione), ma perché appunto trattandosi di un servizio sociale dobbiamo sapere quale sarà la spesa necessaria, dobbiamo sapere di che morte dobbiamo morire, perché altrimenti il Consiglio regionale voterà un provvedimento non in piena consapevolezza, ma al buio, dove non è in gioco la pelle (in senso astratto) della azienda, ma dei lavoratori. Ci sono tra l'altro interessi enormi che gravitano in questo settore e che non sono soltanto quelli dei lavoratori, ma delle popolazioni (studenti, operai pendolari e così via). Questo è il discorso che si deve fare se vogliamo stare ancorati alla realtà, non fosse altro perché si tratta di denaro pubblico e abbiamo doveri precisi verso tutti a incominciare dai lavoratori.

Posso dire a cuor sereno (avendo fatto, ripeto, esperienza, come amministratore comunale di Cagliari, della pubblicizzazione di un servizio di trasporti) che non me la sento di affermare che un miliardo sarà sufficiente per l'indennizzo ai concessionari privati. Non me la sento proprio. Queste preoccupazioni (che non ritengo marginali), andando al fondo della questione, mi fanno dubitare che la strada scelta, la strada imboccata per raggiungere

il fine che ci siamo proposti non sia quella buona.

Cari colleghi, io non dimentico che sono stato il firmatario e relatore della proposta di legge della passata legislatura.

MILIA (P.S.I.U.P.). Mi pare invece che l'abbia scordato!

DEFRAIA (P.S.U.). Non lo dimentico affatto. Caro Milia, un po' di pazienza. Mi citerò ancora alla fine dell'intervento. Sono responsabilmente consapevole di essere stato il firmatario, il promotore e uno dei relatori di quella proposta di legge, ma dopo un anno di esperienza, dopo le lunghe discussioni che si sono avute, dopo i fatti nuovi, non tutti prevedibili, come quelli di natura costituzionale, mi chiedo (e ci dovremmo chiedere tutti responsabilmente) se la strada che abbiamo imboccato per raggiungere il fine che ci siamo proposti sia la buona.

Con questo, e lo diciamo subito, non voglio affermare che si debba abbandonare il proposito di creare l'azienda per portare avanti, come alternativa, la creazione dei Consorzi obbligatori, così come sono previsti dal programma economico nazionale, anche se ciò per il fatto che il programma è compreso tra le norme fondamentali delle riforme economiche e sociali della Repubblica, di cui parla, appunto, l'articolo 3) ci metterebbe al sicuro da ogni eccezione di carattere costituzionale da parte del Governo. La Regione, non c'è dubbio, adottando la soluzione dei consorzi obbligatori, eserciterebbe la potestà legislativa in armonia con la Costituzione e i principi dell'ordinamento giuridico dello Stato e con il rispetto degli obblighi previsti dall'articolo 3 dello Statuto speciale. E' questa, certamente (e diamogli atto della franchezza) la posizione dell'onorevole Ghinami, attuale Assessore ai trasporti. E non vedo proprio che cosa ci sia, caro Raggio, da scandalizzarsi per questa posizione. A parte il fatto che il collega Ghinami si trova in buona compagnia: nel Governo vi è infatti, non soltanto la componente democristiana, non soltanto la componente socialdemocratica, ma anche la componente rivolu-

zionaria del P.S.I. Quindi, ripeto, il collega Ghinami è in buona compagnia.

Non si deve dimenticare neppure la considerazione che il programma quinquennale, che codifica il consorzio obbligatorio, porta la firma del demartiniano Pieraccini, allora Ministro del bilancio ed ora validissimo Presidente del gruppo del P.S.I. al Senato... (*Interruzioni*).

Come non è prevista! E' legge dello Stato! Nel programma che porta la firma del demartiniano Pieraccini, vengono codificati i consorzi obbligatori per la soluzione di questo problema. Leggetevi il programma quinquennale, leggetevelo.

RAGGIO (P.C.I.). Ma il Piano di rinascita che cosa è per te?

PRESIDENTE. Onorevole Raggio, per cortesia, lasci proseguire l'oratore.

DEFRAIA (P.S.U.). Caro collega Raggio, sto dicendo soltanto che il reazionario Ghinami, assieme al borbonico Defraia, in questo momento, sono in buona compagnia, personalmente, e non soltanto personalmente, perché il partito non si è pronunciato su questo problema. Ghinami non è solo. Se prima non mi aveste interrotto avrei precisato che egli è con il Governo di centro-sinistra del quale non fa parte soltanto la Democrazia Cristiana, soltanto il P.S.U., ma anche i barricaderi del P.S.I.

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. In Sardegna P.S.I. e P.S.U. sono cosa diversa.

DEFRAIA (P.S.U.). Ed allora, precisando ancora che questa non è la posizione del P.S.U., fino ad oggi, purtroppo, i fatti hanno dato ragione al compagno Ghinami, il quale non ha mai nascosto che la via da seguire non era questa, se volevamo che la legge fosse approvata. Gli si dia atto che i fatti gli hanno dato ragione. Io mi auguro, però, e di cuore, che questa volta i fatti lo smentiscano anche se sta di fatto che fino ad ora è in una botte di ferro.

GRANESE (P.C.I.). Questo perché manca la volontà politica.

DEFRAIA (P.S.U.). Io trovo perciò, colleghi dell'opposizione, veramente ingeneroso ricercare sempre un capro espiatorio. Su questo problema tutti gli strali sono puntati sempre verso il socialdemocratico Assessore. C'è quasi la mentalità di dagli all'untore di manzoniana memoria. La verità è un'altra. Noi non cerchiamo dei capri espiatori. Non li cerchiamo, perché preferiamo esaminare più attentamente il testo legislativo ed è questo l'importante. Vediamo un po' se possiamo uscire dal vicolo cieco in maniera onorevole perché finalmente questa azienda si possa creare. A mio modesto parere dovremmo essere un po' più cauti, perché non so che cosa il futuro ci possa riservare. Il P.S.U. (ed io condivido pienamente questa impostazione) ritiene che la via più sicura per affrontare e risolvere il grosso problema dei trasporti, sia pure con la dovuta gradualità, resti sempre la ristrutturazione globale dell'intero settore di cui le autolinee non sono che un aspetto importante, ma pur sempre parziale. La ristrutturazione dell'intero settore inteso in una visione unitaria ed in una soluzione organica presuppone, però, un organismo di promozione e di coordinamento di tutti i trasporti interni, presuppone l'ente regionale dei trasporti, che è cosa diversa dall'azienda. Certamente ci rendiamo conto che non poche sono le difficoltà per questa soluzione e che non mancheranno quelle di ordine giuridico. Ma una battaglia del genere, una battaglia con la quale si tratta di strappare allo Stato prerogative che devono passare alla Regione, una battaglia dove si tratta di fare accollare allo Stato oneri che debbono essere dello Stato (si tratta di una grossa battaglia politica per rivendicare alla Regione l'autonoma potestà legislativa, programmatica e di gestione dell'intero settore dei trasporti) si può e si deve fare. E' certamente una battaglia più lunga e più difficile, ma è una battaglia che così impostata e sorretta dalle classi lavoratrici e dalle popolazioni sarde, a lungo andare si può vincere.

VI LEGISLATURA

LXII SEDUTA

12 MAGGIO 1970

Tuttavia, arrivati a questo punto, così come sono andate le cose, non resta, purtroppo, che continuare la battaglia per la Azienda Regionale dei Trasporti. Ripeterò, collega Milia, i motivi che portai la sera del 18 aprile dello scorso anno, quando presi la parola in qualità di relatore di maggioranza. Sostenni allora, e non me lo sono dimenticato: l'istituzione della azienda non esclude la successiva istituzione dell'Ente, ma anzi ne è il necessario presupposto, una manifestazione concreta della volontà politica di arrivare in breve tempo all'istituzione dell'Ente. Parlai di breve tempo, di sei mesi, e purtroppo non fui un buon profeta. Non mi fa certamente piacere ammettere di aver sbagliato la profezia anche se non fui il solo a sbagliarla. Il collega Dessanay affermò infatti in quel dibattito: nessuno ha indicato le ragioni per le quali la proposta di legge dovrebbe cadere per incostituzionalità. Ed è vero questo: nel dibattito in Commissione non affiorarono le perplessità che ora sono state chiaramente manifestate. Non credo (continuò) che il Governo possa respingere la legge, che è tutta all'interno della cornice delle competenze regionali. Certamente allora tutti gli credemmo. Avevamo invece sbagliato le previsioni convinti (e io ne sono ancora persuaso) che avevamo imboccato la strada più breve. I fatti purtroppo, fino ad oggi, ci hanno smentito.

Arrivati a questo punto (dopo aver riconosciuto che anche io, personalmente, ne sono responsabile, perché ho contribuito a presentare quella proposta di legge) devo dire che la responsabilità ricade su tutti: sulla Giunta, perché in effetti, un problema così grave, di così grossa importanza meritava un più serio studio da parte dell'esecutivo; sulle opposizioni (e non parlo solo delle opposizioni tradizionali di destra, ma anche di quelle di sinistra) perché non hanno fatto altro che richiamarsi alla vecchia proposta del Partito Socialista Unificato, sulla maggioranza perché anche noi siamo stati carenti.

Arrivati a questo punto non possiamo però più fermarci. A favore della soluzione proposta ci sono molti fatti positivi. Sono state intanto superate notevoli perplessità attraver-

so un intenso travaglio interno (così disse l'onorevole Del Rio, allora Presidente della Giunta), tanto è vero che non furono lievi le difficoltà che allora frappose la Giunta. E badate bene, i sostenitori allora non erano numerosissimi. Non erano certamente numerosi nella Democrazia Cristiana. La Giunta era resistente ed è resistente. Nello stesso Partito Socialista Unificato vi era una spaccatura, ma la linea di divisione, onorevoli colleghi, non passava tra socialisti e socialdemocratici ma passava tra sostenitori e oppositori. E' bene queste cose dirle. Oggi le cose sono cambiate e i consensi sono cresciuti. Il problema è, dunque, giunto a maturazione ed il merito va ascritto innanzitutto alle dure lotte sindacali che i lavoratori delle autolinee hanno coraggiosamente sostenuto contro un padrone sordo ed anacronistico. Il merito va anche ascritto alla classe politica (o perlomeno a quella parte di essa) che ha avuto la sensibilità di portare avanti la pubblicizzazione nelle sedi qualificate. Non posso non ricordare la grossa battaglia per la pubblicizzazione dei trasporti urbani di Cagliari, che ha trovato la Giunta di centro-sinistra interprete consapevole della volontà dei lavoratori e della cittadinanza.

Non possiamo dimenticare che questa battaglia ha spianato la strada verso il più vasto problema della pubblicizzazione dei trasporti extraurbani. Come non posso dimenticare i dibattiti nelle precedenti legislature al Consiglio regionale. Vi è stata la battaglia per l'inserimento del problema nei documenti della programmazione regionale che è stato non senza contrasti. Tutto ciò ha però dimostrato la chiara volontà politica di uno schieramento deciso ad andare avanti, senza incertezze, verso la gestione pubblica. Le battaglie sono state combattute e sono stati superati ostacoli notevoli. L'importante è che questa causa l'abbiano sposata tanti altri settori, tanti altri gruppi, tanti altri consiglieri regionali.

Non posso non ricordare anche un altro fatto notevole, importante, cioè la conferenza dei trasporti indetta dall'Assessore Ghinami: essa fu una grossa palestra che permise di focalizzare, di mettere a nudo i diversi aspetti della questione. Ed infine ciò che ha fatto pen-

dere decisamente la bilancia a favore dell'indirizzo pubblicistico è stata la nostra iniziativa, del Gruppo socialista unificato. Essa, in ultima analisi, ha sbloccato la situazione perché ha portato in quest'aula il problema ed ha posto tutti i Gruppi di fronte ad una alternativa: o approvare o respingere. Questo è stato il fatto decisivo che ha finalmente spezzato una serie di ostacoli apparentemente insormontabili, con una battaglia dura, ripeto, perché duri erano i contrasti da superare, intensi erano i travagli interni della Giunta, del Presidente della Giunta e di un larga parte della maggioranza.

Perché nascondere oggi queste cose? Io queste cose le dico per la buona abitudine che credo di avere di pensare a voce alta.

Alla fine chi ha sempre fermissimamente sostenuto le finalità pubblicistiche della azienda dei trasporti l'ha spuntata. Ed ecco perché, in mancanza di altre alternative bruciamo tutte le incertezze, tutte le perplessità e le preoccupazioni. Chi resta dalla parte dei lavoratori non sbaglia. Ecco perché il P.S.U. vota per la costituzione dell'azienda trasporti ed all'assenso dà un significato ben preciso. E' un voto di fiducia per gli organismi democratici, per la classe lavoratrice consapevole, per la azienda dei trasporti regionale che deve diventare un centro di democrazia e di promozione civile per il popolo sardo. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Giovanni Maria Lai. Ne ha facoltà.

LAI G. MARIA (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la legge in discussione, non solo attira l'attenzione dell'intero Consiglio regionale, ma di tutta l'opinione pubblica, poiché trattasi di un provvedimento che riguarda, esclusivamente, il pubblico interesse: l'istituzione dell'Azienda regionale trasporti. I trasporti, per anni, sono stati oggetto di lunghe e profonde discussioni nei più disparati consessi, ed in particolar modo nella conferenza che appositamente si è tenuta dal 30 novembre al 3 dicembre del 1967. In ogni circostanza e luogo sono state sempre evidenziate le grandi difficoltà e le enormi sperequazioni che hanno

sempre creato e creano le attuali strutture dei trasporti in Sardegna. La loro insufficienza, il disservizio delle linee esistenti, il mancato coordinamento nei settori automobilistico, ferroviario, navale ed aereo, hanno fatto sentire la Sardegna ancora più isola. Nonostante queste lamentevoli situazioni, abbiamo assistito, quasi passivamente (mentre la Regione si avviava e si avvia ad una maggiore espansione economica), ad una contrazione dei servizi di trasporto all'interno dell'Isola. Il disordinato svolgersi dei servizi, il continuo isolamento di centri secolarmente abbandonati, le continue crescenti esigenze delle popolazioni, dei lavoratori, degli studenti, dei giovani apprendisti, obbligati per raggiungere il posto di lavoro o la scuola, a spostarsi quotidianamente dal luogo di residenza alla sede di lavoro o scolastica, hanno fatto sentire maggiormente il peso del grande disagio.

Questi elementi ed altri che non è il caso di elencare hanno fatto maturare nella nostra coscienza ed in quella di tutti i sardi interessati al problema (la grande maggioranza), nonostante abbia sempre più tendenza ad aumentare il numero di mezzi di trasporto individuali, il bisogno di porre fine ad una situazione così gravida di disordine tecnico organizzativo trovando il rimedio nella realizzazione di una azienda regionale trasporti. Azienda capace di realizzare una nuova politica rispondente alle esigenze delle popolazioni, e dei lavoratori in particolare. Certo, la strutturazione attuale dei trasporti non è delle più semplici: se a tutti i disservizi, alle condizioni precarie dei mezzi si unisce la tracotanza imprenditoriale nei confronti dei lavoratori dipendenti nelle imprese di trasporto (siano essi autisti, fattorini, addetti alla manutenzione o impiegati) è da dire che abbiamo veramente tardato a discutere la legge odierna. Nessuno può restare insensibile di fronte ai fatti che sono avvenuti nell'ambito delle società grandi o piccole che siano nelle quali, oltre ai provvedimenti di ordine disciplinare, sempre unilateralmente imposti (senza mai tener conto di quanto stabiliscono i contratti collettivi di lavoro) si è avuta perfino la decurtazione del salario delle ore lavorate. A coloro che nel-

VI LEGISLATURA

LXII SEDUTA

12 MAGGIO 1970

l'arco del giorno non svolgevano interamente il servizio assegnato venivano decurtate dal salario, non le ore di mancata prestazione, ma le ore di servizio regolarmente prestate, fino a toccare l'assurdo, l'illecito: la mancata corresponsione a fine mese della paga, e cioè del salario e degli assegni familiari, ha esasperato gli animi tanto da far manifestare in qualcuno dei lavoratori, per la oppressione e le angherie subite, sintomi di totale sconcerto ed abbattimento morale fino a sentirsi spinto al suicidio. Questi fatti hanno scosso non solo i lavoratori interessati al settore ma tutta la pubblica opinione.

Bastano dunque questi elementi appena accennati per dimostrare che ai dirigenti delle aziende esercenti i trasporti, non solo non interessa l'utilità del servizio, ma tanto meno il valore e la dignità delle umane persone che sono alle loro dirette dipendenze, addette al servizio trasporti. E' logico a questo punto che, dati i continui richiami delle popolazioni, dei lavoratori interessati e di quanti seguono da tempo il problema, è balzato evidente agli occhi di tutti che si rendeva necessaria con una certa urgenza la costituzione nel più breve tempo possibile di una Azienda Regionale Trasporti che servisse di coordinamento e di propulsione a tutte le attività del settore. Si sono perciò avute le iniziative legislative che tutti conosciamo, ed è così incominciato il lavoro della IV Commissione, che ha esaminato il disegno di legge numero 44, proposto dall'Assessore Branca, a nome della Giunta regionale, e la proposta di legge numero 29, Raggio e altri, ed ha, sulla linea dei due documenti, dopo ampio e profondo dibattito, a grande maggioranza, varato un testo che riporta parte degli articoli contenuti negli altri due testi, con alcune aggiunte e modifiche, per meglio renderlo rispondente alle attuali leggi vigenti onde evitare che, da parte del Governo, possano essere assunte delle posizioni ostative legate, ancora una volta, alla incostituzionalità del provvedimento. E' stato di grande utilità, in proposito, il documento inviato dal Rappresentante del Governo (« Osservazioni al disegno di legge n. 44 della Giunta »); in molti casi la Commissione ne ha infatti tenuto conto.

Il fatto che ha destato grande meraviglia e che nessuno è riuscito a spiegarsi, è che nonostante i testi fossero due, uno di iniziativa consiliare e l'altro della Giunta, il parere non sia stato chiesto per ambedue, anche perché all'onore del vero occorre dire che il testo della proposta di legge numero 29 ha concorso moltissimo alla realizzazione del nuovo testo.

A questo punto, se mi è permesso, sento il dovere di fare un sincero rilievo ed un invito agli onorevoli Assessori perché vogliano tenerne conto in avvenire: quando vengono presentati progetti di legge di una portata come questa, non ci si può limitare ad una scarna e semplice relazione, ma occorre accompagnarli con tutti i dati e gli elementi necessari in modo che le Commissioni possano disporre di maggiori elementi idonei, capaci di rendere più strutturato, organico e interessante il loro esame. Si eviterebbero, inoltre, preziose ore di lavoro come nel nostro caso. Gli Assessorati hanno uffici appositi e funzionari altamente qualificati che possono facilmente fornire tutti gli elementi e la documentazione indispensabili.

Esaminando il testo della Commissione si rileva al secondo comma dell'articolo 1 l'importanza del controllo che la Regione deve esercitare sull'azienda; è stata infatti volutamente esclusa l'istituzione di altri comitati di coordinamento e di controllo perché è parso sufficiente che il compito della vigilanza fosse affidato all'Assessorato competente, essendo l'unico organo idoneo a programmare ed a far realizzare una moderna e rispondente politica dei trasporti. Inoltre l'attuale comitato tecnico esistente (forse con l'inserimento di una rappresentanza delle organizzazioni sindacali) può svolgere i compiti di studio e di consulenza per rendere il settore più organico e funzionale.

Il terzo comma, nel mettere in evidenza il concorso dell'Azienda a promuovere ed a realizzare la pubblicizzazione dei trasporti nell'Isola, oltre a lasciare libere altre iniziative, crea lo strumento spesso invocato nei piani di programmazione economica presentati dalla stessa Giunta al Consiglio e da questo approvati. In particolar modo il IV esecutivo del

Piano di rinascita, a proposito dell'Azienda regionale dei trasporti, testualmente recita: « Per quanto concerne i trasporti interni si impone l'intervento organico per la riorganizzazione e il potenziamento dell'intero sistema a gestione pubblica. In particolare, oltre alla statizzazione delle ferrovie in concessione, da attuarsi in conformità ai voti più volte formulati dal Consiglio regionale, è indispensabile ed urgente l'istituzione dell'Ente o dell'Azienda regionale dei trasporti al fine di realizzare la pubblicizzazione dell'intero sistema dei trasporti interni a iniziare dalle autolinee. A tale scopo è prevista nel programma la spesa della somma di lire 300.000.000, che sarà utilizzata per la costituzione e il primo avviamento dell'attività dell'Ente o Azienda, ivi compresi gli studi e le indagini che si rendessero necessari nella fase di predisposizione dell'Ente o Azienda medesima ».

Il primo comma dell'articolo 2 limita l'esercizio dei servizi pubblici in linee extraurbane, in quanto non si sono volute inserire le attività di trasporto urbane per non creare dei conflitti di competenza con i pubblici consorzi, già esistenti, e con quelli che intendono crearsi. E' stato portato, come esempio, il Consorzio di Cagliari che svolge il servizio, oltre che nel centro urbano del capoluogo, anche nei Comuni limitrofi come Assemini, Decimo eccetera. L'Azienda, senza nulla sottrarre a questo servizio, dovrà organizzarsi in modo da essere per quei Comuni di complemento.

Sempre nell'articolo 2, passando ai compiti specifici della gestione dell'Azienda, è bene soffermare un attimo la nostra attenzione. Dopo aver fatto un profondo e meditato esame, abbiamo ritenuto opportuno presentare l'emendamento che sopprime i commi b) e c) e cioè la gestione delle linee marittime ed aeree di cabotaggio, i trasporti negli scali della Regione, le ferrovie in concessione che lo Stato trasferirà alla Regione...

RAGGIO (P.C.I.). Ma non cambia niente. Tu puoi togliere quei due comuni, ma non cambia niente.

LAI G. MARIA (D.C.). Noi, in questo momento, visto che le intenzioni per creare l'Ente dei Trasporti ci sono, ci limitiamo (anche per non prestare il fianco a ulteriori rinvii) alle autolinee. E visto che la maggioranza è d'accordo nel mantenere ferma oggi la costituzione dell'Azienda, per stabilire il principio di una politica nuova, io credo che sia opportuno non inserire questioni che possono dar luogo ad altri contrasti. Credo che ciò sia tanto più opportuno in quanto il problema è stato sollevato da alcuni Gruppi sia in Consiglio, sia in Commissione. Questa configurazione inquadrebbe meglio i compiti della azienda e lascerebbe ad altro organo il compito di promuovere, realizzare e coordinare l'intera politica dei trasporti.

Nell'articolo 3 sono regolate le conferenze regionali e zonali che potrebbero effettuarsi sulla base degli attuali comitati di zona omogenea, integrati da altre rappresentanze quali quelle scolastiche, sindacali, di categoria eccetera. Ciò permetterà alla direzione aziendale di conoscere il parere della pubblica opinione, rappresentata da organismi qualificati, e trarre le dovute conclusioni per sempre meglio potersi adeguare alle sempre più pressanti e crescenti esigenze delle popolazioni.

Gli articoli successivi rientrano nel quadro di costituzione degli organi direttivi e nella parte sostanziale e dell'inquadramento del personale e per passaggio alla scadenza delle concessioni all'Azienda.

Sono sorte polemiche intorno alla legge in discussione, soprattutto a proposito delle somme occorrenti per la creazione dell'Azienda per la copertura delle passività di esercizio. Le prime sono indicate in legge, mentre per le seconde di accertato non esiste nulla. D'altronde se si considerano le somme erogate in questi ultimi anni dalla Regione sarda alle aziende private a fondo perduto, più le somme devolute per incentivare altre categorie di lavoratori, o stanziare per alleviare i loro disagi, si potrebbero ottenere congrue somme. Se a questo si unisce la disorganizzazione dei servizi, il mancato coordinamento degli stessi, lo sperpero di corse inutili, il mancato effet-

tuamento di altre utili e di maggiore interesse, si arriva a dedurre che le passività di esercizio si dovranno studiare a consuntivo di anno in anno. Fin da questo momento è da mettere in chiaro che l'azienda deve essere organizzata in modo funzionale, mettendo a profitto i mezzi e gli elementi a disposizione. Dovranno essere banditi i parassitismi e le deficienze; più che in altri settori occorre essere rigidi nell'attuazione della programmazione; poiché i primi a sentire il disagio non sarebbero solo i lavoratori impegnati nel settore, ma le stesse comunità che oggi attendono dalla creazione di questa azienda una benefica innovazione che si inserisca positivamente, sia nel contesto economico, che in quello civile dell'Isola.

In merito alla politica finanziaria della azienda, la determinazione spetta alla Giunta regionale e quindi l'argomento deve essere, in sede di bilancio, approfondito e concluso favorevolmente. Si deve stabilire annualmente un congruo finanziamento affinché possano essere effettuate anche delle corse gratuite per gli studenti e i lavoratori pendolari. Non possono essere mantenute dopo tante lotte ingiuste e palesi sperequazioni tra coloro che risiedono nei luoghi dove esistono scuole sufficientemente organizzate e industrie capaci di dare lavoro e coloro che invece risiedono nei Comuni dove purtroppo si è privi di tutto questo. Succintamente possiamo dire: scuole e lavoro affinché i lavoratori e gli studenti non si sentano gli eterni abbandonati e sottoposti a continui sacrifici. Credo che, nel quadro di un'elevazione della classe sociale più bisognosa di un graduale ed armonico sviluppo economico, il meno che si possa fare è assicurare il trasporto gratuito ai posti di

studio e di lavoro. Non va dimenticato che oggi molti lavoratori residenti in paesi diversi dalla sede degli stabilimenti abbandonano il posto di lavoro perché il viaggio incide sul salario dal 20 al 30 per cento.

Dobbiamo considerare anche il fatto che molti, purtroppo, anche volendosi trasferire nelle località industriali, non riescono a trovare alloggio o che, se fortunatamente vi riescono, lo ottengono a prezzi proibitivi. E' certamente impensabile non vedere il lato sociale umano di simile provvedimento legislativo che potrebbe permettere a migliaia di famiglie di rimettersi in sesto finanziariamente e a tanti giovani di poter proseguire negli studi con un enorme vantaggio per la stessa Regione e per tutta la popolazione. La legge che noi stiamo discutendo, e che il Consiglio certamente a grande maggioranza approverà, dovrà in sede di Governo essere sostenuta dalla Giunta, ma soprattutto dai partiti che compongono il Governo e da tutte le forze politiche presenti nel Consiglio. Esse devono esercitare tutta la loro pressione affinché la legge trovi accogliamento favorevole e si possa nel più breve tempo costituire l'Azienda Trasporti che abbiamo voluto nell'unico e supremo interesse delle popolazioni e dei lavoratori interessati. *(Consensi al centro)*.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 10.

La seduta è tolta alle ore 21 e 15.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Michelangelo Pira

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari
Anno 1970