

LXIII SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

MERCOLEDI' 13 MAGGIO 1970

Presidenza del presidente CONTU

indi

del vicepresidente CONGIU

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):

MILIA	1495
DESSANAY, relatore	1500
GHINAMI, Assessore ai lavori pubblici e trasporti	1503
RAGGIO	1512
ABIS, Presidente della Giunta	1517
ZUCCA	1520
DEFRAIA	1521
TUFANI	1522
DETTORI	1523
Sull'ordine del giorno:	
ZUCCA	1493
PRESIDENTE	1493

La seduta è aperta alle ore 10 e 20.

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

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno ha domandato di parlare l'onorevole Zucca. Ne ha facoltà.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Facendo seguito all'impegno assunto nella conferenza dei Capigruppo e anche con il personale della Regione, chiedo l'inclusione all'ordine del giorno della nostra proposta di legge sulle questioni riguardanti il personale dell'Amministrazione regionale.

PRESIDENTE. Onorevole Zucca, la sua è una proposta formale, che io dovrei sottoporre al Consiglio...

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Credo che la proposta di legge dovrebbe essere già all'ordine del giorno, essendo stata distribuita la relazione da una settimana; inoltre c'è la decisione della conferenza dei Capigruppo.

PRESIDENTE. Allora posso assicurare che il progetto di legge verrà senz'altro messo all'ordine del giorno.

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'A-

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

zienda regionale sarda trasporti (A.R.S.T.)» e del disegno di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale trasporti».

Prosegue la discussione generale.

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

MILIA (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono anch'io del parere, già espresso, mi pare, da altri colleghi che mi hanno preceduto, che un dibattito il più ampio possibile e globale sul problema dei trasporti in Sardegna avrebbe favorito certamente l'esame più meditato del progetto di legge in discussione e di conseguenza una soluzione più organica, più razionale del problema delle autolinee in concessione. Questo dibattito manca oggi, come è mancato lo scorso anno in occasione dell'approvazione, da parte del Consiglio, della prima legge istitutiva dell'azienda regionale dei trasporti, respinta, come è noto, dal Governo nazionale. Sarebbe errato, a mio avviso, ignorare o sottovalutare la gravità di questo fatto e non solo perché esso riconferma, a meno di tre mesi dalle dichiarazioni programmatiche dell'onorevole Abis, la propensione anche di questa Giunta all'ordinaria amministrazione, al rinvio, al compromesso sia su questioni di poco conto, come su questioni di fondamentale importanza. Il fatto è grave, soprattutto, perché concorre a determinare, in misura rilevante, com'è apparso chiaramente dagli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto, disorientamento e preoccupazione in larghi settori del Consiglio, in molti consiglieri, i quali ritengono il provvedimento in discussione frammentario e disarticolato, assai costoso, inadeguato a risolvere radicalmente un problema indubbiamente complesso sia per i rilevanti interessi che vi sono nel settore privato del trasporto sia per il forte contenuto sociale che questo problema ha assunto particolarmente nel momento presente.

D'altronde la richiesta che ci proviene dai lavoratori e dalle popolazioni di una sollecita conclusione del progetto di legge in discussione non ci consente di affrontare, in questo momento, come sarebbe necessario, questo

dibattito di fondo a carattere generale, che, però, non è pensabile né responsabile rimandare all'infinito. Al contrario, bisogna trovare il modo di provocare subito questo dibattito in Consiglio e non solo perché il problema dei trasporti, com'è stato detto e riconosciuto innumerevoli volte, è di fondamentale importanza per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna, ma anche perché tutti conosciamo la grave crisi esistente nel settore e non da oggi. Una crisi che è il risultato di una condizione di confusione, di arretratezza e di gravi insufficienze, prodotte anche dalle persistenti inadempienze e dalle scelte di politica economica fatte dai Governi nazionali e dalle Giunte regionali. Una crisi, però, che è anche il risultato degli assurdi criteri di gestione soprattutto da parte dei grandi concessionari privati di un servizio pubblico, che in quanto tale deve assolvere al soddisfacimento di esigenze generali e non di esigenze particolari, rappresentate in questo caso dalla ricerca permanente, direi, scientifica di sistemi che consentano tutte le economie, tra cui lo sfruttamento coloniale e inumano dei dipendenti, per il conseguimento quindi del massimo profitto. E tutto ciò accade e non di rado con la compiacenza, se non con la complicità, dei pubblici organismi preposti alla vigilanza del settore.

Inoltre, penso che dobbiamo considerare attentamente il fatto che ormai il problema del trasporto, unitamente a quello della casa, del fisco, della salute, concorre in grande misura a determinare la condizione operaia e poiché, come abbiamo detto, il settore è in crisi, dobbiamo necessariamente concludere che il trasporto concorre ad aggravare, e non poco, la condizione operaia. Da quanto ho detto, molto sommariamente, evidentemente, e non per colpa mia, ma per esigenze di tempo, è evidente che non ci troviamo dinanzi ad un problema che ha contenuti corporativi, come afferma l'onorevole Assessore ai trasporti, che interessa solo i lavoratori dipendenti dalle imprese di autolinee in concessione. Se così fosse il problema potrebbe risolversi subito, anche con la proposta fatta dall'onorevole Rojch e cioè con la concessione di con-

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

tributi regionali alle imprese private per pagare la differenza salariale esistente tra il contratto Fenit e il contratto, chiamiamolo per intenderci, Anac.

E' chiaro, io non sono affatto d'accordo su questa proposta, debbo dire però a questo proposito che la proposta del collega Rojch non è nuova, né originale. Il collega Rojch, che è funzionario dell'Ispettorato della motorizzazione, sa molto bene che si tratta di una vecchia proposta dei padroni dell'associazione nazionale delle imprese concessionarie, i quali premono da tempo sul Governo per ottenere contributi in misura sempre maggiore (per il 1970 la richiesta è di ben 40 miliardi) e rifiutano la firma per il rinnovo del contratto di lavoro della categoria proprio perché pretendono che sia il Governo ad assumersi i maggiori oneri degli aumenti salariali spettanti al personale.

Come dicevo, dunque, il problema che abbiamo dinanzi non è corporativo né settoriale, ma interessa tutti i lavoratori, tutte le popolazioni, specie gli strati più poveri della popolazione. Pertanto una questione di questa importanza e di così vaste dimensioni non può che risolversi con provvedimenti globali che siano il risultato di una politica di riforme ispirate al soddisfacimento di esigenze sociali e di esigenze pubbliche e non alla conservazione e tanto meno alla espansione di interessi privati, come, purtroppo, è accaduto sino ad oggi per gli indirizzi politici di fondo dei Governi nazionali e delle Giunte regionali. Pertanto, questi e non altri sono i contenuti veri, reali della richiesta che ci proviene sia da enti, associazioni, sindacati, partiti che hanno affrontato il problema, con forte impegno, in dibattiti e in convegni appositamente organizzati, sia dalle innumerevoli lotte dei lavoratori del settore, dei ferrovieri, degli autoferrotranvieri, sia dagli scioperi imponenti di queste settimane di tutti i lavoratori italiani, sia infine dagli scioperi generali dei lavoratori sardi: quello del 12 dicembre dello scorso anno e quello programmato dalle organizzazioni sindacali per venerdì 15.

Non voglio, onorevoli colleghi, in questa circostanza assai difficile per i lavoratori, e drammatica, dicevo, non voglio drammatizzare ancor più le cose, poiché le cose sono già abbastanza drammatiche per loro conto; voglio solamente dire con molta chiarezza e con senso di responsabilità, soprattutto dopo aver ascoltato con la dovuta attenzione gli interventi di alcuni colleghi, che pur hanno annunciato il loro voto favorevole, e quello del loro Gruppo al progetto di legge, che dobbiamo stare molto attenti a non ignorare, come è accaduto sinora, le proposte di tutte le organizzazioni che si sono interessate al problema; dobbiamo soprattutto stare molto attenti a non deludere ancora le aspettative legittime dei lavoratori e delle popolazioni, a non lasciar cadere nell'indifferenza le indicazioni che scaturiscono ogni giorno di più dalle lotte operaie e dai grandi sacrifici che queste lotte comportano.

Ho già detto, onorevoli colleghi, che il problema della pubblicizzazione dei trasporti in concessione e quindi il problema della istituzione dell'Azienda regionale trasporti nasce innanzitutto da esigenze di carattere sociale che non è possibile disattendere.

Vi è stata in Commissione una larga convergenza fra i colleghi dei vari Gruppi politici, almeno sui contenuti sociali del problema. Le divisioni sono cominciate non appena abbiamo affrontato il modo di risolvere il problema, la strada che era necessario imboccare. L'onorevole Assessore ai trasporti parlando in Commissione, non so ancora a quale titolo, se a titolo personale, se a nome della Giunta, o se in rappresentanza di una minoranza (almeno così mi auguro) formatasi all'interno della Giunta su questo problema, diciamo, l'onorevole Assessore ai trasporti ha detto che la questione può risolversi solo con la costituzione di consorzi obbligatori tra le imprese concessionarie su basi comprensoriali. La costituzione dei consorzi è condizione indispensabile per la erogazione dei contributi da parte della Regione. Questa posizione, è giusto e leale riconoscerlo, non rappresenta una novità per il nostro Assessore ai trasporti: l'aveva già annunciata nel

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

dicembre del 1967 nella Conferenza regionale dei trasporti, richiesta dai sindacati, e sollecitata, per non dire imposta, dai lavoratori, con scioperi e con manifestazioni. Questa posizione l'onorevole Ghinami l'ha sempre difesa, per la verità, con minore intransigenza lo scorso anno, quando il Consiglio approvò, alla vigilia delle elezioni regionali, la prima legge sull'istituzione dell'Azienda e con rigida intransigenza non appena rientrato nella Giunta Abis e dopo essergli stata assegnata, con la ristrutturazione della Giunta, la responsabilità dei trasporti. La stessa coerenza, per la verità, dopo aver ascoltato il suo intervento di ieri, non può essere attribuita all'onorevole Defraia, che l'anno scorso, il 18 aprile, nel corso della discussione della prima legge sulla istituzione dell'Azienda, ebbe l'occasione di dire cose perfettamente e completamente diverse da quelle dette ieri sera.

Comunque la posizione dell'onorevole Ghinami è, come è noto, quella stabilita dalla legge 27 luglio 1967, dal programma economico nazionale. Si tratta, innanzitutto, di una legge che di fatto non ha trovato applicazione dal giorno della sua nascita e della quale, se non erro, non esiste neppure il regolamento di attuazione. Una legge, quindi, per esperienza e per unanime giudizio di tutti i partiti, praticamente inoperante, decaduta e che l'onorevole Assessore ai trasporti (mi auguro lui solo e non la maggioranza della Giunta) vuole tenere in piedi, d'accordo con i grandi burocrati ministeriali, per conservare la privatizzazione dei trasporti, anzi per rafforzarla mediante la concessione di forti sovvenzioni di denaro pubblico. Tutto ciò avverrebbe, tra l'altro, senza poter ottenere alcuna assicurazione di una certa validità relativamente alla efficienza del servizio, all'adeguamento di questo ai bisogni degli utenti e alle nuove esigenze dello sviluppo. Ed inoltre quando parliamo di sovvenzioni è necessario tener presente (e mi rivolgo soprattutto ai colleghi che oggi sono preoccupati della spesa che comporterebbe per il bilancio regionale la istituzione e il funzionamento dell'azienda) e che mi permetto di ricordare, le dimensioni reali che oramai il problema delle sovvenzioni

pubbliche ha assunto in questo momento nel nostro paese. Non comprendo, quindi, quale utilità di carattere generale potrebbe derivare dalla soluzione del problema come è caldeggiata dall'Assessore ai trasporti, né vedo come potrebbe trovare soluzione soddisfacente lo stesso problema di una retribuzione adeguata dei lavoratori dipendenti dalle imprese concessionarie e per i quali si dice, a parole evidentemente, di avere grande comprensione.

Anche questa, fra l'altro, non è questione di poco conto, perché tutti conosciamo quale è la intensità dello sfruttamento, i metodi arroganti e da negrieri dei dirigenti delle grandi aziende, l'azione di repressione, di ricatto, di discriminazione perseguita sistematicamente dalle direzioni aziendali per fiaccare lo spirito di lotta dei lavoratori, per soffocare nei luoghi di lavoro le libertà sindacali, per umiliare la dignità e la personalità dei dipendenti. Un giudizio severo su queste imprese lo ha dato financo l'onorevole Viglianesi, neo Ministro ai trasporti dell'attuale Governo quadripartito, un politico che non è certamente noto come grande rivoluzionario. L'onorevole Viglianesi ha detto testualmente in una intervista pubblicata dal quotidiano «Il Giorno» del 29 aprile scorso che «si tratta di imprese che in gran parte debbono essere sovvenzionate, non sanno modernizzare le proprie strutture, provocano giustificate lamentele da parte degli utenti, non sempre applicano i contratti di lavoro». E persino l'onorevole Viglianesi, onorevole Presidente della Giunta, onorevole Assessore ai trasporti, ha detto che l'orientamento verso la pubblicizzazione dei trasporti e dei servizi relativi è una linea obbligata e che è necessario favorire al massimo il trasporto pubblico anche quando esiste concorrenza tra il trasporto pubblico e quello privato.

Tutto ciò significa, evidentemente, che la crisi del settore è tanto acuta, che i disastri prodotti dalla vecchia politica governativa perseguita sino a questo momento sono tanto ingenti, che la protesta di milioni di lavoratori, di studenti e delle popolazioni è tanto giusta che persino questo Governo quadripartito pensa ormai di risolvere il problema

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

con la pubblicizzazione del settore. Non comprendo, quindi, perché questa soluzione non debba essere accolta dal Consiglio regionale, e dalla Giunta regionale, non comprendo perché vi sia una posizione di diffidenza della Giunta, a meno che l'onorevole Assessore ai trasporti abbia parlato, ed è questo l'ennesimo augurio che faccio, solo a titolo personale in Commissione e fuori dalla Commissione.

Le dichiarazioni, come dicevo, del Ministro dei trasporti ci fanno pensare di trovarci, quindi, dinanzi ad un nuovo orientamento del Governo, favorevole, come parrebbe, alla pubblicizzazione dei trasporti. Non so se la Giunta abbia già verificato questo orientamento, ma per il momento il problema che più mi interessa è quello relativo alla volontà politica della Giunta per la difesa dell'autonomia, per la difesa delle nostre competenze previste dallo Statuto, per il rispetto da pretendere anche dal Governo nazionale delle leggi approvate dal Consiglio regionale e convalidate dagli appositi organi governativi. Il richiamo che intendo fare non riguarda tanto e solamente gli articoli 3 e 4 dello Statuto, ma riguarda soprattutto il quarto programma esecutivo che noi abbiamo varato nel quadro della 588, che è la legge di attuazione dell'articolo 13 dello Statuto speciale della Sardegna, che è, quindi, legge costituzionale.

Come è noto, il quarto programma esecutivo, approvato dal Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno il 29 maggio del 1969, a pagina 175 dice che «è indispensabile ed urgente l'istituzione dell'ente e della azienda regionale dei trasporti, al fine di realizzare la pubblicizzazione dell'intero sistema dei trasporti interni ad iniziare dalle autolinee». Il quarto programma esecutivo è, quindi, come ho già detto, una legge di attuazione della Costituzione, esso è stato approvato dopo circa due anni dall'approvazione della legge 685 e nessuno ha mai detto, sino a questo momento, che il quarto esecutivo è anticostituzionale, è una legge in contrasto con le norme fondamentali delle riforme economiche e sociali della Sardegna. I colleghi che discutono e si preoccupano molto, e giustamente

sotto un certo punto di vista, del fatto che la legge in discussione possa essere respinta dal Governo devono necessariamente tener conto della approvazione da parte del Governo, come dicevo, del quarto programma esecutivo, che non esisteva o esisteva solo formalmente lo scorso anno quando il Consiglio approvò la prima legge di istituzione dell'azienda (18 aprile 1969). Nella nota del Rappresentante del Governo relativa alla legge 44 non si parla del quarto programma esecutivo. Ed inoltre la legge 685 non può essere considerata una riforma fondamentale della Repubblica. Pertanto, a me pare che la legge non possa essere respinta; se così fosse, il problema sarebbe un altro. Si tratterebbe, cioè, di una grave violazione dell'autonomia che tutti dovremmo denunciare con la massima decisione. Questo fatto, inoltre, rappresenterebbe una sopraffazione indegna e un miserabile espediente volto alla difesa di interessi di pochi privilegiati contro gli interessi dei lavoratori sardi e contro l'autonomia. Non vedo, infine, come possa sostenersi con efficacia l'argomento relativo alla incostituzionalità della legge istitutiva dell'azienda perché cancellerebbe, di fatto, il regime della concessione.

Ho voluto leggere attentamente l'articolo 3 della Costituzione, così come ieri ci aveva raccomandato il collega Anedda, ho voluto leggere anche l'intervento, la relazione fatta dal professor Piras alla Conferenza regionale dei trasporti. Mi pare che il professor Piras in quella conferenza condivida perfettamente il parere che la istituzione dell'azienda non elimina, in Sardegna, in nessun modo il regime delle concessioni. In Sardegna, d'altronde, tutte queste concessioni sono provvisorie, hanno cioè validità annuale. Alla scadenza di ciascuna la Regione rilascia la concessione all'azienda regionale, che come prescritto nell'articolo 1 della legge in discussione ha una sua personalità giuridica e che sarà sicuramente una ditta di comprovata idoneità morale, tecnica e finanziaria, come è richiesto dall'articolo primo, al secondo comma della legge 1822.

Non mi pare, quindi, onorevoli colleghi, che la legge, così come l'ha formulata la Commissione, possa essere respinta dal Governo né impugnata dal concessionario. D'altronde che interesse avrebbero i concessionari a ricorrere presso la Corte Costituzionale dal momento che le loro aziende registrano da anni, oramai, forti passivi tanto da determinare una situazione aziendale pressoché fallimentare? Comunque, in questa situazione il compito della Giunta, se il Consiglio approverà il progetto di legge, è quello di intervenire tempestivamente presso il Governo con una forte azione politica per arrivare, entro breve tempo, all'approvazione definitiva della legge. L'altro grosso problema che si pongono molti consiglieri è quello relativo al costo di esercizio dell'azienda, al deficit annuale di 3-5 miliardi, si dice, a cui dovrebbe necessariamente provvedere direttamente l'Amministrazione regionale. Certo, si tratta di una spesa assai elevata che necessita, e si sarebbe dovuto fare prima di oggi, di una ulteriore verifica e non tanto perché ritengo che i tecnici dell'Ispettorato della motorizzazione non abbiano sufficienti capacità per uno studio così complesso, quanto perché penso che il bilancio prospettato abbia avuto, come base, i dati forniti dalle grandi società concessionarie. Dati, cioè, che io non ritengo veritieri, bilanci, cioè, che io non ritengo veritieri perché è notorio che le grandi aziende sono riuscite e riescono sempre a mascherare, attraverso l'artificioso aumento dei costi di esercizio, utili scandalosi e a mostrare quindi bilanci fortemente deficitari sia per motivi di carattere fiscale, sia per ottenere dallo Stato e dalla Regione forti integrazioni la cui richiesta, come dicevo poc'anzi, ammonta per il corrente anno a 40 miliardi. Comunque se le cose stessero esattamente come le hanno esposte i tecnici dell'Ispettorato della motorizzazione, il problema delle passività andrebbe inquadrato, deve necessariamente essere inquadrato nel problema più generale e più importante delle esigenze sociali che si intendono perseguire con la istituzione dell'azienda; e ritengo anche che una passività di queste dimensioni può essere

anche e solo un fatto provvisorio, che è possibile modificare con lo sviluppo dei servizi in conseguenza dello sviluppo economico e sociale che dovrebbe verificarsi nelle zone servite.

In ogni modo, sono proprio questi dati che ci dimostrano chiaramente la gravità della situazione e la necessità di un intervento sollecito e radicale. Come l'esperienza di questa cosiddetta primavera calda dimostra, si tratta di problemi che più si trascurano, che più si lasciano marcire e più si aggravano e più sono destinati ad esplodere in modo clamoroso e drammatico entro un periodo di tempo relativamente breve. E quando ciò avverrà, dovremo necessariamente intervenire, ma questo intervento si verificherà in una situazione più grave, più deteriorata, e richiederà, fra l'altro, una spesa assai più ingente di quella che sarebbe costretta a sostenere l'Amministrazione regionale nella situazione presente. Penso, infine, che il passivo possa contenersi in limiti più modesti se eviteremo di costruire una azienda simile agli altri enti regionali esistenti, se l'azienda non diventerà strumento di sottogoverno o strumento di contrattazione tra le forze politiche della maggioranza per la formazione dell'esecutivo. Dinanzi ad un problema come questo è necessario un forte impegno politico dei partiti, dei sindacati, degli enti locali, dei lavoratori per la costruzione di una azienda efficiente, democratica, in grado di articolarsi a livello di zona e di comprensorio per meglio soddisfare le esigenze particolari, anche quelle relative alle località più isolate e più disagiate, un'azienda che diventi più rapidamente possibile uno strumento valido di una politica globale, unitaria al servizio dei trasporti in Sardegna, per lo sviluppo economico e sociale dell'Isola.

E' con questo intendimento, per questa prospettiva, che il nostro Gruppo oggi esalta i contenuti positivi della legge che rappresentano una conquista delle tenaci lotte dei lavoratori, che anche in questa circostanza abbastanza difficile hanno saputo esercitare sino in fondo la funzione di una nuova classe dirigente, capace, perché dimostratisi capaci

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

di saldare i loro problemi con gli interessi generali della classe e del paese. Ciò nonostante noi non ci nascondiamo né sottovalutiamo i grandi limiti e le deficienze che la legge contiene. Questi limiti e queste deficienze saranno sempre tenuti in evidenza dal nostro Gruppo, e non soltanto dal nostro Gruppo, per correggerli ed eliminarli non appena la situazione reale lo consentirà. Per il momento, prevale in noi giustamente il proposito di costruire il primo strumento dei molti che sono necessari per risolvere il problema generale dei trasporti in Sardegna. *(Consensi a sinistra)*.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Sono stati presentati alcuni ordini del giorno. Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

Ordine del giorno Raggio, Melis Pietrino, Birardi, Congiu e Pedroni:

«Il Consiglio regionale, constatato che la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha comunicato, con nota 8 aprile 1970, il parere preventivo sul disegno di legge concernente la istituzione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti e che in tale nota si afferma un presunto contrasto con la legge nazionale 27 luglio 1967, n. 685, sul programma economico nazionale per il quinquennio 1966-1970; legge che avrebbe dovuto stabilire le fondamentali norme di riforma economica e sociale della Repubblica; constatato che la citata legge sul programma economico nazionale — legge peraltro del tutto inattuata — prevede più penetranti poteri di controllo da parte dell'amministrazione pubblica e il riordinamento strutturale dei servizi, e dunque non esclude, anzi postula, come si evince dal contesto del capitolo relativo ai trasporti, una linea di pubblicizzazione; richiamato il IV programma esecutivo di rinascita che, per quanto riguarda i trasporti, dispone: "la riorganizzazione e il potenziamento dell'intero sistema a gestione pubblica; la istituzione del-

l'Ente o azienda regionale dei trasporti per la pubblicizzazione dell'intero sistema dei trasporti, ad iniziare dalle autolinee"; affermato che la legge nazionale 11 giugno 1962, n. 588, da cui discendono i programmi esecutivi di rinascita, attua l'articolo 13 dello Statuto speciale per la Sardegna, ed è dunque da considerarsi tra le fondamentali norme di riforma economica e sociale della Repubblica; considerato che lo stesso Governo, approvando il IV Programma esecutivo di rinascita con delibera del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno del 29 maggio 1969, ha riconosciuto la corrispondenza dello stesso programma alle norme fondamentali delle riforme economiche e sociali della Repubblica; rilevato che il Governo tra i motivi con cui il 21 maggio 1969 ha rinviato analoga legge regionale sulla istituzione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti non ha rilevato motivi di conflitto con le norme fondamentali delle riforme economiche e sociali della Repubblica; convinto che la posizione ora espressa dal Governo rappresenta un grave attentato alla potestà legislativa della Regione Autonoma della Sardegna e alla autonomia della programmazione regionale regolata dalla legge 588; preoccupato che tale posizione del Governo, intervenendo nel mentre si avvia la riforma regionale dello Stato, possa preludere a un indirizzo tendente a ridurre la riforma a un mero decentramento amministrativo per imporre una programmazione economica centralizzata e ancora dominata dalle grandi concentrazioni finanziarie e industriali, in contrasto con le esigenze, affermate dal Consiglio regionale, di un profondo processo di trasformazione democratica dello Stato che, esaltando la autonomia della Sardegna, faccia della rinascita della Sardegna e del Mezzogiorno obiettivo prioritario della programmazione democratica fondata sulle riforme e sulla attribuzione di ampi poteri alle Regioni; richiamate le potestà legislative della Regione e l'articolo 13 dello Statuto speciale per la Sardegna che postula un indirizzo della programmazione nazionale volto a promuovere la rinascita economica e sociale dell'Isola; esprime la più ferma protesta nei confronti dei propositi del

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

Governo annunciata dalla succitata nota del 1°8 aprile 1970; impegna la Giunta a svolgere la necessaria adeguata azione politica per difendere le potestà legislative della Regione e il suo ruolo nella programmazione; impegna altresì il Presidente della Giunta ad intervenire presso il Presidente del Consiglio dei Ministri, perché venga rispettata la volontà del Consiglio regionale in ordine alla pubblicizzazione dei trasporti».

Ordine del giorno Raggio, Mistrone, Usai, Orrù, Pedroni e Puggioni:

«Il Consiglio regionale, a conclusione della discussione sulla proposta di legge n. 29 e sul disegno di legge n. 44; considerato che gli artigiani autonoleggiatori esplicano un servizio pubblico di rilevante interesse e che il potenziamento e lo sviluppo di tale servizio può validamente concorrere a realizzare un nuovo moderno assetto dei trasporti pubblici; constatato il permanere nei confronti dei lavoratori autonoleggiatori, i cui problemi sono stati fino ad ora disattesi, di interventi vessatori tesi a colpire, anche con severe e arbitrarie sanzioni, il legittimo esercizio della loro attività; impegna la Giunta: 1) ad intervenire presso gli organi competenti perché sia garantito agli autonoleggiatori il libero esercizio della loro attività; 2) a comprendere, nel quadro di un programma di potenziamento e sviluppo dei trasporti pubblici interni, di cui deve essere strumento l'azienda regionale dei trasporti, la promozione del piccolo noleggio gestito, anche in forme cooperative, dagli autonoleggiatori, e a consultare le organizzazioni sindacali degli autonoleggiatori nella formazione di tale programma; 3) ad assicurare agli autonoleggiatori il godimento dei benefici previsti dalle leggi vigenti a favore dell'artigianato in materia di crediti e di contributi, nonché il soddisfacimento delle giuste rivendicazioni concernenti l'assistenza medica generica e gli assegni familiari».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Dessanay, relatore.

DESSANAY (P.S.I.), relatore. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, mi pare siamo tutti d'accordo nel riconoscere che il sistema dei trasporti è una delle infrastrutture essenziali per lo sviluppo economico, politico e sociale della Sardegna. L'esperienza storica e quella politica hanno sempre dimostrato che non si risolvono i problemi del generale sviluppo, se a quei problemi non si coordinano quelli relativi al sistema dei trasporti. Risolvere i problemi della industrializzazione e del rinnovamento dell'agricoltura, del turismo e, direi, di tutti i fondamentali problemi della Sardegna significa adeguare ai programmi economici e sociali i programmi del potenziamento, della riforma, della espansione del sistema attuale dei trasporti sardi. Per una programmazione così intesa è troppo evidente l'esigenza di trasferire l'iniziativa dal privato al pubblico potere.

Dobbiamo riconoscere che fino ad oggi la Giunta regionale non ha avuto una vera, una concreta politica dei trasporti, non ha avuto una politica dei trasporti articolata ai programmi del rinnovamento generale della Isola. Ciò è apparso chiaramente durante l'esame che la nostra Commissione ha fatto delle proposte oggi in discussione. E' avvenuto per i trasporti quel che è avvenuto per la legge urbanistica. Non si riesce ad avere il coraggio necessario per una soluzione che si articoli razionalmente al progresso economico e sociale dell'Isola. Del resto anche il problema dei trasporti non potrà risolversi pienamente senza una adeguata soluzione del problema urbanistico. Consapevoli, dunque, della importanza del problema non sono più ormai soltanto i lavoratori della categoria; sono gli operai che debbono raggiungere il posto di lavoro; sono gli studenti, sono tutte le popolazioni interessate. L'esigenza di dare soluzione al problema è giunta ormai al suo punto critico.

Il settore che ha manifestato una più evidente arretratezza e che ha destato nelle popolazioni interessate una maggiore inquietudine è, nel sistema generale dei trasporti, quello delle autolinee. Il disordine in questo settore particolare è diventato ormai troppo

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

evidente e non è più sostenibile. E' noto che le autolinee concesse, in Sardegna, tolte alcune linee di poco rilievo, costituiscono un gruppo monopolistico. Intendo riferirmi alla S.A.T.A.S. e alla S.C.I.A. che dipendono direttamente da Firenze. Il fatto che le società appaiono formalmente diverse è solamente un espediente, il solito espediente adottato per ottenere contributi anche dalla Regione Sarda; a cui presentano bilanci passivi ed è difficile sapere, come del resto, per tutte le altre aziende private, se siano veri o falsi. In varie zone della Sardegna la richiesta è indubbiamente superiore alle capacità delle attuali aziende, particolarmente per quanto riguarda le esigenze di comodità nel viaggio, di coordinamento degli orari e soprattutto nel dispendio del tempo. Così si spiega che sempre più numerosi siano coloro che preferiscono oggi il mezzo abusivo. L'esempio dei pendolari di Portotorres è una prova macroscopica della incapacità di queste aziende private a coordinare i servizi con le esigenze dello sviluppo economico e sociale del Paese. Inutilmente i lavoratori della zona industriale di Portotorres hanno fatto continue richieste alle aziende concessionarie del Nord della Sardegna. Nel nucleo industriale di Portotorres si riversano, dalla periferia, oltre 6.000 lavoratori. I mezzi di linea ne trasportano solo poche centinaia. E così si spiega che solo gli abusivi riescono, sia pure malamente, a sopperire alla insufficienza dei mezzi di linea. Purtroppo gli abusivi in Sardegna rappresentano un fenomeno conseguente alle esigenze del mercato. La soluzione generale del problema dei trasporti è, dunque, indilazionabile; ma quello relativo al settore delle autolinee è di una inquietante urgenza. Perciò si sta provvedendo, oggi, qui, nel Consiglio regionale, alla sua soluzione, senza compromettere la razionale soluzione di tutto il sistema, per la quale occorrerà certo una più approfondita meditazione. Anzi, la soluzione di questo limitato problema, la pubblicizzazione delle sole autolinee, può rappresentare un inizio concreto del discorso sulla politica regionale generale dei trasporti, e può rappresentare un primo avviamento alla creazione della com-

plexa struttura del sistema dei trasporti come infrastruttura fondamentale per gli esiti positivi dello sviluppo.

La questione grossa sta nella scelta del principio, sul quale fondare la soluzione del problema. Ora, considerando che il servizio del trasporto non può essere concepito, specialmente in Sardegna, se non come un servizio sociale, essendo prevalente nello sviluppo in sé, della nostra economia il trasporto collettivo rispetto a quello individuale, il principio non può essere se non quello della gestione pubblica. Si pensi alla bassa densità della popolazione sarda, alle grandi distanze, all'assetto urbanistico ormai chiaramente incapace di realizzare un ordinato sviluppo del trasporto privato e sarà chiaro a tutti il carattere prevalentemente sociale che ha assunto il problema dei trasporti. In questo senso le obiezioni che vengono portate in opposizione al principio della gestione pubblica e che fanno perno sulla economicità aziendale e di servizio, non sono da considerarsi pertinenti, giacché ormai non si può più parlare, e soprattutto nel nostro caso, se non di economicità sociale. Ragionare su un piano di economicità astratta della gestione significa rendere impossibile la soluzione adeguata delle reali esigenze del settore. Sul piano dei principii della concorrenza liberistica non si può fondare se non strumenti insufficienti e disordine sociale, ormai. E sono prive di fondamento le osservazioni fatte alla parte finanziaria del progetto di legge. Chi si domanda se la spesa prevista è insufficiente, o sufficiente, non ha ancora inteso, a mio giudizio, il significato di servizio sociale, né le ragioni della costituzione delle aziende pubbliche e tanto meno di quella dei trasporti che vuole rappresentare la condizione di un sistema di trasporti che sia una reale, vera infrastruttura dello sviluppo generale dell'Isola.

Non risponde a verità che la concessione sia un impedimento, concessione prevista dalla legge, e non risponde a verità che la Commissione non ne abbia tenuto conto. Non risponde neanche a verità che la Commissione non sia stata messa al corrente delle ricerche di ordine economico. I tre miliardi di passività

annue calcolati dalla Motorizzazione civile di cui ci ha riferito l'onorevole Ghinami non assumono alcuna importanza di fronte ai benefici economici e sociali, non assumono nessuna rilevanza di fronte alla economicità sociale e non alla economicità pura e semplice, perché la economicità di una azienda pubblica non è mai di natura aziendale, è di altra natura e noi stiamo entrando in un periodo nel quale le aziende pubbliche non possono fondarsi sulla economicità pura, cioè su quella che viene fuori dai principii del liberismo economico. E d'altra parte sono calcoli, del resto, che non possono essere fatti se non in astratto, in questo momento.

E' stato detto, giustamente, che solo il primo consuntivo può darci qualche lume in questa materia. Ma oggi con quale arroganza scientifica si pretende di fare i calcoli economici di una azienda ancora non in atto, di una azienda al suo primo esperimento di attività, non ancora costruita, che non sappiamo neppure quali linee potrà assumere in proprio? Ma come si fa a fare i calcoli economici ad una azienda che ha ben altri scopi: ha lo scopo di porsi come condizione necessaria di realizzazioni economiche e sociali, non si pone il compito del profitto, del guadagno; lasciamo che questi conti si facciano per le aziende private alle quali, sì, bisognerebbe rivedere le bucce contabili, alle quali, sì, bisognerebbe vedere se i bilanci sono veri o falsi prima di offrire i contributi che noi abbiamo sempre offerto.

E altrettanto dicasi del miliardo indicato per l'indennizzo. Si è criticata questa cifra. Ma la legge, onorevoli consiglieri, non dice di quante e quali linee sarà originariamente costituita l'azienda. Il miliardo può essere sufficiente, può essere insufficiente; questo non lo si può, oggi, sapere con esattezza. L'importante è che sia in legge previsto un indennizzo, che sia prevista anche una somma per l'indennizzo, qualunque essa sia. Eventualmente, se non soccorreranno altri mezzi finanziari che potranno essere decisi con ulteriori provvedimenti, l'azienda potrà cominciare con sole quelle linee il cui indennizzo non superi le attuali disponibilità finanziarie

fissate in legge. Si convinca, mi spiace che non sia presente, si convinca l'onorevole Anedda che questa non è una azienda finanziaria; mi ha stupito ieri l'onorevole Anedda quando ha detto che l'azienda pubblica è rivelatrice della sua natura e viva solo attraverso la parte finanziaria. Si convinca, dicevo, l'onorevole Anedda, che non è una azienda finanziaria quella che vogliamo costruire; vuole essere, questa azienda, uno strumento della politica regionale dei trasporti, ho già detto. E' forse l'onorevole Anedda avrebbe fatto bene a non citare a sproposito, a rovescio, direi, il grande economista statunitense, Galbraith, il quale è attualmente, come tutti sanno, presidente del gruppo di tendenza liberale che opera all'interno del partito democratico. Acuto critico della società dei consumi, sviluppando un'ampia analisi della società americana, che l'onorevole Anedda deve pure aver letto, Galbraith rileva come al rigoglio produttivo dei beni superflui corrisponda una vergognosa deficienza nello sviluppo dei servizi pubblici che dovrebbero essere maggiori, più adeguati alla vicenda che si sta svolgendo negli Stati Uniti d'America, proprio come società di consumi. Per cui, ad esempio, l'aumento della produzione, egli dice, di automobili, eccede, di gran lunga, le possibilità dei servizi pubblici corrispondenti, con conseguente congestione del traffico, con conseguente inquinamento dell'aria, con la inadeguatezza dei servizi di protezione e di soccorso e invece dovrebbe essere il contrario: l'espansione dei servizi pubblici dovrebbe eliminare questi malesseri della società dei consumi.

Tale critica può trovare applicazione anche in contesti come quelli della società italiana e in particolare della società sarda.

Onorevoli consiglieri, è per tutte queste considerazioni che la maggioranza dei componenti la IV Commissione ha accettato il principio che presiede ai due progetti di legge che erano al suo esame: uno di iniziativa consiliare, l'altro di iniziativa dell'Assessore, onorevole Branca. La storia delle due iniziative, come ho riferito succintamente in relazione, ha avuto inizio con il rinvio della legge

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

regionale del 18 aprile 1969. E' proprio a seguito di tale rinvio che l'Assessore Branca e i colleghi del Gruppo comunista presentarono le loro proposte. Una volta accettato il principio della pubblicizzazione, la Commissione ha potuto agevolmente formulare l'articolo relativo alla istituzione dell'azienda integrando i corrispondenti articoli delle due proposte. Dico integrando, perché mentre la proposta dell'onorevole Branca si limitava e si limita ancora a dotare l'azienda di «personalità giuridica pubblica», la proposta del Gruppo comunista determina anche «le direttive e il controllo» entro i quali bisogna esercitare la autonomia dell'azienda.

La questione di fondo è tutta qui. Tutta in questo primo articolo. Così venivano superate le esitazioni derivanti dai dubbi sulla cosiddetta legittimità costituzionale di tale formulazione e di tale istituzione. Personalmente ho sempre ritenuto che la pubblicizzazione dei trasporti su linee automobilistiche, soprattutto, sia da parte della Regione un provvedimento che si armonizza pienamente con la legittimità costituzionale. Le competenze della Regione Sarda in materia di trasporti sono quelle indicate negli articoli 3 lettera g) e 4 lettera f) dello Statuto speciale. L'articolo 3 lettera g) attribuisce alla Regione competenza legislativa esclusiva in materia di trasporti su linee automobilistiche e tranviarie. E' stato osservato, tuttavia, che tale competenza, essendo limitata dai principii dell'ordinamento giuridico dello Stato, deve essere esercitata senza entrare in contraddizione con la legge 27 luglio 1967, numero 685, legge di approvazione del programma economico nazionale per il quinquennio 1966-1970.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Quindi scaduto!

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. Tra l'altro. E poiché in quel programma si suggerisce la creazione di consorzi obbligatori tra le imprese concessionarie su base comprensoriale e si può sostenere essere il regime delle concessioni il principio dell'ordinamento giuridico in materia di trasporti, o perlomeno il princi-

pio delle leggi che dovrebbero essere poi le leggi quadro, la Regione, si osserva, non può legiferare se non all'interno del regime delle concessioni. E' una osservazione che, a nostra nozione, i competenti chiamano priva di consistenza giuridica. Il professor Aldo Piras, citato ieri senza tuttavia farne il nome, dall'onorevole Anedda (mi dispiace che non sia presente l'onorevole Anedda) nel suo pregevole studio su «autonomia regionale e politica dei trasporti», concludendo la sua indagine così si esprime: «Cade la possibilità di affermare che l'attuale legislazione in materia di trasporti terrestri e di linea è retta dal principio dell'affidamento del servizio stesso alla iniziativa privata».

Il professor Aldo Piras, come il Galbraith citato a rovescio dall'onorevole Anedda, il professor Aldo Piras, nel suo studio presentato alla Conferenza regionale dei trasporti, afferma che la Regione «può anche pensare ad avvalersi delle competenze di cui alle lettere d) e g) dello stesso articolo 4» e di «intervenire [sono sue parole] direttamente nel settore assumendosi la gestione di determinate linee, costituendo e sovvenzionando aziende e consorzi, espropriando o comprando beni ed aziende». Sono passi dell'intervento, dello studio, direi, degno del professor Piras. Se lo rilegga l'onorevole Anedda, per cortesia.

Riferendosi ai principii ai quali si informa la attuale legislazione e riconoscendo che i trasporti terrestri di linea sono oggi gestiti in regime di concessione, il professor Piras precisa il valore giuridico dell'istituto della concessione. Egli dice testualmente: «Come è noto, la dottrina dominante ritiene che la concessione dei servizi pubblici sia da qualificarsi come atto con il quale lo Stato affida agli imprenditori privati attività di cui lo Stato medesimo sia titolare per effetto di una legge di riserva che è poi contenuta originariamente nell'articolo 43 della Costituzione che dice esattamente: "Ai fini di utilità generale, la legge può riservare, originariamente, o trasferire mediante espropriazione e salvo indennizzo allo Stato, ad Enti pubblici o a comunità di lavoratori o di determinate

imprese o categorie di imprese che si riferiscano a servizi pubblici essenziali, a fonti di energia o a situazioni di monopolio, o abbiano carattere di preminente interesse generale". Basterebbe questo per dire che il regime delle concessioni non può costituire principio di alcuna legge. Cioè, dice il professor Piras: «La concessione di pubblici servizi non avrebbe la struttura tipica dei provvedimenti concessori di beni o di lavori, ma realizzerebbe una forma di conferimento della titolarità di un organo di servizi pubblici. I privati concessionari si troverebbero pertanto nella posizione di ausiliari dei poteri pubblici. La legge può stabilire che l'attività, il servizio divenuto pubblico deve essere gestito in regime di concessione a imprenditori pubblici e privati [dice ancora il Piras] senza che questo contraddica alla disciplina pubblicistica, senza che questo significhi restituzione anche solo parziale dell'attività alla iniziativa privata».

Dopo una dotta indagine di natura giuridica, il professor Piras così conclude ed è importante questa conclusione: «Date queste premesse — che non si vede come possano essere contestate — cade la possibilità di affermare che l'attuale legislazione in materia di trasporti terrestri di linea è retta dal principio dell'affidamento del servizio stesso alla iniziativa privata», pagina 165, per chi voglia controllare. A questo punto ci si può domandare se la riserva che ha operato la pubblicizzazione dei servizi di trasporti di linea, articolo 43 della Costituzione, operi anche nei confronti delle Regioni. «Si può subito osservare [dice il Piras] che l'attribuzione della materia dei trasporti di interesse regionale alla potestà legislativa piena o ripartita delle Regioni è manifestamente inconciliabile con la riserva della materia stessa dei trasporti alla potestà degli organi legislativi ed amministrativi dello Stato». Così precisa il Piras: «Le Regioni potranno andare oltre la normativa vigente sulla via di una più decisa pubblicizzazione della materia, potranno, ad esempio, assumere la gestione diretta di determinati servizi e istituire a questo scopo propri organi (aziende autonome) o parteci-

pare a società costituite tra operatori pubblici per agire nel settore».

Del resto, come è stato già fatto osservare dai colleghi che mi hanno preceduto, una azienda regionale a gestione pubblica è già prevista nel IV Programma esecutivo (pagina 175) approvato dal Comitato dei Ministri e d'altra parte nei motivi di rinvio della legge regionale approvata il 18 aprile 1969 non si fa cenno alla illegittimità del principio della pubblicizzazione. Ci sono altre osservazioni, ma non si fa cenno a quello che è il punto fondamentale che ci farebbe cadere nella sfera della illegittimità costituzionale. Gli elementi contestati dal Governo sono stati corretti nell'attuale dizione della legge. Se ne è tenuto conto.

Altro scoglio che la Commissione ha dovuto superare è quello costituito dai limiti di gestione all'interno del settore. Tali limiti sono formulati dall'articolo 2 del testo della Commissione che è anche esso il risultato di una integrazione di due progetti. Nel disegno della Giunta l'azienda si limita a gestire i trasporti di persone su mezzi automobilistici che si effettuino ad itinerario fisso anche se abbiano carattere saltuario. Nella proposta del Gruppo comunista, invece, la gestione è estesa a tutto l'intero sistema dei trasporti interni, sia delle persone, sia delle cose. La Commissione, a maggioranza, ha ritenuto opportuno presentare al Consiglio una via di mezzo, cioè: l'Azienda gestisce i trasporti su ogni mezzo, ma solo delle persone e non anche delle cose.

Personalmente ritengo che ci dovremmo limitare, come ho già detto in Commissione, ad una azienda che gestisca il trasporto di persone su linee automobilistiche, per evitare possibili fraintendimenti, nuove sorprese che sempre possono venirci, purtroppo, da parte del Governo. Il che non vuol dire rinunzia, tuttavia, ad occuparci di ogni altro elemento del sistema dei nostri trasporti; anzi dobbiamo fin d'ora prepararci a determinare una politica dei trasporti coerente con le esigenze del progresso generale che realizzi la soluzione completa del sistema dei trasporti interni ed esterni, e sulla base del principio sul

quale è fondato il testo che la Commissione ha portato al Consiglio, principio, cioè, della pubblicizzazione. E fin d'ora dobbiamo prepararci ad entrare eventualmente in contestazione col Governo centrale, se alla legge che regoli tutto il sistema dei trasporti si faranno obiezioni infondate. Come ho affermato in Commissione, il provvedimento che ci apprestiamo ad approvare è il primo nucleo del sistema, un nucleo che non tarderà a generare la sua espansione, io ne sono certo.

Per quanto concerne le altre questioni che la Commissione ha dovuto porre in discussione, e che hanno costituito la materia degli articoli dal 3 al 22, il Consiglio mi scuserà se rimando i colleghi a quanto ho detto nella relazione, anche se breve, e nell'allegato alla relazione stessa.

Onorevoli colleghi, come relatore ho il dovere di confermare al Consiglio che sulla impostazione generale del problema, che è quello che più conta perché sull'altro il Consiglio può determinare varianti, sul problema generale tutti i Gruppi si sono richiamati alle posizioni assunte durante il dibattito sulla legge rinviata. In particolare si sono dichiarati favorevoli alla creazione di una azienda regionale dotata di personalità giuridica pubblica tutti i Gruppi che costituiscono la maggioranza di Governo, il Gruppo del Partito Socialista di Unità Proletaria, il Gruppo comunista ed il Gruppo del Partito Sardo d'Azione. Hanno, invece, dichiarato il loro dissenso, pur con diverse motivazioni, l'onorevole Tufani per il Gruppo liberale, l'onorevole Lippi Serra per il Partito Democratico Italiano di Unità Monarchica.

Mi riservo di intervenire sui diversi articoli in sede di discussione, appunto, degli articoli, e concludo, per il momento, augurandomi che il Consiglio approvi il testo della Commissione, pur con gli emendamenti che riterrà opportuno apportarvi. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai lavori pubblici e trasporti.

GHINAMI (P.S.U.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la Conferenza dei trasporti, credevo che mi si volesse lasciare almeno questa piccola gloriuzza, da me indetta e non a furore di folla, come dice l'amico Milia, dopo diversi anni che se ne parlava, mise in luce... (*interruzione del consigliere Milia*).

Io ti ho ascoltato in religioso silenzio, e ti prego di fare non un religioso, ma un cortese silenzio.

La Conferenza dei trasporti, dicevo, fu un avvenimento politico e sindacale di notevole importanza che si svolse nel dicembre del 1967, dopo pochi mesi che io avevo assunto allora la responsabilità di dirigere il settore dei trasporti. Questa conferenza mise in luce alcuni aspetti estremamente importanti del problema dei trasporti, uno, vorrei dire, di ordine contingente ed urgente ed uno di fondo. Il problema contingente ed urgente fu individuato da quasi tutti i convenuti nell'autotrasporto extraurbano, e cioè nella necessità di procedere insieme al miglioramento di questi servizi ed alla perequazione salariale e normativa per i lavoratori del settore. Non c'è mai stato nessuno che abbia contestato questa posizione. In effetti oggi esiste questa situazione: che, mentre ci sono i dipendenti, poniamo, delle auto-linee e delle ferrovie in concessione, quelli gestiti, appunto, dal Commissario governativo, come le Ferrovie Meridionali Sarde, che hanno un contratto assai vantaggioso, vi sono gli altri, ad esempio, quelli della SATAS e della SCIA che hanno il così detto contratto ANAC. E riconosco giusto quello che è stato detto da alcuni consiglieri e che io stesso dissi in Commissione ai consiglieri: che addirittura il ritmo di utilizzazione da parte dei dipendenti della SATAS e della SCIA è ben maggiore di quello che è richiesto dalle Ferrovie Meridionali Sarde o dalle ferrovie concesse, perché, effettivamente, mentre lì c'è un indice di utilizzazione dello 0,50 circa per cento, nella SATAS vi è un indice di utilizzazione dello 0,70. Quindi, a parità di attività, a parità di funzione e con compiti più gravosi e ben maggiori vi è questa sperequazione

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

salariale che è indubbiamente intollerabile.

Quindi due problemi che possiamo dire di ordine urgente e contingente: miglioramento dei servizi, perequazione salariale. Ma il motivo di fondo che risaltò da questo esame della Conferenza dei trasporti fu la necessità di dare alla Regione una funzione coordinatrice dell'intero settore dei trasporti e che bisognava accentrare in un unico ente i poteri decisionali di tutti i settori dei trasporti pubblici in Sardegna. Attualmente, infatti, le competenze della Regione in materia di trasporti sono soltanto quelle previste dall'articolo 3 lettera g) e dall'articolo 4 lettera f) dello Statuto e sono competenze del tutto marginali. Si tratta, pertanto, di dover rivendicare tutto il complesso di competenze in materia di trasporti pubblici, ma ciò, si diceva in quella sede, dovrà farsi con gli strumenti giuridici idonei, ossia in sede di revisione dello Statuto e non con una legge regionale, per la quale non si può avocare alla Regione competenze non previste dallo Statuto.

Io credo che in quella occasione la risposta mia e della Giunta, perché bisogna chiarire che io rispondevo a nome della Giunta regionale alla Conferenza dei trasporti e non esprimevo il parere personale dell'Assessore ai trasporti, sia tutt'ora valida, almeno sul piano astratto, perché stiamo esaminando concretamente un disegno di legge che non è stato mai partorito dalle mie povere meningi. Dunque, alla prima esigenza, cioè quella di ordine contingente ed urgente, si poteva rispondere, a mio avviso, con una legge che prevedesse i consorzi obbligatori. Io non escludevo, la Giunta non escludeva l'Ente regionale dei trasporti successivamente, ma immediatamente, per affrontare il problema della sistemazione e aggiornamento dei servizi automobilistici extraurbani e per giungere alla perequazione salariale e normativa per i lavoratori del settore si proponeva in quella occasione la creazione del Consorzio obbligatorio. Nessuna difficoltà di ordine giuridico vi sarebbe stata, vi sarebbe stata l'immediata attuazione, vi sarebbe stato un contenuto impegno finanziario da parte della

Amministrazione regionale e non si sarebbero favoriti gli attuali concessionari. Perché gli amici della SATAS non sono quelli che vogliono evitare a questa azienda, come io volevo evitare allora, laute indennità per andarsene, ma sono agli occhi di questi signori quelli che, invece, sono disposti a pagare tutti i mezzi, tutte le infrastrutture della SATAS al prezzo che bisognerà pagare per l'esproprio. E cioè un prezzo piuttosto salato. I precedenti non sono, certamente, incoraggianti a questo proposito. E poi si impediva anche a questa gente di poter impugnare, come potrebbero fare, la legge sui consorzi obbligatori. Era una soluzione di ordine contingente, immediato per affrontare una situazione di ordine contingente ed urgente. Vi era poi la seconda esigenza, quella di fondo, la battaglia per l'ampliamento delle competenze attraverso l'ampliamento delle funzioni delegate e la revisione dello Statuto speciale. E si poteva prevedere la predisposizione di una legge sull'Ente regionale dei trasporti come prevedeva il IV Esecutivo. Ma per procedere a questa legge sull'Ente regionale dei trasporti ci sarebbe voluto un esame assai approfondito per le sue implicazioni di ordine giuridico e istituzionale e per le sue implicazioni di ordine finanziario, cioè lo studio che si era avviato anche, se così posso dire, con la approvazione dei sindacati allora. Si facevano delle periodiche tavole rotonde, alle quali partecipavano tecnici, sindacalisti eccetera per vedere di approfondire veramente il problema in vista di questa soluzione.

Si è comunque preferito seguire un'altra strada. Una strada più rapida, diversa e mista ed improntata, a mio avviso, alla fretta ed alla improvvisazione.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Lei sta offendendo la Commissione.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Inoltre, alle difficoltà già serie e gravi di far passare il progetto di legge n. 44, se ne vuole aggiungere adesso delle altre che rendono addirittura disperata, a mio avviso, questa battaglia. Quali sono le ragioni

gravi che dovranno imporre alla Giunta una grossa battaglia per far passare la legge anche togliendo la parte relativa ai problemi delle ferrovie e dei trasporti aerei e marittimi? Il Governo ha sempre interpretato le norme in questo modo: che l'applicazione di una legge che stabilisca la creazione di una azienda dei trasporti regionali entra in controversia sia con la Costituzione, sia con l'articolo 3 dello Statuto speciale per la Sardegna. La costituenda azienda, infatti, a parere del Governo, verrebbe a configurarsi come una estrinsecazione dello stesso Ente concedente, il quale ritiene di esercitare direttamente tutte le autolinee in atto ed istituendo, sostituendosi quindi al regime concessionale, una riserva all'Ente concedente medesimo del diritto all'esercizio delle autolinee extraurbane. In ciò, dice il Governo, sembra esistere un sostanziale contrasto con il disposto dell'articolo 3 della Costituzione e del primo comma dell'articolo 3 dello Statuto speciale per la Sardegna. E verrebbe violato, ha detto il Governo, il principio dell'uguaglianza di tutti i cittadini di fronte alla legge, in quanto mentre nel restante territorio nazionale troverebbe sempre applicazione il sistema dell'affidamento dei servizi all'iniziativa privata, in Sardegna tale principio verrebbe sovvertito. Io sto esprimendo il parere del Governo e le difficoltà che dovremo superare per far passare questa legge.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE CONGIU

ZUCCA (P.S.I.U.P.). E' lecito ridere alla faccia del Governo.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Io sto dicendo quelle che sono le difficoltà, non sto sostenendo che questa è la mia tesi. Si consideri, inoltre, sempre a detta del Governo, che nel determinare le materie nelle quali la Regione ha potestà legislativa, l'articolo 3 dello Statuto speciale della Sardegna prescrive che la potestà legislativa si esercita in armonia con la Costituzione ed i principi dell'ordinamento giuridico dello Stato e con il rispetto degli obblighi internazio-

nali e degli interessi nazionali, nonché delle norme fondamentali delle riforme economiche e sociali della Repubblica. Questo è stato rilevato dalla osservazione del Rappresentante del Governo, il quale, poi, nessuno ha invitato ad esprimere questo parere. Soltanto è normale che tutte le volte che viene presentato un disegno di legge, una copia ne venga inviata direttamente dal Consiglio, non dalla Giunta, al Rappresentante del Governo. Ed in questa occasione il Rappresentante del Governo ha ritenuto di fare queste osservazioni.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). E' per dargli occasione di lavorare, non per altro.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Io faccio questa affermazione, perché qualche collega, intervenendo ieri, ha rimproverato la Giunta di aver sollecitato questo intervento da parte della Rappresentanza del Governo. Voglio dire che non c'è stata nessuna sollecitazione. E in questa risposta del Rappresentante del Governo si sostiene che il programma economico nazionale, che prescrive una diversa normativa, debba essere considerato fra le norme fondamentali delle riforme economiche e sociali della Repubblica di cui all'articolo 3 dello Statuto. All'articolo 132 della legge n. 685 è previsto il mantenimento dell'istituto della concessione, per cui si hanno validi motivi per ritenere che il sistema concessionale costituisca, secondo il Rappresentante del Governo, la norma per la gestione delle autolinee. Questa è la posizione che ha assunto il Governo in questo settore.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Ma il Governo o il suo Rappresentante?

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Il Rappresentante non credo che dica il parere proprio, dirà il parere del Governo.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Perché il parere del Governo poi è un altro.

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Se queste difficoltà, ecco, onorevole Dessanay, non esistessero, io mi domando perché l'altra proposta di legge sia stata respinta dal Governo.

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. Non sulla base di queste questioni.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Le motivazioni, mi consenta, del professor Piras, che fu invitato da me a partecipare alla Conferenza dei trasporti, furono elaborate in quella occasione, e per quella legge. Le affermazioni che lei ha fatto e che io non contesto perché sono fatte dallo stesso professor Aldo Piras, a cui io non voglio togliere niente di quelle che sono le sue capacità di dottrinario del diritto, esistevano anche allora, eppure la legge venne respinta dal Governo.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Lei è amico del giaguaro.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. No, io sono amico della verità. Io non sto esprimendo il mio parere, sto dicendo quelle che sono le difficoltà da superare. Perché dobbiamo nasconderle? Perché dobbiamo celarle? A queste difficoltà già gravi si è aggiunta, adesso, la parte che è stata recepita dalla proposta di legge n. 29 presentata dall'onorevole Raggio e altri, che rende assai più ardua la battaglia che noi dovremo fare nei confronti del Governo. Perché la rende più ardua e difficile? Perché, secondo me, allo stato attuale della legislazione, la possibilità della Regione di legiferare oggi nella materia delle ferrovie in concessione non sussiste completamente. E cioè, noi riteniamo che ci sia l'incompetenza assoluta della Regione a dettare norme concernenti il rilievo delle ferrovie in concessione. Noi non possiamo dettare norme in questa materia. Tra le materie rimesse alla competenza legislativa regionale, infatti, ed elencate all'articolo 117 della Costituzione e agli articoli 3-4 e 5 dello Statuto speciale per la Sardegna, non figurano i trasporti

a mezzo ferrovie in concessione alle imprese private.

PEDRONI (P.C.I.). E' un problema superato con l'emendamento che presenteremo.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Io avevo il dovere di dirlo; e vedete che mi date ragione almeno in questo.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Soltanto per motivi di opportunità.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Anche volendo argomentare la soluzione di competenza ai sensi dell'articolo 4 lettera g) dello Statuto, sembra potersi ritenere insussistente l'incompetenza della Regione nella materia in argomento. Infatti, la sopra richiamata disposizione di legge prevede la potestà legislativa in materia di assunzioni di pubblici servizi nei limiti dei principi stabiliti dalle leggi dello Stato. Trattasi, come è noto, della competenza legislativa regionale che diventa secondaria perché subordinata ai principi stabiliti dalle leggi dello Stato.

Nel caso in esame, le ferrovie cosiddette secondarie vengono esercitate in base ad un atto di concessione statale, conseguentemente si deduce che la Regione non può neppure riscattare i servizi da essa non concessi. Nel caso dell'azienda regionale dei trasporti potrebbe richiedere il suo ingresso in attuali società concessionarie nella titolarità delle concessioni alle ferrovie secondarie della Sardegna. Ma allora interviene un'altra difficoltà, che non è prevista da nessuna normativa di legge: la gestione da parte nostra di ferrovie. Infatti, in materia di assunzione di pubblici servizi, si rileva che nel caso la Regione dovrebbe legiferare salvaguardando i principi stabiliti in materia dall'articolo 292 del decreto n. 388, Testo Unico della legge comunale e provinciale, modificato dalla legge 851 e dalla legge n. 530 e dalla legge sull'assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei Comuni e delle Province, norme che, seppure dettate per Comuni e Province debbono essere richiamate

per analogia anche per la Regione. Fra le materie elencate all'articolo 1 del regio decreto 2578 non figurano compresi i trasporti su linee ferroviarie, per cui se ne deduce che la Regione non ha, allo stato attuale della legislazione, né la potestà di legiferare né quella di assumere direttamente i servizi pubblici di trasporto ferroviario.

Sulla questione che alla Regione debbano essere assegnate maggiori competenze, siamo tutti d'accordo, soprattutto ai fini di un coordinamento con i vari sistemi di trasporto, ma non può concordarsi, in linea di principio, sul fatto che questo si possa fare immediatamente, perché ci sono problemi *de jure condendo*. Così pure per quanto attiene alle linee marittime ed aeree vi sarebbero notevoli e serie difficoltà. Si osserva che pur non essendoci remore di natura giuridica di dimensione così grave come per quanto attiene alle ferrovie, la Azienda regionale dei trasporti potrebbe gestire linee marittime da essa stessa attivate, ma non rilevare il servizio attualmente gestito dalla società Tirrenia, in base alla vigente convenzione stipulata tra la predetta società ed i Ministeri della marina mercantile e del tesoro. (*Interruzioni*).

Fra lo Stato e la Tirrenia c'è un contratto di natura privatistica, nel quale lo Stato si assume tutte le spese del servizio perché giudica che questo sia di preminente interesse nazionale. Qualora noi espropriassimo questo diritto, o chiedessimo questo diritto, difficilmente lo Stato continuerebbe a darci i quattrini per gestire questo servizio, perché non sarebbe più di preminente interesse nazionale, ma di interesse regionale.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Ma chi vuole espropriare la Tirrenia?

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. E' detto nella legge che dovrebbe essere passato alla Regione. (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi prego di consentire all'esecutivo di esporre il proprio parere.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Qui si dice di far passare alla Regione e di gestire servizi marittimi ed aerei. A mio avviso le difficoltà di far passare la legge se questa affermazione viene lasciata aumentano notevolmente, per le ragioni che ho detto, così come aumentano gli impegni di ordine finanziario. Volevo anche aggiungere un'altra cosa, a questo proposito. Il collega Lippi ha accennato anche al problema delle linee aeree. Ma anche per le linee aeree è da tener presente che il codice della navigazione prevede l'assoggettamento a concessione del servizio aereo di linea. Anche questo provocherebbe una particolare difficoltà da parte dello Stato di recepire la nostra legge.

RAGGIO (P.C.I.). Però l'Alisarda può fare un servizio di linea Olbia-Cagliari.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Ma è una concessione che viene data dallo Stato. Noi diciamo, ad un certo punto, che non esistono più concessioni date ai privati, che le vogliamo noi.

MELIS PETRINO (P.C.I.). Infatti la legge dice: « ...può gestire linee aeree e marittime... ».

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Gestire linee marittime ed aeree di cabotaggio per i porti e gli scali della Regione. Che cosa significa « può »? Un'altra grave difficoltà della legge è che mancano i limiti precisi della sua estensione ed è questa una difficoltà che lo Stato ha rilevato fin dal momento in cui rigettò la prima legge. Il Governo vuole conoscere i limiti precisi entro cui la legge si svolge. Ecco la risposta al « può ». Diceva l'onorevole Lippi Serra ieri, guardandomi severamente negli occhi, che non dovevo avere nessuna preoccupazione di carattere finanziario. Io, invece, di preoccupazioni di ordine finanziario ne ho. Una è quella della compatibilità con la disponibilità economica. Io non credo che valga niente l'elencare una serie di riforme senza che vi sia in corrispondenza un discorso di ordine finanziario. Non è questo un discorso di destra o

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

di sinistra, è un discorso che ho sentito fare giorni orsono anche dall'onorevole Giolitti, il quale diceva chiaramente che è assurdo pensare a riforme ed a modifiche quando non si preveda la loro compatibilità con la disponibilità finanziaria. Non si tratta, onorevole Lippi Serra, di destra o di sinistra, si tratta semplicemente di essere persone serie o di non essere persone serie. Questo è il discorso, *absit iniuria verbis*. Non si può prescindere dal problema della compatibilità economica nel modificare profondamente un settore.

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. La Regione dà centinaia di miliardi a tutti!

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Lei sbaglia: sono stati dati, da che la Regione esiste, duecento milioni... (*interruzioni*). 200 milioni alle autolinee.

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. Dico negli altri settori, nel settore dell'industria, per esempio.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Settore industria? Ma questo è un altro discorso! Io dico che a questo settore sono stati dati, da che esiste la Regione, 200 milioni. Non è un mistero per nessuno... (*interruzioni*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, desidero raccomandare che sia consentito all'Assessore di esporre interamente il proprio pensiero. Avverto che chiamerò per nome i consiglieri che dovessero ancora disturbarlo.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Dicevo che non è un mistero per nessuno che le somme effettivamente ripartibili nel bilancio regionale attengono a circa 10-15 miliardi e non è che ci sia gran che da scialare. Ma questa è soltanto una prima preoccupazione e non è neanche la più grande, dal mio punto di vista. La preoccupazione maggiore è quella relativa alla congruità delle somme stanziare in legge. Si è detto:

« per quanto attiene agli indennizzi è previsto un miliardo ». Ma per quanto attiene alle autolinee, occorre tener conto anche delle pertinenze. Non è che noi possiamo togliere un servizio alla SATAS portandole via i soli mezzi di trasporto e non anche le pertinenze che a quei mezzi sono connesse e collegate. Tutti gli impianti debbono essere portati via. E una cosa bisogna dire chiaramente ai lavoratori, ho il dovere di dirla anche se, come dicevano i latini, *populus me sibilat*, anche se qualche volta mi fischiano: con un miliardo non si espropria se non una minima parte di questo settore delle autolinee. Dicevo, onorevoli colleghi, che se poi si mettesse dentro anche il problema, come si diceva in legge, delle ferrovie concesse e del settore aereo e navale, allora veramente arriveremmo a cifre iperboliche, non al miliardo. Ma anche limitandoci al problema delle autolinee, dobbiamo avvertire che noi non stiamo pubblicizzando il settore, ma solo una minima parte di esso, una parte ben limitata.

Lo stesso discorso si deve fare per quanto attiene gli oneri di gestione, a parte il problema delle ferrovie. Le ferrovie in concessione prendono sette miliardi l'anno dallo Stato. Questi sette miliardi glieli dà l'Ispettorato generale per la motorizzazione civile. Il giorno in cui le ferrovie in concessione dovessero passare a noi, dovremmo fare un'altra battaglia con un altro organo dello Stato per ottenere questi sette miliardi. Il settore delle ferrovie concesse non potrà più darci materialmente i sette miliardi.

Onorevoli colleghi, nel riprendere quanto diceva l'onorevole Dessanay, debbo dire che dal calcolo fatto dall'Ispettorato alla motorizzazione, è risultato, in una visione prudentiale, perché si è previsto di passare agli attuali 23 milioni di autobus-chilometro a 25 milioni di autobus-chilometro, che si è ipotizzato solamente un aumento del 10 per cento del personale per consentire maggiori riposi, maggiori ferie e minore sfruttamento. Si è previsto che un autista possa compiere durante un anno la bellezza di 41 mila e 600 autobus-chilometro, il che è praticamente difficile. Non si è tenuto conto dell'anzianità maturata dai

dipendenti, si è tenuto conto del solo contratto Fenit, si è previsto l'utilizzo solamente al vero 70 per cento del tempo, così come lo fa la SATAS. Praticamente, tenuto conto di tutto questo, i calcoli che danno 3 miliardi sono una cifra estremamente sotto stimata. Quando noi nella legge poniamo 50 milioni l'anno, come oneri di gestione, dobbiamo dire ai lavoratori e dobbiamo dire al popolo sardo che vogliamo pubblicizzare e gestire non tutto il settore delle autolinee, ma solamente un sesto, a mala pena, dell'intero settore. Questo abbiamo il dovere di dire. Io sto parlando del progetto di legge, così come è venuto in aula.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Perché la Giunta non presenta un emendamento?

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Io ho parlato degli emendamenti da presentare con i rappresentanti della maggioranza, secondo il punto di vista che la Giunta deve esprimere e le preoccupazioni che ha la Giunta a questo riguardo. Giustamente qualcuno ha sottolineato che, per quanto attiene alla A.C.T. di Cagliari, per la quale si prevedeva un deficit di 600 milioni, in effetti siamo ben più in alto. A leggere bene il bilancio, il deficit oggi è di un miliardo e 300 milioni circa.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Grazie a quanto ha fatto un suo compagno di partito.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Lo ha fatto il mio compagno di partito e lo ha dovuto fare nella situazione in cui si trovava. Ha fatto il meglio che poteva.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). E ha aggravato la situazione... (*interruzioni*).

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Ma questo è un altro discorso.

PRESIDENTE. Onorevole Zucca, la prego di non interrompere.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Io sto parlando della legge che abbiamo sott'occhio e sto dicendo quelle che sono, a mio avviso, le difficoltà di ordine giuridico e di ordine finanziario. Lei può trarre da queste mie osservazioni motivo per attaccare sul piano personale delle persone che qui non sono presenti, e si accomodi pure, però mi lasci dire come stanno esattamente le cose. Bisogna parlare chiaramente e dire ai lavoratori che con questi modesti fondi si pubblicizza ben poco. E' questo, caro onorevole Zucca, il discorso che io volevo fare, purtroppo, non tanto a lei, perché lei queste cose spesso le ha dette, ma a molti colleghi ed anche ad altre persone che sono occasionalmente presenti in quest'aula. Solo la verità, come diceva Gramsci, è rivoluzionaria. Tutto il resto non conta. Quando i lavoratori usciranno di qui, bisogna che sappiano esattamente quale è la dimensione del settore che si vuole pubblicizzare attraverso questa legge. Io ho detto sempre loro, con estrema chiarezza, che le difficoltà da superare sono da vedere sotto l'aspetto giuridico e istituzionale, specie, dicevo, se si aggiunge il problema delle ferrovie in concessione e sotto quello dell'impegno finanziario. Per avere un adeguato impegno finanziario bisogna portare ben più in alto queste cifre.

MELIS PIETRINO (P.C.I.). Ma ci sarà pure qualche aspetto positivo, perché lei, fino a questo momento...

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Sì, c'è. Io ho detto quali sono gli aspetti positivi; ho detto che c'è la esigenza di unificare in un unico settore tutto il problema. Questa legge non è quella che io avrei fatto, se mi consente. Io faccio parte di una maggioranza.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Perché non l'ha fatta?

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Perché me lo hanno impedito, evidentemente. (*Interruzioni*).

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

Bene, se allora volete uno sfogo di ordine personale vi dico anche questo, visto che siamo sul piano del chiarimento. Il sottoscritto era per il ritiro della legge dalla Commissione. La volontà della Giunta di cui io faccio parte — è un organo collegiale — mi ha detto che non si doveva ritirare. (*Interruzioni*).

Io credevo che si potesse modificare la questione.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Poteva dimettersi.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Non ne ho avuto l'autorizzazione da un altro organo che è al di sopra di me, che è il mio partito.

Dicevo continuando questo piccolo sfogo di ordine personale, che io sono stato presentato, dall'onorevole Milia, dall'onorevole Raggio, che ogni tanto mi addita con un dito, come il nemico dei lavoratori. Non è affatto vero. E' esattamente il contrario. Io ho parlato ai lavoratori come si parla agli amici, non nascondendo nulla delle difficoltà che si frapponevano alla approvazione di questa legge.

MELIS PIETRINO (P.C.I.). Anche quelli della Satas lo chiamano amico?

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. A me interessa poco come mi chiamano, io mi sono comportato certamente da amico dei lavoratori, perché non ho nascosto le difficoltà né di ordine finanziario né di ordine giuridico. Io non ho certamente offeso alcun lavoratore. Se qualcosa ho offeso dentro e fuori di qui, ho offeso la demagogia, ho offeso il pressapochismo. Ho offeso anche, se così possiamo dire, questa nuova moda che oggi sta sorgendo in questo futurismo pasticciaccio e confusionario. Queste sole cose io ho offeso. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. Possiamo passare alla illustrazione degli ordini del giorno che sono stati già letti.

Per illustrare l'ordine del giorno numero 1, ha facoltà di parlare l'onorevole Raggio.

RAGGIO (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, non vi nascondo che sono incerto se debba procedere alla illustrazione dell'ordine del giorno, che si propone di richiedere alla Giunta l'impegno ad una adeguata azione politica per costringere il Governo a non predisporre ostacoli alla approvazione di questo provvedimento. Ora, però, l'onorevole Ghinami ci ha ampiamente dimostrato che la opposizione principale a questo provvedimento non viene dal Governo, ma viene dalla Giunta. Da qui la mia difficoltà.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Sto suggerendo di togliere le cose che impediscono il suo passaggio, di togliere la storia delle ferrovie, delle navi; mi pare che non sto parlando contro la legge, sto cercando di migliorarla e di portarla avanti.

RAGGIO (P.C.I.). Mi consenta...

PRESIDENTE. Onorevole Ghinami, le consentirò qualche altra interruzione per compensarla. Tuttavia, la pregherei di non esagerare. Grazie.

RAGGIO (P.C.I.). Io credo che tutti i colleghi che hanno seguito il discorso dell'onorevole Ghinami, si siano resi conto che, se l'onorevole Ghinami ha parlato a nome della Giunta, ed io pongo una domanda precisa al Presidente della Giunta, la Giunta è contraria alla pubblicizzazione, nonostante abbia, come lo stesso Assessore ha poc'anzi ricordato, in una sua riunione deciso di non ritirare, ma di mantenere il disegno di legge della Giunta. Ora io mi domando se dopo quella decisione, tormentata e travagliata, che ha sconfitto le posizioni dell'onorevole Ghinami, vi sia stata in Giunta una decisione diversa tale da autorizzare, stamane, l'Assessore ai trasporti di parlare, a nome della Giunta, assumendo la posizione che ha assunto. Ecco la domanda che io vorrei innanzitutto porre, perché da qui discende, poi, la utilità che il Consiglio decida di affidare alla Giunta un mandato così importante di tutelare la Regione, i suoi inte-

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

ressi, le sue potestà nei confronti del Governo.

L'onorevole Ghinami io non credo abbia parlato a titolo personale. Non credo, perché se così fosse, egli dovrebbe trarne le necessarie conseguenze. Un Assessore, il quale ha una posizione di così aperto e grave contrasto con il resto della Giunta, non ha che dimettersi, non può fare diversamente. Quindi o l'Assessore si dimette, ed allora risulterà che egli è contrario al provvedimento, ma che non è contraria la Giunta, e noi potremo affidare alla Giunta il mandato di tutelare gli interessi della Regione nei confronti dello Stato, o l'Assessore non si dimette ed io devo trarne la conseguenza che è la Giunta nel suo complesso contraria al provvedimento.

Da qui, onorevoli colleghi, le mie perplessità, il mio disagio ad illustrare questo ordine del giorno, perché in queste condizioni, onorevole Ghinami, un ordine del giorno che si propone di indicare le condizioni attraverso le quali la battaglia che ella definisce disperata possa essere portata in porto vittoriosamente vengono a mancare. Io quindi mi attendo che l'onorevole Presidente della Giunta voglia a questo proposito, esprimendo egli, la prego se è possibile, e non l'Assessore, il parere sull'ordine del giorno, voglia, appunto, assicurare il Consiglio sulla disponibilità della Giunta a sostenere le decisioni che il Consiglio, in ordine al provvedimento, assumerà. In ogni caso, perché sia chiaro il rilievo che noi attribuiamo alla questione che solleviamo con l'ordine del giorno proposto, noi abbiamo già investito del problema i nostri Gruppi, i Gruppi comunisti della Camera e del Senato, i quali in mattinata stanno tentando di avere un incontro con il Ministro Giolitti per sollevare la questione che l'ordine del giorno propone, cioè la difesa della potestà della Regione, la difesa del Piano di rinascita, la difesa della volontà del Consiglio in ordine alla pubblicizzazione.

Comunque la Giunta decida, credo che su questa strada noi andremo avanti, utilizzando tutte le nostre forze, sia a livello regionale, sia a livello nazionale, e se la Giunta sarà disposta a condurre anch'essa questa battaglia, troverà, già trova, fin dai primi passi che stia-

mo compiendo nazionalmente, un settore di appoggio da parte della opposizione di sinistra.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno, onorevoli colleghi, qualche breve considerazione. In sostanza noi solleviamo il problema centrale e politico che è emerso nel corso di questa discussione, cioè il problema dei nostri rapporti tra Stato e Regione sarda in ordine alla programmazione, e il fatto che le competenze ed i poteri della Regione in ordine alla programmazione siano rigidamente costretti nell'ambito di una programmazione rigida alla quale il Governo dà una interpretazione ancora più rigida. I pericoli ai quali poc'anzi si riferiva l'Assessore Ghinami, i pericoli di rinvio da parte del Governo, l'ho detto nel mio intervento, consentitemi che lo ripeta, non derivano tanto da difetti tecnici di formulazione della legge o da aspetti marginali di essa. L'onorevole Ghinami ha parlato di improvvisazione per quanto riguarda i provvedimenti. Bene, io dico che questa critica, se ha un fondamento, è rivolta al suo collega Anton Francesco Branca, innanzitutto, e alla Giunta. Ma io non posso pensare che il collega Branca o la Giunta operino, quando predispongono disegni di così seria importanza, con improvvisazione. Io non penso questo. Io penso che se questa improvvisazione vi è stata, ed in parte vi è stata, nel disegno della Giunta, essa deriva da ragioni politiche, cioè dalla difficoltà che probabilmente il collega Branca ha trovato all'interno della Giunta ad ottenere una posizione di consenso, ad un provvedimento che non fosse viziato da così seria improvvisazione come l'onorevole Ghinami ha affermato. Debbo dire, tuttavia, che se improvvisazione vi è stata nella iniziativa che la Giunta ha assunto, la Commissione, a mio parere, ha fatto quanto poteva, ottenendo risultati importanti, per ovviare a questa improvvisazione, a questo difetto del disegno della Giunta. Credo che la Commissione abbia fatto tutto ciò che poteva fare. Difficilmente poteva fare di più, non avendo la Commissione a sua disposizione quegli strumenti che invece ha a disposizione la Giunta e che la Giunta non ha voluto utilizzare. Ma, dico, se il Governo si opporrà ancora una volta al provvedimento, ciò av-

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

verrà sulla base di una posizione politica ben precisa. Ed è quella che ci viene annunciata, è stato ricordato da molti colleghi, del resto, dalla ormai famosa nota dell'8 aprile. Cioè la posizione secondo la quale il provvedimento che noi stiamo discutendo sarebbe in contrasto con la legge concernente il programma economico nazionale, e quindi con le norme fondamentali di riforma economica e sociale che questo provvedimento contiene o conterrebbe, posizione secondo la quale il sistema concessionale costituisce, e dirò che non è vero neppure nel programma Pieraccini, la norma per la gestione delle pubbliche auto-linee.

Il collega Dessanay, a mio parere, molto acutamente ed in modo molto ampio, ha dimostrato la inconsistenza di questa posizione, inconsistenza, alla luce del programma nazionale, alla luce della legislazione in atto, che è vecchia di decenni. La quale legislazione non mette e non può mettere in discussione la gestione diretta di un pubblico servizio. Semmai concepisce l'istituto della concessione come un modo di realizzare il pubblico servizio, un modo di realizzare che fa eccezione e dovrebbe fare eccezione alla norma che è quella della gestione diretta. Questo dice, in sostanza, la legislazione in atto, nazionale, quella vecchia di decenni, e lo dice per i Comuni, e se lo dice per i Comuni a maggior ragione deve essere valido per la Regione, la quale, lo diceva giustamente il collega Dessanay, ha particolari potestà esclusive, legislative che il Comune non ha. Certo, c'è da rivendicare altre competenze, io questo non lo metto in dubbio. Io credo che andando verso la riforma regionale dello Stato noi dobbiamo concorrere per rivendicare la riforma in questo campo a livello nazionale, sì da attribuire alle Regioni in generale, ed in particolare alla nostra, poteri tali in questa materia, che portino alla articolazione dei sistemi dei trasporti nazionalmente, sulla base degli enti regionali dei trasporti.

Questo problema, non vi è dubbio, esiste, però non si può negare, ed invece lo nega l'Assessore, che la Regione sarda ha in questa materia già competenze sufficienti per predisporre ed attuare il provvedimento che stiamo

discutendo. Ma vorrei aggiungere che non è vero che il piano nazionale, il piano Pieraccini consideri l'istituto della concessione come la norma per la gestione delle pubbliche auto-linee. Non è vero. Questa è una interpretazione forzata perfino di un programma economico sul quale noi abbiamo avanzato critiche e riserve, e oggi riconosciuto inattuato. Vorrei dire che in ogni caso, se anche dovessimo prendere per buona e si interpretasse in modo così restrittivo la norma del Piano Pieraccini che concerne le autolinee, dovremmo chiaramente obiettare che non sono stati predisposti gli strumenti per attuare questa norma. In realtà, lo stesso Piano Pieraccini, ripeto, sul quale abbiamo dato e manteniamo un preciso giudizio, afferma che nel settore delle autolinee l'intervento pubblico deve corrispondere alla esigenza di realizzare una più penetrante azione di regolamento e di controllo dei servizi, ma più in generale per l'intero settore dei trasporti, afferma che il programma propone di ridare ordine al settore, stabilendo priorità e coordinando gli investimenti in modo da assegnare una funzione conforme alle loro caratteristiche ai diversi trasporti in coerenza con l'intervento pubblico. Quindi, non solo il programma nazionale non esclude la pubblicizzazione, ma anzi sembrerebbe postulare una linea di pubblicizzazione, o sembrerebbe fermarsi a misure intermedie, a misure transitorie, questo sì, non sulla linea opposta alla pubblicizzazione, ma sulla linea che concorre alla pubblicizzazione. Quindi la argomentazione del Governo è assolutamente infondata, l'argomentazione che il Governo ci ha fatto ancora una volta conoscere stamane per bocca dell'onorevole Ghinami. Le altre considerazioni che bisogna fare, io le riassumo perché le hanno fatte altri colleghi...

DESSANAY (P.S.I.), *relatore*. Poi c'è il IV esecutivo.

RAGGIO (P.C.I.). Certo, deve essere richiamato il fatto che il Piano di rinascita ed il suo IV Programma esecutivo stabiliscono, per quanto riguarda i trasporti interni, un intervento organico per la riorganizzazione ed

il potenziamento a gestione pubblica. Stabilisce il IV esecutivo la istituzione dell'Ente o azienda regionale dei trasporti al fine della pubblicizzazione dell'intero sistema dei trasporti interni. Cioè il IV esecutivo, in sostanza, contiene una norma che è assai più avanzata di quella che stiamo oggi discutendo, perché prevede la pubblicizzazione dell'intero sistema dei trasporti. Noi non stiamo facendo altro che predisporre una norma di attuazione parziale del IV Programma esecutivo. Orbene, il IV Programma esecutivo discende dalla 588, lo abbiamo detto e lo ripeto, la quale è legge di attuazione dell'articolo 13 dello Statuto. Il Piano di rinascita, la legge 588, è anch'essa da considerarsi norma fondamentale di riforma economica e sociale della Repubblica, non vi è dubbio, non vi è alcun dubbio su questo. E come ho detto in altra occasione, semmai un conflitto dovesse insorgere, e a mio parere non insorge, la posizione della Giunta dovrebbe essere a difesa del IV esecutivo, del Piano di rinascita, della legge 588.

Ancora bisogna ricordare che il IV esecutivo è stato approvato dal Governo, compresa la norma che prevede la pubblicizzazione e se conflitto è insorto, il Governo lo ha risolto in senso favorevole al IV esecutivo. Bisogna dire ancora che tra i motivi di rinvio della legge dell'anno scorso non era compreso questo contrasto che oggi si dice esiste tra piano sardo e piano nazionale, per cui non riesco a capire che fondamento abbia questa osservazione che il Governo fa. Ora, onorevoli colleghi, io credo che non possa sfuggirci il fatto che se il Governo oggi, e non l'anno scorso, prende questa posizione, ci deve essere una ragione.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Spostamento a destra!

RAGGIO (P.C.I.). Spostamento a destra certo, ma che poi si concretizza nel fatto, a mio parere, che si va verso la riforma dello Stato e che si vuole dare a questa riforma un particolare indirizzo, un particolare orientamento, non nel senso di una profonda trasformazione democratica con la attribuzione di

poteri ampi alle Regioni, della creazione di uno Stato nuovo, diverso, che si articoli politicamente con le Regioni, ma nel senso di un mero decentramento amministrativo di un potere politico accentrato e considera la programmazione non la risultante di un concorso di diverse volontà politiche che vengono dalle Regioni, ma come una gabbia in cui rigidamente debbono essere costrette le spinte rinnovatrici, le esigenze che vengono dalle Regioni. Ecco la grossa questione che emerge, onorevoli colleghi. In questa situazione, di fronte a questo pericolo noi dobbiamo avvertire che gravi possono essere le conseguenze per l'autonomia, per i suoi poteri, per la sua prospettiva. Da questa posizione viene un attacco alla riforma regionalistica, alla sostanza democratica di questa riforma, che noi abbiamo rivendicato nel mese di marzo con un nostro ordine del giorno; viene un attacco alla autonomia della Sardegna ed al ruolo che la Regione deve avere della programmazione nazionale, quel ruolo che discende anche qui dal concorso indicato nell'articolo 13 dello Statuto speciale. Ecco, se così stanno le questioni, onorevoli colleghi, bisogna trarre delle conclusioni, bisogna considerare questo come un problema politico grosso che abbiamo di fronte, un problema che non investe solamente i trasporti, ma che investe il futuro della Regione sarda, la possibilità di rilancio di una programmazione economica diversa, meno fallimentare di quella che abbiamo avuto finora, la possibilità di rilancio dell'autonomia. E vincere questa battaglia non vuole dire solo vincere una battaglia per la azienda, ma vincere una battaglia dalla quale possono dipendere le prospettive per la nostra Isola.

Ecco, io non vorrei che questo problema centrale fosse messo in ombra, come ha tentato di fare l'onorevole Ghinami, con una serie di perplessità, di obiezioni, talune delle quali potrebbero persino essere fondate, ma, diciamo la verità, sulle quali il Governo non poggia occhio, perché guarda a cose ben più importanti e ben più profonde.

Onorevole Ghinami, ma scherziamo davvero a pensare che il Governo rinverrà, impugnerà la legge per l'articolo 2, per quello che

è detto, non per quello che lei dice sia scritto nell'articolo 2? Onorevole Ghinami, io le posso dire che noi possiamo anche concordare con la proposta, che mi pare, avanzava ieri il collega Giovanni Maria Lai, di cassare l'articolo 2 o meglio la sua seconda parte, cioè i punti a), b) e c). Possiamo perfino cassarli, ma lei crede che cambi qualche cosa? Non cambia esattamente niente, anzi, le dirò, che semmai pericoli di rinvio si accrescono, onorevole Ghinami. Questa è la verità. Perché il primo comma dell'articolo 2 afferma che la azienda regionale ha per oggetto l'esercizio di servizi pubblici di linee extraurbane per trasporto di persone e bagagli che si affettuano ad orario fisso; di servizi di linea extraurbani, di qualsiasi tipo, compresi i trasporti di cabotaggio aerei e marittimi contro i quali ella ce l'ha particolarmente.

Il Governo ha osservato, rinviando la legge precedente, la indeterminatezza di una norma di tal genere, per cui ha detto: non potete limitarvi a dire: gestisce tutto quello che può essere gestito nel campo dei trasporti interni, dovete fissare in modo più determinato il campo di azione dell'azienda. Ora, la proposta che fa il collega Lai, e che mi sembra volesse riprendere l'Assessore, non elimina i pericoli di rinvio, li accresce, perché non tiene conto di un rilievo fatto dal Governo e siccome è un rilievo di non grande portata, perché non lo dobbiamo accettare? Io respingo i rilievi di Governo che toccano questioni di principio, ma quelli che non mutano la sostanza del provvedimento, e che ci mettono al riparo del rinvio, perché non li dobbiamo accettare? Se non toccano questioni di merito, di sostanza, questioni importanti? Mi si propone di portare una modifica, che in realtà, esporrebbe semmai questo provvedimento maggiormente a rischi. Debbo dirle che in questo caso, onorevole Presidente della Giunta, noi costituiamo una azienda che, rispetto alla indicazioni del IV esecutivo, prevede un campo ancora più ridotto.

La mia preoccupazione qual è, onorevole Ghinami? Io non voglio, e nessuno della Commissione ha proposto questo — il collega Dessanay è stato molto chiaro a questo pro-

posito — di fare delle cose che non siano scritte qui dentro. Qui si pensa alla possibilità per la azienda di gestire linee che, utilizzando i vettori oggi non utilizzati, possono essere più redditizie delle linee che oggi si gestiscono attraverso gli automezzi. E noi sappiamo che vi sono delle società, alle quali partecipa anche la SFIRS, per esempio, parlo dei collegamenti con il Continente, che pensano a nuovi vettori, a nuovi mezzi di trasporto.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Un servizio di elicotteri.

RAGGIO (P.C.I.). Ecco, ora io non vorrei, onorevoli colleghi, che tutta questa preoccupazione, in sostanza, nascondesse la volontà di lasciare che l'azienda regionale gestisca le linee povere, cioè quelle linee di collegamento interno che sappiamo quanto siano povere, necessarie a fini sociali, lasciando invece mano libera, diciamo, alla Alisarda, ma diciamo alla SES, onorevoli colleghi, diciamo alla SES, di gestire altro tipo di collegamenti interni e di piccolo cabotaggio più redditizi fra i porti e gli scali della Regione. Vogliamo fare questo? Dobbiamo dirlo con chiarezza, non nasconderci dietro un dito.

Vogliamo accollare alla Regione, mi rivolgo a lei, onorevole Ghinami, che fa un discorso di spese e di oneri, le linee povere e lasciare invece al capitale privato le linee più redditizie? Questo è il problema. Poi, sul piano tecnico e pratico possiamo risolvere questa questione come si vuole. L'importante è che questa volontà politica precisa ci sia e sia manifesta. Mi scusi, Presidente, forse ho sottratto troppo tempo, ma vorrei anche dire che la questione delle ferrovie complementari concesse non esiste in legge. Si può forse pensare ad una formulazione non del tutto felice, ma, onorevole Ghinami, stia tranquillo, faremo uno sforzo per non dare a lei, oltre che al Governo, pretesto alcuno per rinviare la legge. Su questo può stare ben tranquillo, non si preoccupi. Il problema è questo: portare avanti una battaglia per statizzare le ferrovie concesse, previste anche esse dal IV

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

esecutivo. Dopo di che i problemi della gestione si vedranno. Non sono problemi che si possono porre oggi. Quello che noi chiediamo è se la Giunta sia in grado di assumere questo impegno, naturalmente; ma mentre proponiamo che il Consiglio elevi la sua protesta nei confronti di questa posizione del Governo, che è di attentato alle potestà della Regione, alla autonomia, al suo ruolo, alla programmazione, ecco, chiediamo alla Giunta un impegno, una azione, una azione politica per difendere la potestà della Regione, il suo ruolo nella programmazione, perché sia rispettata la volontà del Consiglio in ordine alla pubblicizzazione. Quello che chiediamo, in particolare, onorevole Abis, è che il Presidente della Giunta regionale intervenga presso il Presidente del Consiglio dei Ministri perché, appunto, questa volontà sia rispettata e questi diritti siano rispettati. Io vorrei rilevare che se fino ad ora non vi è stata una trattativa politica tra Giunta e Governo su questa questione, questo è stato un fatto assai grave. La Giunta tratta con il Governo ogni inezia, ogni piccola cosa, in generale, e mi domando perché non abbia fatto altrimenti in questa occasione.

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Questa è un'altra affermazione gratuita.

RAGGIO (P.C.I.). Va bene, è una cosa normale che la Giunta apra una trattativa, una contrattazione politica con il Governo di fronte a provvedimenti di questo rilievo. Io mi pongo, però, una domanda. Il fatto si è, lo diceva l'onorevole Ghinami, che non la Giunta, d'accordo, ma il Consiglio normalmente manda al Governo tutte le proposte di legge e tutti i disegni di legge che vengono presentati. Benissimo. Il che significa che il Governo ha ricevuto la proposta di legge numero 29 e il disegno di legge numero 44, ma, cosa assai strana, il Governo ha inviato una nota in cui fa rilievi ed osservazioni solo sul disegno numero 44. Io traggo da questa constatazione due conseguenze: o il Governo non ha rilievi da fare alla proposta numero 29 (sono un po' ottimista) ed allora possiamo dire di stare tranquilli, oppure, ecco la cosa

più grave che pavento, vi è stata già una certa trattativa tra Governo e Giunta, una trattativa magari approdata alla conclusione che la Giunta si sarebbe impegnata a ritirare il provvedimento, come del resto ha tentato di fare una prima ed adesso una seconda volta il collega Ghinami.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Io vorrei sapere se si rende conto della gravità delle cose che dice.

RAGGIO (P.C.I.). Lei non si rende conto della gravità delle cose che fa, onorevole Ghinami.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Io dico le cose che penso, ma non faccio insinuazioni come sta facendo lei.

RAGGIO (P.C.I.). Perché sono insinuazioni, onorevole Ghinami? Io ho preso atto del fatto che l'Assessore Ghinami ancora una volta ha espresso una posizione che concorda perfettamente con quella del Governo. E posso trarne le conclusioni che evidentemente vi è stato già un accordo, teso a bloccare, ad impedire la approvazione del provvedimento. Questo i fatti sembrerebbero dire. Però, poiché a noi interessa il risultato positivo e concreto, io mi auguro che il Presidente della Giunta possa dissipare queste preoccupazioni, possa accettare l'impegno politico che l'ordine del giorno contiene e possa impegnarsi ad esercitare, nei confronti del Governo, quella azione necessaria per ottenere che non vengano frapposti altri ostacoli con la convinzione che se il Consiglio farà la sua parte, la Giunta deve fare la sua, e da questo dipenderà se il provvedimento andrà avanti o meno.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno numero 1 qual è il parere della Giunta?

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io credo che anche su questo argomento, come capita spesso in aula, anziché tentare di lavorare per

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

costruire, si vogliano trarre conclusioni che interessano o l'una o l'altra parte politica in polemica con l'altra parte avversa. Il suo parere la Giunta lo ha già espresso tramite l'Assessore e, tramite il Presidente, in sede di Commissione. Credo che non perdiamo molto tempo se per un attimo ricostruiamo gli atteggiamenti iniziali sulla materia. Il pensiero del Presidente della Giunta è espresso nel IV Programma esecutivo che fu presentato quando egli era Assessore alla rinascita e fu approvato dalla Giunta di allora, gran parte dei componenti della quale sono presenti in questa Giunta. Quanto a lei, onorevole Zucca, credo che sino a quando non riusciremo ad averla in Giunta non avremo una buona Giunta. (*Interruzione del consigliere Zucca*).

Lei sarebbe un uomo nuovo vecchio per età, come alcuni di noi sono uomini vecchi per età e, mi auguro, nuovi per impostazione.

Dicevo, che anche su questo argomento si è voluto tentare di arrivare a delle conclusioni e a delle speculazioni di carattere politico, mentre era invece necessario il massimo impegno costruttivo da parte di tutti i settori del Consiglio. Quale era dunque l'atteggiamento della Giunta? Abbiamo esaminato la possibilità di ritirare anche il noto disegno di legge perché ritenevamo che il settore dei trasporti andasse trattato secondo un angolo visuale più ampio di quello che era incentrato sull'azienda. Pensavamo alla costituzione dell'Ente Trasporti che avrebbe dovuto provvedere, per una parte, a gestire, e per l'altra, ad organizzare servizi di trasporti, coordinando tutti i settori. Questa era la posizione della Giunta. Abbiamo, tuttavia, accettato di andare avanti con l'idea dell'Azienda, perché questo sembrava il modo più rapido per raggiungere un obiettivo che era comune a quasi tutte le componenti politiche del Consiglio. Se l'obiettivo era comune e rifletteva il pensiero espresso dalla Giunta, evidentemente non possono avere molto fondamento le obiezioni e le osservazioni poi sollevate sulla consistenza finanziaria della legge, sull'esigenza di spese maggiori per la pubblicizzazione completa anche solo nel settore del servizio extraurbano su autolinee, indipen-

dentemente dall'eventuale carico di spesa per gli altri due settori delle ferrovie e dei trasporti marittimi. Come non hanno fondamento certe illazioni per l'attenzione che avremmo dedicato alle osservazioni presenti in una nota — da noi non richiesta — inviataci dal Rappresentante del Governo. Io non so se la nota — come pure è stato affermato — esprima opinioni della Presidenza del Consiglio; so soltanto che è stata esaminata per impedire l'affermarsi di argomentazioni che potevano provocare un ulteriore rinvio della legge. Evidentemente, se questo era il clima, se, cioè, c'era la tendenza a costruire intorno togliendo il più possibile motivi di obiezione (visto che siamo venuti a conoscenza di un parere, ripeto, non richiesto) e smussando gli angoli perché la parte principale della legge restasse in piedi e fosse accolta dal Governo, non capisco il perché di tutto questo accanimento nel tentare di attribuirci atteggiamenti mai manifestati o posizioni nettamente opposte — come fa pensare l'intervento dell'onorevole Raggio — a quelle che abbiamo chiaramente espresso in diverse circostanze e che, credo, stiamo esprimendo anche in questo momento.

Alcune delle preoccupazioni di carattere finanziario che sono state espresse stamane, e permangono chiaramente, non hanno motivo di essere se si considera che l'orientamento prevalente è per la graduale pubblicizzazione, che comporta evidentemente una graduale modificazione dei capitoli e degli impegni di spesa fino a giungere alla pubblicizzazione completa del settore. In questo senso è accettabile la cifra indicata. Se così non fosse, come risulta dai calcoli effettuati, essa sarebbe assolutamente modesta e inadeguata. Sulla linea predetta, dunque, questa cifra va assunta come punto di partenza perché si possa arrivare alla pubblicizzazione dell'intero settore. Quanto all'altra preoccupazione — onorevole Dessanay — circa il fabbisogno di 5 miliardi che si dovrebbe raggiungere, per la gestione, nel giro di pochi anni, quanto a questo, credo che si tratti di un fatto che tutti noi, con piena coscienza, dobbiamo esaminare e valutare, se effettivamente voglia-

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

mo risolvere il problema che ci sta dinanzi. Ed il problema è di tale natura, di tale ampiezza, di tale importanza che ci chiama ad intervenire nel settore con una scelta giudicata, per volontà del Consiglio, prioritaria. La Giunta non può che accogliere questa manifestazione di volontà e fa propria, responsabilmente, questa scelta; però deve rimarcare il fatto che essa è stata compiuta col consenso dell'intera assemblea e con carattere di priorità e che ciò, inevitabilmente, comporterà qualche sacrificio in altri settori, almeno fino a quando non avremo procurato ulteriori risorse finanziarie per interventi analoghi e ritenuti necessari.

Solo questo era il richiamo all'ampiezza del problema finanziario perché responsabilmente tutti ci rendessimo conto che l'intervento effettivamente richiesto non è di 50 milioni l'anno, giacché, nel giro di pochi anni, esso può arrivare a cinque miliardi. Una volta chiariti questi aspetti (ed era doveroso da parte della Giunta chiarirli); una volta che, responsabilmente, tutto il Consiglio, come certamente accadrà, avrà votato questo disegno di legge, noi ci sentiremo assolutamente tranquilli perché saremo sostenuti dalla decisione dello stesso Consiglio che questa scelta ha voluto compiere oggi, rifiutando ogni possibile rinvio e attribuendole prioritaria importanza.

Noi accettiamo, dunque, il ruolo che, su questa legge, il Consiglio ci chiede di assumere e, tuttavia, nel sostenerla, sentiamo il dovere di fugare dubbi e giudizi che ritenevamo non pertinenti. Così io non credo che, nel notificarci le sue osservazioni, il rappresentante del Governo abbia voluto affermare che noi non possiamo legiferare in materia. Non lo credo, perché, se così fosse, egli avrebbe atteso l'approvazione del disegno di legge per bloccarlo con la formulazione *a posteriori* delle note osservazioni. Il fatto che ce le abbia mandate prima, dandoci la possibilità di operare in sede di Commissione le eventuali modifiche che questa avesse ritenuto opportune, sta a dimostrare il contrario di quanto, alcuni, hanno voluto affermare.

Io non sono né voglio fare l'avvocato difensore del Rappresentante del Governo: credo, però, che egli ha formulato le osservazioni con l'*animus* di chi voleva affacciare obiezioni ritenute giuste e pertinenti prima che il disegno di legge giungesse alla stesura definitiva. Sulla base di queste considerazioni che mi paiono obiettivamente giuste, noi possiamo stemperare certe impuntature polemiche e, riconducendoci alla realtà dei fatti, sdrammatizzare il senso di questo intervento del Rappresentante del Governo che noi riteniamo dettato dall'esigenza di avvertirci su possibili future difficoltà. Questa, dunque, anche perché non esistono prove per dimostrare il contrario, è la convinzione della Giunta. Se, per contro, noi avessimo ravvisato elementi sufficienti a dimostrare una indebita interferenza, non avremmo certo aspettato la sollecitazione del Consiglio per levare la protesta più chiara e più ferma. Era, dunque, l'intervento del Rappresentante del Governo un invito a formulare la legge in maniera che potesse essere accolta dal Governo. E la Giunta assume, in pieno, l'impegno a far avanzare il disegno di legge perché crede nel tipo di battaglia che deve combattere. Certamente, onorevole Raggio, questa battaglia è ancora tutta da combattere, ma ciò non autorizza lei né alcun altro ad anticipare giudizi sull'esito, con l'intenzione, per di più, di indebolire la stessa azione che la Giunta si accinge a compiere. Ecco, il mio augurio è che riusciamo a vincerla, e noi questa battaglia la combattiamo con la ferma volontà di vincerla.

MELIS PIETRINO (P.C.I.). Dopo che abbiamo sentito l'Assessore...

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Evidentemente il tipo di risposta che ho dato non è stato molto chiaro. Io ho inteso affermare che le obiezioni fatte dall'Assessore andavano prese nello spirito da me indicato. Il fatto è che il contrasto politico porta la discussione ad animarsi nella contrapposizione rigida delle tesi anche quando essa è condotta per argomentazioni che vogliono essere costruttive. Questo ho tentato di af-

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

fermare nel mio intervento e di questo sono convinto. L'onorevole Ghinami, d'altra parte, è stato estremamente chiaro quando ha dichiarato di aver sostenuto la tesi del ritiro della legge per prepararne una nuova stesura e di aver poi ripiegato sulle posizioni della Giunta che, tenendo conto di pressanti esigenze, ha scelto di portare avanti egualmente questo disegno di legge.

Egli, dunque, è stato leale e chiaro; e, lungi dal voler evitare la pubblicizzazione del settore prevista dal IV esecutivo, ha voluto soltanto proporre una impostazione diversa della legge, attenendosi alle indicazioni che, nei termini di possibilità, avevamo formulato alla stessa Commissione. Sono stato anch'io nella discussione in Commissione a dire: «la Giunta ha i suoi dubbi perché non sa se l'azienda vada meglio dell'ente o l'ente meglio della azienda; noi abbiamo bisogno di approfondire questi due concetti», pur restando ferma l'ipotesi dell'intervento pubblico e della pubblicizzazione di un servizio. E allora è un'esigenza di verifica e di approfondimento e non il desiderio di contrastare, che ha ispirato lo Assessore.

La Giunta, dunque, pur non condividendo alcune affermazioni di carattere polemico figuranti nell'ordine del giorno, accetta l'impegno che in esso è contenuto.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare, per dichiarazione di voto, l'onorevole Zucca. Ne ha facoltà.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, onorevoli colleghi. Premesso che anche io ritengo infantile pensare che la Democrazia Cristiana possa rinnovare la Regione, e a maggior ragione che possa farlo questa Giunta, dichiaro che noi voteremo a favore dello ordine del giorno, e lo faremo per il suo contenuto e per i fini che si propone. Ma non possiamo ignorare che con questo ordine del giorno si impegna a combattere una battaglia una Giunta che nel suo seno, non sappiamo se in maggioranza o in minoranza, ha i sabotatori della battaglia. Cioè quelli che anziché trovare argomenti per vincere la battaglia

portano al Consiglio argomentazioni che, se fossero accettate, comporterebbero la bocciatura della legge; e una volta che la legge è bocciata la battaglia è finita perché non c'è più niente da fare. Quando, onorevole Presidente della Giunta, io l'ammiro come futuro alpinista perché lei ha fatto una arrampicata sugli specchi degna del sesto grado, quando c'è un Assessore addetto al settore che occupandosi di questa legge parla di improvvisazione, di pressapochismo, di pubblicismo pasticcione, di populismo, quando inventa che noi vogliamo espropriare ferrovie e linee aeree (inventa, perché chiunque conosca un minimo di lingua italiana vede che noi non espropriamo proprio niente e l'articolo 2 dice che cosa può fare l'azienda) c'è da avere dei dubbi sul modo in cui verrà condotta la battaglia. Ciò che non può fare l'azienda, almeno in legge, è di andare a cercare voti di preferenza per l'Assessore ai trasporti, lo riconosco. Quando c'è un Assessore che dopo anni che si discute di questa questione viene a dirci che sono insufficienti i mezzi finanziari per l'indennizzo e durante il corso delle discussioni in Commissione trasporti e finanze la Giunta non presenta emendamenti per aumentare il fabbisogno necessario agli indennizzi, che cosa dobbiamo pensare? Che abbiamo un Assessore che è un sabotatore della legge, che non la vuole, che non vuole la pubblicizzazione, che vuole il consorzio di privati per poter dare dei contributi a fondo perduto ai consorzi, così come lo Stato da decenni fa con il conte Pasquini al quale ha versato decine o centinaia di miliardi per avere quelle belle linee che tutti potete ammirare andando in Trexenta o andando in Ogliastro.

Ecco, allora, signor Presidente, che malgrado la sua abilità di arrampicatore sugli specchi, le cose rimangono quelle che sono e quando noi peroriamo che la battaglia può essere perduta, lo facciamo esclusivamente basandoci sul fatto che a fare questa battaglia dovrete essere voi, che avete nel vostro seno, come Giunta, della gente che non crede nella utilità della pubblicizzazione, che da anni ha combattuto la sua battaglia a favore della S.A.T.A.S. e della S.C.I.A. contro la pub-

blicizzazione perché S.A.T.A.S. e S.C.I.A. vogliono dire Fiat, e Fiat vuol dire socialdemocrazia in Italia, come tutti sanno, fino al punto di aver avuto il Presidente della Fiat senatore a vita. Ecco, allora, egregio Presidente, le nostre perplessità non sull'ordine del giorno, ma sulla efficacia di una battaglia che voi non volete combattere perché diversamente la legge la avreste fatta molto prima, perché da dieci anni si parla di questi problemi, da dieci anni i lavoratori lottano per la pubblicizzazione e voi avete sempre avuto la maggioranza, voi avete avuto sempre l'Assessore ai trasporti, voi avete avuto il potere nelle mani, ma per favorire la S.A.T.A.S., per favorire la S.C.I.A., per favorire la FIAT.

Precisate queste cose, ci vedremo ai fatti, se varranno di più le argomentazioni di sabotaggio della legge presentate dall'Assessore ai trasporti, o le arrampicate sugli specchi che il Presidente della Giunta fa quando accade che un Assessore se ne vada per la sua strada. Il che sta a indicare che questa è una Giunta abbastanza squinternata, come, d'altra parte, già si sapeva, e le Giunte squinternate, come è noto, non hanno vita lunga neppure in questa Assemblea, che pure ha avuto delle Giunte che hanno durato persino due anni. Ecco alcune cose che io volevo precisare, per il momento, sull'ordine del giorno presentato dai colleghi comunisti e sul quale noi concordiamo, per il quale voteremo a favore con queste riserve che riguardano la capacità di questa Giunta di portare avanti una battaglia in cui non crede, e una battaglia si può combattere ed anche vincere nella misura in cui si crede nella sua giustezza.

Voi avete dimostrato da anni di non credere nella pubblicizzazione dei trasporti e inventate passivi di gestione, e inventate indennizzi fuori dalla logica comune, solo per dimostrare all'opinione pubblica che si tratta di alcune centinaia di lavoratori che vogliono speculare sul pubblico denaro attraverso la pubblicizzazione. Ecco perché avete parlato di problemi corporativi, di problemi settoriali anziché capire quale è la realtà. Quando i trasporti pubblici funzionano tutta la collettività se ne giova, quando i lavoratori del set-

tore trasporti non sono angariati, vilipesi e maltrattati, come voi sapete, come vi hanno denunciato da anni i dipendenti di queste aziende, allora anche i servizi pubblici di trasporto funzionano meglio. Votiamo a favore dell'ordine del giorno, ferma restando la nostra assoluta sfiducia in questa Giunta anche per questo problema.

PRESIDENTE. Per dichiarazione di voto, ha domandato di parlare l'onorevole Defraia. Ne ha facoltà.

DEFRAIA (P.S.U.). Il Gruppo del Partito Socialista Unificato darà il proprio voto favorevole all'ordine del giorno di parte comunista. Ieri, nel mio intervento, ho detto, tra l'altro, che il nostro Gruppo avrebbe sostenuto, in tutte le sedi, la legge che sarebbe stata varata dal Consiglio regionale. E ciò dicevamo consapevoli che il cammino di questa legge non sarà certamente facile. Gli ostacoli di carattere giuridico certamente si presenteranno. Ebbene, era giusto dirlo ieri e ribadirlo oggi. Noi accettiamo, senza riserve, questa legge, decisi a farla valere con tutti gli sforzi possibili. Riteniamo opportuno questo ordine del giorno perché consente a tutti i Gruppi di verificare la volontà politica per portare avanti il discorso dell'Azienda. Ed ecco perché ne condividiamo anche le argomentazioni, anzi, ci auguriamo strada facendo di trovarne anche altre per poter rafforzare la posizione del Consiglio regionale.

Ma non possiamo accettare, e lo diciamo qui con chiarezza e con fermezza, delle false contrapposizioni che si vogliono creare personalizzando un problema che non è di carattere personale. Né, crepi l'astrologo, vorremmo che già si precostituisse un alibi, perché nel caso di un paventato rinvio si dicesse quasi che la volontà politica di un componente della Giunta non era quella che sarebbe dovuta essere. Queste sono insinuazioni che noi respingiamo nel modo più assoluto.

Il P.S.U. è d'accordo con questa legge e la porta avanti e la vota consapevolmente. Per quanto riguarda la battaglia nei confronti del Governo, per l'approvazione, noi, socia-

listi unitari, per la parte che ci tocca sosteneremo questa legge, sicuri che anche i colleghi del P.S.I. e della D.C. faranno altrettanto. Pertanto il nostro sostegno è senza riserve.

PRESIDENTE. Per dichiarazione di voto, ha domandato di parlare l'onorevole Tufani. Ne ha facoltà.

TUFANI (P.L.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, non avrei preso la parola per dichiarazione di voto in quanto ritengo che le opinioni nostre sulla utilità di questa legge siano state sufficientemente espresse nel corso del mio intervento. Voglio rendere grazie al collega Zucca in quanto ha potuto dissipare ogni dubbio nel senso che se noi avevamo parlato in una certa maniera non difendevamo certamente gente nostra, cioè, Fiat e Pirelli, che per dichiarazione del collega Zucca, una volta tanto, non appartengono al cosiddetto partito dei padroni. Chiudo e gliene rendo grazie. Non difendevamo dei padroni ma difendevamo una nostra posizione che può essere giusta o non giusta, ma non si lega ad interessi particolaristici.

Dicevo, non avrei parlato, se ad un bel momento non avessi ascoltato, esterrefatto veramente, le parole dell'Assessore Ghinami. Comprendo che una persona possa, in buona fede, sbagliare; credere in qualche cosa, andare avanti in una certa strada e poi accorgersi durante il cammino che questa strada che si riteneva asfaltata invece non lo è ed è piena di buchi e porta al precipizio. Questo può capitare. Riconosco la massima buona fede dell'onorevole Assessore, se già egli dice fin da adesso che il fondo di quella strada è il burrone verso il quale noi precipiteremo.

Onorevole Assessore, veramente non so se questa sia, mi scusi la parola grossa, insipienza o assurda posizione demagogica, perché questa è una demagogia all'inverso. Egregio Assessore, quando lei ha tutti questi dubbi, non solo sulla legittimità ma anche sulla opportunità della legge, io dico che non si può rimanere vincolati agli ordini di scuderia né della Giunta, né del partito al quale si appartiene. Una persona che crede in un

qualche cosa deve avere ad un bel momento anche la possibilità di dire alla sua Giunta, e al suo partito, di non essere d'accordo e di passare la mano ad altri uomini. Glielo dico con la stima che ho della sua persona, per la franchezza con la quale ella oggi ha espresso i suoi grossi dubbi, che oltretutto erano anche i miei. Ella ha concordato con molte eccezioni, con molte preoccupazioni che io ho manifestato durante il mio forse sconsigliato intervento fatto l'altro giorno. Ma io non ho tratto le sue conclusioni, Assessore, io ho tratto conclusioni completamente opposte e ho detto che la mia parte non se la sente di votare questa legge. Posso sbagliare, Assessore, però sono conseguente ad un mio ragionamento. Ella non è conseguente al suo ragionamento.

GHINAMI (P.S.U.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Ella ha frainteso tutto!

TUFANI (P.L.I.). Egregio Assessore, io le chiedo scusa se ho frainteso, chiedo scusa anche ai colleghi di dire cose inesatte, però saranno i colleghi qui presenti a dare su di me un giudizio negativo, se io ho frainteso, o assolvermi se in effetti non ho frainteso. Egregio Assessore, quando ella mi dice che ha parecchi dubbi sulla utilità di impegnare tre miliardi, che ella ritiene il conto artefatto in maniera benevola di questa legge, perché ritiene che questi tre miliardi saranno certamente più di tre, più di cinque, fra questi dubbi, lei ha tratto le conclusioni?

GHINAMI (P.S.U.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Io dico che se ci vogliono cinque miliardi bisogna avvertire il Consiglio che questo è l'impegno necessario. Tutto qui, non sto dicendo che sono contrario a spendere questi miliardi.

TUFANI (P.L.I.). Mi scusi, mi scusi egregio Assessore, ella ha perfettamente ragione, ma per quale ragione ella, nel momento in cui crede questo e fa un avvertimento, non presenta lei e la sua Giunta, o la parte del suo Gruppo, che è qui rappresentato, un

emendamento che ancora non ho visto? Io ritengo, invece, ed ho finito, signor Presidente, che qui si giochi su una posizione di equilibrio instabile: se va bene una parte di noi ha ragione, se va male un'altra parte di noi ha ragione. D'altra parte, ed ho veramente chiuso, il funambolismo del collega Defraia è qualche cosa di straordinario. Ieri ho assistito, e vorrò veramente rileggermelo, all'intervento del collega Defraia e mi chiedo come si «attacca» con quello di oggi. Evidentemente questa notte ha trovato un collante talmente forte da poter fare un *collage* al quale manca qualche cosa però: la tesserina ultima di completamento del quadro, tesserina che, a mio avviso, si chiama coerenza con una opinione espressa. Vi è stata veramente una completa incoerenza da parte di molti. State attenti, però, perché qualche volta il salvagente può anche essere sgonfio e allora si va a fondo.

PRESIDENTE. Per dichiarazione di voto, ha domandato di parlare l'onorevole Dettori. Ne ha facoltà.

DETTORI (D.C.). Per dire che il Gruppo democristiano vota a favore dell'ordine del giorno. Credo che non tutto questo ordine del giorno, così come è stato formulato, sia da condividere. Qualche volta accade a noi, come accade ai colleghi che formulano ordini del giorno, di fondare la proposizione di tesi che si portano all'esame ed alla approvazione del Consiglio su alcuni dati che sono non discutibili, su alcune posizioni che sono estremamente chiare e fondate. Noi siamo tutti presi dal desiderio di dire di più, di arricchire alcune affermazioni che sono estremamente valide con altre considerazioni che probabilmente tutta la fondatezza e la validità che desidereremmo non hanno. Io non entro nella discussione che su questo ordine del giorno il collega Raggio e gli altri colleghi, che sono intervenuti, hanno sviluppato. Mi limito a dire che ciascuna proposta o ciascun disegno di legge può essere migliorato; e credo che la discussione degli articoli possa offrire al Consiglio, per un argo-

mento di tanto rilievo, oggettivamente, questa opportunità, non soltanto per la spesa che comporta la istituzione dell'Azienda Trasporti, perché cinque miliardi sono molti, cinque miliardi collocati nell'esame della scala delle priorità potrebbero essere destinati a tanti settori, con minore o maggior utile di questo al quale lo vogliamo destinare; io dico che oggettivamente è un fatto molto importante quello che noi con questo disegno di legge vogliamo compiere, istituendo una altra Azienda, istituzionalizzando un altro tipo di intervento del potere pubblico in un settore vitale per lo sviluppo della nostra economia e della nostra società. Io — ripeto — non entro in questo discorso; se si darà l'occasione può darsi che io riprenda la parola in sede di esame degli articoli. Personalmente condivido in modo totale l'ordine del giorno nella sua proposizione principale, quella che ne costituisce il fondamento, la base. Ciò che non mi sembra accettabile né dalla Giunta né tanto meno dal Consiglio, è che il Governo, in una forma che, per quanto io ricordo, ha seguito soltanto un'altra volta, forse non tutti i colleghi ricordano, perché di quel tempo non molti siamo presenti, quando si trattava di far rilevare al Consiglio, che esisteva per una certa legge che riguardava l'EnSaE, una norma della CEE che contraveniva all'indirizzo che noi intendevamo seguire e proporre.

Questa è la seconda volta che ci arriva da parte del Governo — io l'ho appreso soltanto pochi giorni fa, perché non faccio parte della Commissione trasporti — una nota con la quale ci si dà preventivamente un parere sul disegno di legge. Il Governo deve esaminare le leggi che il Consiglio con piena libertà discute nella sua piena autonomia e sovranità — perché credo che si possa persino parlare di sovranità quando parliamo di approvazione di leggi — e approva; poi ha la facoltà che lo Statuto dà, cioè ha 30 giorni di tempo per fare le sue osservazioni, per comunicarle, accettando noi una prassi che è una applicazione delle Norme di attuazione, che neppure chiediamo il parere del Governo come Consiglio dei Ministri, ma il parere del

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

Governo come raccolta di opinioni dei singoli ministeri, e quindi — praticamente — di quelli che questi pareri danno e che sono i funzionari, e accontentandoci solo di un rinvio alla Corte Costituzionale del parere del Consiglio dei Ministri.

Qual è la cosa che io non accetto? la cosa che non accetto è che si dica che il progetto, che il programma economico nazionale costituisce una grande riforma economico-sociale della Repubblica, che in qualche modo limita l'autonomia legislativa del Consiglio. Se noi accettassimo questa indicazione, così come può accadere, cosa sarà questo progetto 80, cosa sarà il futuro programma di sviluppo economico, cosa conterrà per esempio in materia di agricoltura, cosa conterrà in materia di industria, in materia di miniere, cosa conterrà? Noi non possiamo accettare il riferimento, perché questo è stato esplicitamente più volte chiarito in Consiglio: che il programma di sviluppo non può in alcun modo limitare l'autonomia della Regione. E' stata una lunga battaglia quella che noi abbiamo fatto, discutendosi di procedura. Noi ci siamo collocati, abbiamo fatto uno sforzo per collocarci nel disegno di legge che nella attenzione del Governo doveva regolare le procedure della programmazione in qualche modo al di fuori delle altre regioni, con un chiaro riferimento all'articolo 13 dello Statuto, che prevede un piano unico per la rinascita economica e sociale della Sardegna. Per questa ragione condivido l'ordine del giorno, perché non intendo che con il pretesto del programma il Consiglio possa essere limitato nella sua facoltà legislativa, nei suoi poteri legislativi. Può essere che domani noi ci troviamo ad approvare o respingere l'istituzione dell'Azienda dei trasporti, questa è una decisione che prendiamo noi. Poi il Governo avrà da fare le sue osservazioni, si tratta di un disegno di legge, di una legge, quando sarà approvata, diversa dalla prima; se' avrà da fare motivi di rilievo li faccia pure.

Io credo che la Giunta debba impegnarsi sempre, senza bisogno di ordini del giorno, a sostenere col Governo che le leggi approvate dal Consiglio regionale sono esplicazio-

ne piena della nostra potestà, che quindi non ci possa essere neppure l'ipotesi lontana che un Assessore, tanto meno il Presidente e tanto meno la Giunta, come organo, trattino col Governo per ottenere il rinvio. Le leggi che sono approvate dal Consiglio, devono essere chiaramente sostenute dalla Giunta. Per quanto riguarda la legge, l'ho già detto, le leggi sono sempre a mio giudizio migliorabili. E questo, mi consentano gli amici che fanno parte della Commissione, è una legge come le altre; mi consenta la Giunta che l'ha approvata, il collega Branca che l'ha portata all'attenzione e discussione della Giunta, è una legge che può essere migliorata. Però rimane fermo che la miglioriamo noi così come noi vogliamo, e che qualche volta qualche intervento preventivo presentato dal Governo può perfino essere inutile e inopportuno.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno numero 1. Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova)*. Chi non lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Raggio per illustrare il secondo ordine del giorno.

RAGGIO (P.C.I.). Lo diamo per illustrato.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Giunta?

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Signor Presidente, io pregherei i presentatori di ritirare questo ordine del giorno proprio perché, al momento in cui noi stiamo dibattendo il problema della pubblicizzazione, vogliamo già dare corpo e contenuto ad una organizzazione differenziata che credo sia opportuno esaminare in sede diversa. Non è opportuno ora assumere impegni, che potrebbero apparire come un tentativo di accontentare un po' tutti gli operatori di un certo settore. E' un problema da esaminare con una certa calma al momento in cui l'azienda sarà

VI LEGISLATURA

LXIII SEDUTA

13 MAGGIO 1970

stata istituita e si vedranno i rapporti che questa azienda potrà avere anche con l'esterno. Ripeto: pregherei i presentatori di non insistere, di ritirare l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il parere dei presentatori?

RAGGIO (P.C.I.). Mi è sembrato di intendere che l'onorevole Presidente non è contrario a che la Giunta ed il Consiglio affrontino questi problemi più in là. Lei propone, signor Presidente della Giunta, che si possano discutere successivamente?

ABIS (D.C.), Presidente della Giunta. Questo problema va esaminato dopo che la azienda è stata costituita.

RAGGIO (P.C.I.). Con questa intesa, che questi problemi saranno esaminati successivamente, possiamo accettare la proposta del Presidente della Giunta.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare l'onorevole Tufani. Ne ha facoltà.

TUFANI (P.L.I.). Signor Presidente, chie-

do se ci è concesso di fare nostro l'ordine del giorno Raggio.

PRESIDENTE. Onorevole Tufani, debbo ricordare, a lei e a me stesso, che l'ordine del giorno non può essere fatto proprio; evidentemente ella ha sempre la possibilità, persino nel corso della discussione, di presentare eventuali punti di vista. Mi spiace.

TUFANI (P.L.I.). La ringrazio.

PRESIDENTE. Metto in votazione il passaggio alla discussione degli articoli. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

I lavori del Consiglio proseguiranno questo pomeriggio alle ore 17.

La seduta è tolta alle ore 13 e 25.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Michelangelo Pira

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari
Anno 1970