

CCCXLVII SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

MERCOLEDI' 17 APRILE 1974**Presidenza del presidente CONTU****I N D I C E**

Disegno di legge: «Istituzione di un fondo speciale per la tutela dei livelli produttivi ed occupativi del settore industriale». (333) (Continuazione della discussione e approvazione):

ZUCCA 9474

FRAU 9474

PRESIDENTE 9475

GIANOGLIO, Assessore al bilancio, programmazione e rinascita 9475

DESSANAY, Assessore all'industria e commercio 9478

LIPPI 9478

PISANO 9478

(Votazione segreta) 9479

(Risultato della votazione) 9479

Disegno di legge: «Modifiche alla legge regionale 9 giugno 1970, n. 3, relativa alla istituzione della Azienda Regionale Sarda Trasporti (A.R.S.T.).» (313) (Discussione):

SCHINTU 9481

SODDU 9486

Interpellanze e interrogazioni (Annunzio) 9473

Risposta scritta a interrogazioni 9474

Sull'ordine del giorno:

MELIS ANTONIO 9480

RAGGIO 9480

ZUCCA 9480

FRAU 9480

GIANOGLIO, Assessore al bilancio, programmazione e rinascita 9480

La seduta è aperta alle ore 10 e 35.

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

Annunzio di interpellanze e interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni ed interpellanze pervenute alla Presidenza.

FRANCESCONI, Segretario:

«Interrogazione Birardi - Schintu riguardante l'accertamento della radioattività nell'arcipelago di La Maddalena». (1301)

«Interrogazione Lippi sulla mancata bonifica delle zone Riu Cardaxiu, Riu Estiu e Stainu Carbonatzu del Comune di Serrenti». (1302)

«Interrogazione Lippi sui gravissimi danni provocati dal nubifragio abbattutosi sulle campagne di Villacidro e di numerosi altri centri agricoli della Sardegna». (1303)

«Interrogazione Lippi sui ritardi nella concessione dei contributi integrativi sul prezzo del grano duro prodotto nell'annata 1971-72». (1304)

VI LEGISLATURA

CCCXLVII SEDUTA

17 APRILE 1974

«Interrogazione Lilliu sugli indugi degli adempimenti nei doposcuola regionali degli Ispettorati scolastici di Carbonia ed Iglesias». (1305)

«Interrogazione Birardi - Usai sull'ospedale di La Maddalena». (1306)

«Interrogazione Lippi su lamentate irregolarità verificatesi nella scuola media di Barali». (1307)

«Interrogazione Maddalon - Pedroni - Birardi, con richiesta di risposta scritta, sulla non potabilità dell'acqua fornita dall'acquedotto del Comune di Castelsardo». (1308)

«Interrogazione Maddalon - Birardi - Pedroni, con richiesta di risposta scritta, sulla mancata costruzione del frigomacello di interesse regionale a Chilivani (Ozieri)». (1309)

«Interrogazione Corona, con richiesta di risposta scritta, sull'integrazione delle pensioni a favore dei coltivatori diretti, mezzadri e coloni». (1310)

«Interpellanza Cabras - Orrù - Melis G. Battista (P.C.I.) sulle condizioni igienico-sanitarie e l'epidemia di epatite virale manifestatasi nel Comune di Loceri e nella zona dell'Ogliastra». (364)

«Interpellanza Maddalon - Melis G. Battista (P.C.I.) - Usai sulla mancata corrispondenza delle integrazioni regionali delle pensioni ai coltivatori diretti, coloni, mezzadri, artigiani e commercianti». (365)

«Interpellanza Carrus sulla proposta di legge sul finanziamento pubblico dei partiti che esclude dal beneficio il partito a dimensione regionale presente nel Consiglio». (366)

Risposta scritta ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che è stata data risposta scritta alle seguenti interrogazioni:

«Interrogazione Monni sulla soppressione delle Preture di Orani, Dorgali, Gavoi, eccetera, nel circondario del Tribunale di Nuoro». (1251)

«Interrogazione Lippi - Anedda sulle discriminazioni dell'Amministrazione Comunale di Masullas nella concessione dell'uso del campo sportivo». (1144)

«Interrogazione Maddalon - Pedroni sulla carenza di grano duro necessario alle industrie di pastificazione in Sardegna». (1244)

«Interrogazione Pedroni sull'erogazione dei contributi sul fatturato agli industriali sugherieri di Tempio per gli anni 1960 - 61 - 62 - 63». (1248)

Continuazione della discussione e approvazione del disegno di legge: «Istituzione di un fondo speciale per la tutela dei livelli produttivi ed occupativi del settore industriale». (333)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del disegno di legge: «Istituzione di un fondo speciale per la tutela dei livelli produttivi ed occupativi del settore industriale»; relatore l'onorevole Rojch. E' iscritto a parlare l'onorevole Zucca. Ne ha facoltà.

ZUCCA (Indip.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, accogliendo l'invito della Presidenza del Consiglio, un gruppo di colleghi è sulla via di trovare una soluzione al problema che abbiamo in discussione, per cui, se ella non ha nulla in contrario, chiederei una sospensione di mezz'ora, tre quarti d'ora, per consentire la formulazione di due, tre articoli con cui dovrebbe concludersi questa vicenda del disegno di legge sul Fondo, presentato dalla Giunta regionale.

PRESIDENTE. Se nessuno si oppone, poiché questo agevolerebbe i lavori del Consiglio... Prego, onorevole Frau.

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). Io sarei dell'avviso, completando l'osservazione del

collega Zucca, di invitare a partecipare a questa discussione informale tutti i rappresentanti dei Gruppi, perché non vorrei che ci fosse una discriminazione già in partenza. Dobbiamo essere tranquilli circa gli intendimenti della maggioranza rispetto alla Destra Nazionale. Se siamo garantiti di questo, noi non ci opponiamo alla richiesta dell'onorevole Zucca.

PRESIDENTE. Onorevole Frau, gli accordi tra i Gruppi sono lasciati alla discrezionalità dei Gruppi stessi; tali accordi non possono naturalmente impegnare la Presidenza né la stessa può interferire nell'attività politica dei Gruppi.

Ritengo opportuno, quindi, consentire un'interruzione della seduta, affinché sia avviato un discorso possibilmente conclusivo sull'argomento. Poiché nessuno si oppone, sospendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 10 e 40, viene ripresa alle ore 12).

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori. La parola al consigliere Zucca, il quale dovrebbe terminare il suo intervento.

ZUCCA (Indip.). Signor Presidente, come ella sa, la Giunta propone alcuni emendamenti, che sono il risultato di un accordo politico avvenuto tra tutti i Gruppi. Naturalmente, la presentazione ufficiale di questi emendamenti (ecco perché la prego di darne lettura) evita che io prosegua nel mio intervento, iniziato in altra seduta e rimasto interrotto.

PRESIDENTE. E' pervenuto alla Presidenza un emendamento all'articolo 1, sostitutivo totale, a firma Gianoglio - Dessanay - Pudu Mario - Serra. Se ne dia lettura.

FRANCESCONI, Segretario:

«Art. 1. Al fine di reintegrare parzialmente la Società Finanziaria Industriale Rinascente Sardegna (SFIRS) delle perdite subite per effetto della titolarità del pacchetto azionario

della S.p.A. Tessili sarde associate e delle conseguenti spese di gestione, l'Amministrazione regionale è autorizzata a versare alla SFIRS un contributo straordinario di L. 10 miliardi, con decreto del Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione della Giunta medesima.

L'erogazione del contributo avverrà solo dopo che la SFIRS avrà stipulato accordi giuridicamente vincolanti aventi per oggetto:

a) la cessione immediata della maggioranza delle azioni della S.p.A. Tessili sarde associate;

b) la cessazione immediata, da parte della SFIRS, di ogni attività di gestione delle aziende Tessili sarde associate S.p.A.;

c) la cessione, entro un anno dalla data di stipulazione degli accordi di cui sopra, di una ulteriore quota del pacchetto azionario, sino a raggiungere il limite minimo dell'80 per cento.

Tali accordi devono essere preventivamente approvati dalla Giunta regionale, con propria deliberazione, sentita la competente Commissione consiliare.

L'Amministrazione regionale è altresì autorizzata a concedere un contributo straordinario a favore della SFIRS di L. 1 miliardo per le spese di gestione delle aziende della S.p.A. Tessili sarde associate, relative a un periodo non superiore a 90 giorni dalla data di stipulazione degli accordi suddetti.

Ogni futuro aumento della partecipazione azionaria della Regione Autonoma della Sardegna al capitale della SFIRS deve essere approvato dal Consiglio regionale della Sardegna». (4)

PRESIDENTE. I presentatori possono illustrare l'emendamento, se lo desiderano. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gianoglio.

GIANOGLIO (D.C.), Assessore al bilancio, programmazione e rinascita. Signor Presidente, l'unica osservazione che vorrei fare sull'emendamento (che, essendo il risultato anche di una consultazione fra tutti i Gruppi, non credo sia necessario illustrare), è che, al po-

VI LEGISLATURA

CCCXLVII SEDUTA

17 APRILE 1974

sto della dizione: «Società per Azioni Tessili Sarde Associate», si dovrebbe mettere la dizione relativa alla ragione sociale di ogni singola azienda del gruppo, ossia: «Leonardo da Vinci», «Ermion», «Marfili» e «Moquette». La variazione dovrebbe essere apportata in sede di coordinamento.

PRESIDENTE. Si rimane, allora, d'intesa che la dizione «Società per Azioni Tessili Sarde Associate» viene sostituita dall'elencazione precisa delle società oggetto della presente legge. Sarebbe opportuno, a mio giudizio, avere l'elenco delle stesse in maniera completa e prima che si voti l'emendamento, perciò pregherei il collega Gianoglio di darci l'elencazione tassativa delle società che dovrebbero sostituire la dizione «Società per Azioni Tessili Sarde Associate». Preferirei un'elencazione tassativa perché, a mio giudizio, non deve esserci motivo di dubbio o di incertezza, trattandosi di cose così importanti. Vorrei pregare allora il collega Gianoglio di dettare alla Segreteria l'elenco preciso delle Società oggetto dell'articolo.

GIANOGLIO (D.C.), Assessore al bilancio, programmazione e rinascita. Le Società sono: la «Leonardo da Vinci», l'«Ermion», la «Marfili» e la «Moquette».

PRESIDENTE. D'accordo. Allora è chiaro che l'emendamento suona con la dizione che ora è stata dettata dall'Assessore Gianoglio. Poiché nessuno domanda di parlare, metto in votazione l'emendamento sostitutivo totale numero 4. Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova)*. Chi non lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

FRANCESCONI, Segretario:

Art. 2

Per la realizzazione degli scopi precisati nell'art. 1 le disponibilità del fondo saranno

utilizzate, alle condizioni particolari che saranno ravvisate rispondenti ai singoli casi concreti, per il compimento delle seguenti operazioni:

a) finanziamenti, sotto forma di mutui, aperture di credito, sconti cambiari, riporti, anticipazioni sui crediti derivanti da forniture, su titoli, su merci e acquisto di obbligazioni;

b) prestazioni di garanzie fidejussorie;

c) partecipazione al capitale di rischio delle imprese, mediante l'acquisto di azioni già emesse ovvero di nuova emissione;

d) finanziamenti a persone e società che assumono partecipazioni nelle imprese di cui all'articolo 1, ai fini del loro riassetto, ovvero nelle società previste nella lettera che segue.

PRESIDENTE. All'articolo 2 è stato presentato un emendamento, soppressivo totale, a firma Gianoglio, Dessanay, Puddu Mario e Serra. Se ne dia lettura.

FRANCESCONI, Segretario:

«Articoli 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9. Gli articoli 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 sono soppressi». (6)

PRESIDENTE. Credo che l'emendamento non abbia bisogno di illustrazione. Poiché nessuno domanda di parlare, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 10.

FRANCESCONI, Segretario:

Art. 10

Nello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1974 è istituito il capitolo 26733 così denominato: «Fondo per la tutela dei livelli produttivi ed occupativi del settore industriale e per facilitare il riassetto finanziario, tecnico ed economico di imprese industriali, aventi la se-

de legale e gli impianti in Sardegna che, economicamente valide, si trovino in difficoltà a proseguire l'attività produttiva per eventi congiunturali con lo stanziamento di lire 10.000.000.000».

Alle spese di L. 10.000.000.000 gravante sull'esercizio 1974 si fa fronte:

a) per L. 2.490.000.000 mediante l'impiego di una quota, di pari importo, dell'accertamento effettuato sul capitolo 21148 - di nuova istituzione - dello stato di previsione dell'entrata del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1973, col D.P.G.R. n. 323 del 21 dicembre 1973 e finora non utilizzata;

b) per L. 3.010.000.000 mediante l'impiego di una corrispondente quota dello stanziamento del cap. 17904 dello stato di previsione della spesa del bilancio regionale per l'anno finanziario 1973;

c) per L. 3.500.000.000 mediante l'impiego di una corrispondente somma dello stanziamento del capitolo 27901 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1973;

d) per L. 1.000.000.000 mediante la riduzione di una corrispondente somma dello stanziamento del capitolo 27901 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'esercizio 1974.

Alla restante spesa di L. 5 miliardi si provvederà mediante lo stanziamento, sui capitoli corrispondenti al cap. 26733 del bilancio 1974 della somma di L. 1.000.000.000 per ognuno degli esercizi dal 1975 al 1979.

PRESIDENTE. A questo articolo sono stati presentati due emendamenti. Se ne dia lettura.

FRANCESCONI, Segretario:

Emendamento sostitutivo parziale Gianoglio - Are - Puddu Mario:

«Art. 10 — Nel secondo comma sostituire la lettera a) con la seguente: a) per lire 2.490.000.000 mediante l'impiego di una quota, di pari importo, dell'accertamento effet-

tuato sul cap. 21148 - di nuova istituzione - dello stato di previsione dell'entrata del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1973 e finora non utilizzata». (1)

Emendamento sostitutivo totale Gianoglio - Dessanay - Puddu Mario - Serra:

«Art. 10 — Nello stato di previsione della spesa del Bilancio della Regione per l'anno finanziario 1974 è istituito il capitolo 26728 così denominato:

"Contributo straordinario alla SFIRS a reintegro delle perdite subite nella gestione delle aziende appartenenti alla S.p.A. Tessili sarde associate. Con lo stanziamento di L. 11 miliardi". Alla spesa di L. 11 miliardi si fa fronte;

a) per L. 2.490.000.000 mediante l'impiego di una quota, di pari importo, dell'accertamento effettuato sul cap. 21148 - di nuova istituzione - dello stato di previsione dell'entrata del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1973 e finora non utilizzato;

b) per L. 4.010.000.000 mediante l'impiego di una corrispondente quota di uno stanziamento del cap. 17904 dello stato di previsione della spesa del Bilancio regionale per l'anno finanziario 1973;

c) per L. 3.500.000.000 mediante l'impiego di una corrispondente somma dello stanziamento del cap. 27901 dello stato di previsione della spesa del Bilancio della Regione per l'anno finanziario 1973;

d) per L. 1 miliardo mediante la riduzione di una corrispondente somma dello stanziamento del cap. 27901 dello stato di previsione della spesa del Bilancio della Regione per l'esercizio 1974.

Le spese per l'attuazione della presente legge fanno carico al cap. 26728 dello stato di previsione della spesa del Bilancio della Regione per l'anno finanziario 1974». (5)

PRESIDENTE. I due emendamenti mi sembrano in contraddizione. La Giunta ritira l'emendamento numero 1?

DESSANAY (P.S.I.), Assessore all'industria e commercio. E' ritirato.

PRESIDENTE. L'emendamento numero 5 può essere illustrato. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dessanay.

DESSANAY (P.S.I.), Assessore all'industria e commercio. E' evidente che, essendo stata riformata tutta la parte relativa ai primi nove articoli della legge, l'ultimo articolo (che riguardava la parte finanziaria) doveva essere modificato in coerenza. Ho preso la parola per dire che si tratta di una riconduzione a coerenza dell'articolo finanziario della legge, ma anche, soprattutto, ho preso la parola perché sento il dovere di rettificare qui quanto ebbi ad affermare durante la mia replica l'altro giorno, relativamente al tasso di interesse praticato oggi dalle banche. Io avevo detto il 13 per cento; ora, il Banco di Sardegna (è bene che il Consiglio lo sappia anche per dovere mio e per dovere di onestà), mi ha fatto sapere che il tasso praticato non è quello del 13, ma è quello del 9. Invece, ci sono altre banche che fanno il 13...

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). Ma le altre banche cosa hanno offerto, cosa dicono?

DESSANAY (P.S.I.), Assessore all'industria e commercio. Le altre banche non hanno detto niente, non hanno rettificato; ha rettificato soltanto il Banco di Sardegna e ho sentito il dovere di comunicare pubblicamente quanto sopra.

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

LIPPI (M.S.I. - Destra Nazionale). Signor Presidente, è solo una richiesta di chiarimento. L'Assessore Gianoglio aveva giustamente, a proposito dell'emendamento numero 4, chiarito che cosa si intendesse per Società per Azioni Tessili Sarde, specificando: «Leonardo da Vinci», «Ermion» «Marfili» e «Moquette». Mi pare che lo stesso chiarimento debba essere portato in questo articolo. Cioè, anziché dire: «contributo straordinario alla

SFIRS a reintegro delle perdite subite nella gestione delle aziende appartenenti alla S.p.A. Tessili Sarde Associate», dire: «Leonardo da Vinci, Ermion Moquette e Marfili». Solo questo.

PRESIDENTE. In sede di coordinamento, procederemo alla sostituzione delle parole: «S.p.A. Tessili Sarde Associate» con l'elencazione tassativa delle società che sono state menzionate poc'anzi dall'Assessore Gianoglio. Ha domandato di parlare l'onorevole Zucca. Ne ha facoltà.

ZUCCA (Indip.). C'è la questione del titolo...

PRESIDENTE. Sì. E' chiaro che si tratterà di fare un lavoro di coordinamento anche per quanto riguarda il titolo. Ha domandato di parlare l'onorevole Pisano. Ne ha facoltà.

PISANO (D.C.). Brevemente, signor Presidente, anche in relazione alla comunicazione opportuna che l'Assessore ha fatto. Ecco, io vorrei ricordare, per quanto riguarda il tasso di interesse per il futuro, che la convenzione di tesoreria esistente tra la Regione e le banche tesoriere contiene una norma, la quale precisa che in presenza di atti perfetti da parte dell'Amministrazione regionale, le banche si impegnano ad effettuare anticipazioni con un tasso di interesse concordato con l'Amministrazione regionale stessa, in modo tale che si aggiungano soltanto le spese effettive al tasso di interesse pagato alle banche dalla Regione. Ora, non mi pare che ci sia dubbio che una legge sia un atto perfetto; non mi pare che ci sia dubbio che questa legge preveda un contributo da parte della Regione alla SFIRS; non mi pare, quindi, che ci sia dubbio che questa norma debba essere applicata.

Pertanto, io credo che non soltanto il Banco di Sardegna, ma anche l'altro istituto di credito co-tesoriere, debbano far scattare questa norma. Non si potrà allora parlare non dico di interessi del 13 o 14 per cento, ma neanche del 9 per cento. L'interesse dovrà es-

sere concordato con l'Amministrazione regionale.

Ecco, io vorrei fare una raccomandazione alla Giunta perché non mi risulta che, fino a questo momento, quello strumento di cui la Giunta dispone sia stato utilizzato.

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

ZUCCA (Indip.). Purtroppo, il problema che solleva il collega Pisano non è così semplice, perché, in realtà, le banche hanno fatto dei prestiti, non anticipazioni; questo qui, adesso, è un reintegro di prestiti già fatti, quindi, si può fare una pressione politica, ma non credo sia facilmente richiamabile la convenzione. Loro, infatti, non hanno scontato dei decreti già emessi (e anticipazione significa questo). Questa è una legge che, sia pure in ritardo, reintegra le banche di una certa quota; quindi, una pressione politica si può sempre fare, ma non credo che si possa richiamare puramente e semplicemente la convenzione.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Gianoglio e più numero 5. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

E' stato presentato un altro emendamento, a firma Rojch, Melis Antonio, Piero Puddu e Ghinami. Se ne dia lettura.

FRANCESCONI, Segretario:

«La presente legge è dichiarata urgente ai sensi e per gli effetti dell'art. 33 dello Statuto speciale per la Sardegna ed entra in vigore nel giorno della sua pubblicazione». (2)

PRESIDENTE. L'emendamento non occorre illustrarlo; possiamo senz'altro metterlo in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Vorrei significare ai colleghi che anche il titolo va modificato e pertanto, invece che far-

lo in sede di coordinamento, metterò ora in votazione il titolo in una stesura diversa attraverso l'emendamento numero 3, sostitutivo totale, a firma Gianoglio, Dessanay, Puddu Mario e Serra, che credo sia stato già distribuito. In base all'emendamento il titolo dovrebbe suonare infatti così: «Contributo straordinario alla SFIRS a reintegro delle perdite subite nella gestione delle aziende appartenenti alla S.p.A. Tessili Sarde Associate», con l'intesa che anche qui sarà da sostituire la dizione: «Tessili Sarde Associate» con l'elencazione tassativa delle singole aziende.

Non occorre, credo, illustrare l'emendamento; lo metto senz'altro in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: «Istituzione di un fondo speciale per la tutela dei livelli produttivi ed occupativi del settore industriale».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	46
votanti	45
maggioranza	23
favorevoli	30
contrari	15
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Anedda - Baghino - Bertolotti - Biggio - Birardi - Campus - Carrus - Chessa - Dessanay - Fadda - Floris - Francesconi - Frau - Ghinami - Gianoglio - Granese - Guaita - Isola - Lilliu - Lippi - Macis Elodia - Maddalon - Masia - Melis Antonio - Melis G. Battista (P.C.I.) - Melis G. Battista (P.S.d'A.) - Melis Pietrino - Melis Tullio

VI LEGISLATURA

CCCXLVII SEDUTA

17 APRILE 1974

- Milia - Montis - Orrù - Pedroni - Pisano - Puddu Mario - Puddu Piero - Puggioni - Raggio - Rojch - Schintu - Serra - Soddu - Spano - Tronci - Usai - Zucca.

Si sono astenuti: Presidente Contu).

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare sull'ordine del giorno l'onorevole Melis Antonio. Ne ha facoltà.

MELIS ANTONIO (D.C.). Chiederei alla cortesia della signoria vostra di voler mettere in discussione subito il disegno di legge sull'ARST e poi, magari, riprendere i lavori questo pomeriggio con la mozione sull'ARST stessa.

PRESIDENTE. Sulla proposta dell'onorevole Melis sentiamo anche il parere degli altri Gruppi. Ha domandato di parlare l'onorevole Raggio. Ne ha facoltà.

RAGGIO (P.C.I.). Sono d'accordo sulla proposta. Vorrei però ricordare a lei, signor Presidente, e ai colleghi, che dobbiamo ancora concludere la discussione della mozione relativa alle Tessili Sarde. Si potrebbe questo pomeriggio concludere la discussione della mozione, per esempio; e stamane iniziare la mozione sull'ARST.

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

ZUCCA (Indip.). Accetto la proposta del collega Melis Antonio, con cui io concordo; cioè iniziare stamane la discussione sull'ARST; alla ripresa dei lavori, stasera, concludere la discussione della mozione sulle Tessili sarde e poi riprendere l'ARST. Mi pare che questa sia anche la proposta del collega Melis, con cui solidarizzo.

PRESIDENTE. C'è solo un chiarimento che sarebbe necessario la Presidenza abbia: intendiamo iniziare col programma ARST o con il disegno di legge sull'ARST?

ZUCCA (Indip.). Con la legge sull'ARST.

PRESIDENTE. Va benissimo. Ha domandato di parlare l'onorevole Frau. Ne ha facoltà.

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). Signor Presidente, io credo sia opportuno avere la presenza in aula quanto meno dell'Assessore competente per il settore. Mi pare che potremmo iniziare oggi pomeriggio, in modo che possa essere presente.

Nessuno di noi — io sono incaricato dal Gruppo di esprimere il nostro giudizio — credo sia pronto ad iniziare questa discussione stasera. Io sono favorevole perché si inizi stasera, ma intanto si dia corso alla discussione della mozione sull'ARST.

PRESIDENTE. Non so se l'Assessore sarà presente stasera. Sentiamo la Giunta.

GIANOGLIO (D.C.), Assessore al bilancio, programmazione e rinascita. Io non so se l'Assessore competente per materia potrà essere disponibile per stasera; comunque posso assicurare il Consiglio che, avendo seguito, anche nei contatti col Ministero, direttamente e personalmente la pratica, posso essere in grado di trattare il problema anche nella fase del dibattito consiliare.

PRESIDENTE. Allora, poiché nessuno si oppone, la Presidenza accoglie la richiesta del consigliere Antonio Melis.

Discussione del disegno di legge: «Modifiche alla legge regionale 9 giugno 1970, n. 3 relativa alla istituzione della Azienda Regionale Sarda Trasporti (A.R.S.T.)». (313)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca dunque la discussione del disegno di legge: «Modifiche alla legge regionale 9 giugno 1970, numero 3, relativa all'istituzione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti (A.R.S.T.)»; relatore l'onorevole Guaita.

Dichiaro aperta la discussione generale. E' iscritto a parlare l'onorevole Schintu. Ne ha facoltà.

SCHINTU (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'esame del disegno di legge in discussione sulla ristrutturazione della Azienda regionale trasporti non può essere disgiunto da un esame complessivo della situazione dei trasporti in Sardegna, per l'importanza che assume nella nostra Isola avere una rete di trasporti efficiente, tenendo presente che la nostra insularità ci distacca dalla Penisola; è necessario, pertanto, un esame che tenga conto di questa situazione.

Il disegno di legge in esame, che modifica la legge numero 3 approvata nel '70, migliora indubbiamente la situazione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, perché da una legge di gestione passiamo ad una fase più avanzata, dando compiti maggiori all'Azienda stessa, compiti più precisi e più importanti per quanto riguarda il processo della pubblicizzazione; in questi anni trascorsi, infatti, l'ARST ha portato avanti una politica dei trasporti ristretta dal punto di vista gestionale delle aziende private che venivano man mano pubblicizzate. Con questa legge, invece, noi facciamo un ulteriore passo in avanti per affrontare chiaramente il problema della pubblicizzazione in Sardegna: l'articolo 2 del disegno di legge in discussione è abbastanza chiaro per i compiti che l'Azienda dovrà assumere.

Ecco perché noi intendiamo che il discorso non sia soltanto ristretto all'Azienda regionale trasporti, che rimane il punto centrale della pubblicizzazione in Sardegna, ma che debba tenere conto della situazione dei trasporti in generale. D'altronde, questo problema non è che venga all'ordine del giorno soltanto oggi, ma è scaturito in un modo abbastanza drammatico alcuni mesi or sono, anche se si era avvertito già, precedentemente, con la crisi energetica. E' venuta fuori, infatti, drammaticamente, la situazione dei trasporti in Italia, soprattutto nel Mezzogiorno e nelle Isole. Basti pensare alla situazione drammatica dell'Azienda Consortile dei Trasporti di Cagliari, che non solo non riesce a pagare i dipendenti, perché non ha i fondi necessari, ma sta sempre più riducendo la sua potenzialità di trasporto. Il nostro Gruppo ha già e-

spresso il suo parere sul problema dell'A.C.T. qualche settimana fa, quando abbiamo svolto un'interpellanza richiamando l'attenzione della Giunta, dell'Assessore agli enti locali e dell'Assessore ai trasporti sulla necessità di un intervento, non solo finanziario, ma che riguardasse anche gli investimenti necessari a questa Azienda per metterla in condizioni di funzionare. Non soltanto, ma abbiamo chiesto di intervenire, per la parte che compete ad ognuno di questi Assessori (enti locali e trasporti), per quanto concerne il riassetto dell'Azienda, la funzionalità del suo consiglio di amministrazione e dell'assemblea consortile, la partecipazione che i consigli di amministrazione che formano il consorzio debbono avere.

Per questo noi riteniamo che il problema dei trasporti sia uno dei problemi fondamentali per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna e in questo quadro esso va visto. Non si fa che parlare del problema dei trasporti. Anche oggi, nelle stesse dichiarazioni del Governo (quando si è presentato il Governo Rumor), non si è fatto altro che accennare alla necessità di soddisfare la richiesta sociale, che viene dai lavoratori, che viene dai cittadini, che viene dagli studenti, alla necessità di migliorare il trasporto pubblico e di rispondere a questa domanda sociale che viene avanzata da tutte le parti politiche del Paese, dalla popolazione in generale.

Riteniamo, pertanto, che la Regione, col concorso dello Stato (che non deve mai mancare), debba utilizzare meglio le sue risorse e quelle dello Stato e degli enti locali, e che queste risorse debbano privilegiare il trasporto pubblico e non il trasporto privato; però, qui, ci troviamo di fronte ad una contraddizione immediata, quando apprendiamo dalla stampa l'intervista del Governatore della Banca d'Italia, o la posizione del Governo che chiude i crediti verso le Regioni, verso gli enti locali, i Comuni, le Province, in materia di investimenti — ed è cosa di questi giorni —. E' chiaro, infatti, che così si appesantisce il problema dei trasporti assieme ad altre esigenze presenti nella domanda sociale che vie-

VI LEGISLATURA

CCCXLVII SEDUTA

17 APRILE 1974

ne dal Paese, come, per fare degli esempi, il problema delle scuole, il problema degli ospedali e così via.

Ma ora, riferendoci ai trasporti, è chiaro che in questa posizione del Governo, intenzionato ad adoperare questa stretta creditizia sugli investimenti sociali, una delle cose che colpisce di più è quanto si riferisce ai trasporti pubblici. Facciamo un esempio: perché l'Azienda Consortile Trasporti si è trovata immediatamente con le banche chiuse, con gli sportelli chiusi, senza quattrini, all'improvviso, senza sapere niente, malgrado avesse mandato ambascierie presso il Banco di Napoli a Napoli e così via? Proprio per questa stretta creditizia che c'è stata e che colpisce indubbiamente queste aziende, le aziende municipalizzate, quelle consortili, gli enti locali, i Comuni, le Province, colpisce la stessa Regione.

Ecco, la Regione, a questa posizione del Governo deve opporsi anche nel quadro del discorso rivendicativo che facevamo ieri attorno alla «509»: il Governo non può mantenere questa posizione. Questa posizione aggrava maggiormente la situazione degli enti locali, dei nostri Comuni, e di conseguenza aggrava maggiormente la situazione della Regione, che deve poi intervenire con mezzi propri — se ne ha e fino a quando ne avrà — per poter far camminare questa macchina importante e rispondere a queste esigenze sociali. E' necessario che la Regione non aspetti i piani nazionali, ma che si colleghi ai piani nazionali per predisporre un suo piano regionale dei trasporti. Noi non possiamo più vivere alla giornata; pur avendo un'Azienda regionale trasporti efficiente e pur potendo esprimere un giudizio positivo sulla funzionalità del suo Consiglio di amministrazione, sulla funzionalità dei tecnici che ci lavorano, sul miglioramento del servizio e così via, questo tuttavia deve essere collegato ad un piano regionale dei trasporti che vede innanzi tutto il superamento delle situazioni deficitarie che ci sono nella Regione e che sono legate all'assetto del territorio.

Ecco: non possiamo non vedere il piano regionale dei trasporti collegato all'assetto ter-

ritoriale. La mancanza del piano urbanistico regionale, la mancanza di un programma di assetto territoriale, infatti, rallenta chiaramente lo sviluppo della pubblicizzazione, e lo sviluppo dei trasporti in Sardegna, per cui dobbiamo individuare (anzi, sono già individuati, non sono cose che stiamo inventando in questo intervento) i comprensori di traffico già esistenti e potenziarli, chiamando a realizzare questo piano tutte le aziende di trasporto della Sardegna; facendo perno innanzitutto sull'Azienda regionale trasporti ma con il concorso anche delle Ferrovie dello Stato, con il concorso delle Ferrovie in concessione, con il concorso di tutte le altre aziende pubbliche a livello urbano, come quelle di Cagliari, di Sassari e di Nuoro (che si sta costituendo o è già costituita), per fare un piano organico dei trasporti in Sardegna; perché, senno, è inutile che facciamo una legge di rifinanziamento dell'Azienda regionale trasporti se prima non abbiamo questa visione completa, generale, di un piano organico dei trasporti in Sardegna.

Occorre, dunque, un coordinamento di tutto il settore per arrivare ad un coordinamento fra gomma e rotaia, insomma, tra trasporto su rotaia e trasporto su gomma. Noi riteniamo che in Sardegna, pur puntando al rafforzamento dell'Azienda regionale trasporti, cioè del trasporto su gomma, dobbiamo fare in modo che ci sia anche un rafforzamento, del settore ferroviario; che anche in Sardegna si attui, cioè, una parte del piano nazionale delle Ferrovie dello Stato.

C'è un piano di 2.000 miliardi, se ne parla, il Governo pare che abbia deciso e non deciso; quello che sappiamo di certo è che ha deciso per il raddoppio delle linee Roma-Firenze che invece andrà a costare, con i prezzi nuovi, sui 600 miliardi. E con questo, avremo sì una ferrovia molto veloce (150 chilometri all'ora, non so quanto sarà, si dice anche di più), però sarà a discapito dei 10.000 chilometri delle Ferrovie dello Stato che sono tutto il connettivo dei trasporti italiani e che subiranno una flessione.

In questo quadro rientra la Sardegna. Noi dobbiamo tenere conto che abbiamo una dorsale ferroviaria che va da Cagliari a Porto Torres, con una diramazione che da Chilivani va ad Olbia, un'altra che va da Cagliari ad Iglesias e Carbonia. Questa dorsale va rafforzata, perché soltanto così noi possiamo iniziare a fare un discorso serio sui trasporti in Sardegna, tenendo conto che questa dorsale delle Ferrovie dello Stato attraversa, o è nelle vicinanze, di alcuni comprensori di traffico urbano e anche di traffico industriale: Cagliari, la zona di Iglesias, Carbonia, Sant'Antioco, la zona San Gavino - Villacidro, la zona di Porto Torres e la zona che sta venendo su per la quale noi riteniamo (lo abbiamo già detto in Commissione) sia necessario un rafforzamento, se non addirittura l'istituzione di una nuova linea, l'Abbasanta - Ottana, Nuoro, Siniscola e così via.

Dobbiamo anche stare attenti al taglio dei «rami secchi» delle ferrovie concesse; è chiaro che bisogna tagliare proprio dove sono secchi, ma siccome lo sono dappertutto, dobbiamo vedere di studiare anche il modo del rafforzamento delle ferrovie in concessione, perché soltanto in questo quadro noi possiamo avere delle aziende come l'Azienda Regionale Sarda Trasporti, che fa il trasporto su gomma, soprattutto urbano ed extraurbano, per il collegamento fra i Comuni, fra il capoluogo, fra i capoluoghi di zona e così via, nell'area delle zone industriali. Soltanto così potremo avvicinare le distanze che invece riscontriamo attualmente in Sardegna. Riteniamo pertanto che bisogno fare effettivamente dell'azienda pubblica un idoneo strumento, un servizio che risponda alla domanda sociale, che risponda alla domanda che fa il cittadino, che fa il lavoratore, che fa lo studente, che fa lo stesso dipendente dell'azienda, perché un dipendente che si trova a lavorare in un'azienda efficiente, in un'azienda capace, si sente difeso anche dal punto di vista salariale, normativo, delle conquiste che ha ottenuto e che può ottenere anche in avvenire; ma tutto questo, solo se visto in un quadro più generale dei traspor-

ti in Sardegna, per cui noi chiediamo una politica nuova.

Noi riteniamo che le somme date all'ARST come contributo annuale, e che possono essere anche aumentate, non debbano essere date a scatola chiusa, ma sempreché queste somme rispondano ad un investimento dei trasporti in Sardegna, perché riteniamo che siano quattrini spesi bene, quattrini che rispondono poi ad un investimento economico. Diceva, ieri sera, l'onorevole Carrus, parlando sulla «509», che le nostre industrie lavorano al 65 per cento: ed è vero. Io potrei leggervi qui, se avessimo tempo, l'elenco delle industrie italiane, pubbliche o private, alcune private per metà e per metà pubbliche, che lavorano effettivamente al 65 per cento: non riescono a rispondere alla domanda che viene fatta. Quando si dice che sono necessari in Italia 30 mila nuovi autobus subito, che vi è una necessità di 4-5 mila autobus all'anno in più per rispondere a questa domanda sociale, è una verità; ma è anche una verità il fatto che le industrie oggi non sono in condizioni di poter rispondere a questa domanda, a questa richiesta che viene fatta.

Anche qui la Regione deve dire qualche cosa; non qualche cosa, anzi, deve dire molto! Deve dirlo sia per quanto riguarda il piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, sia per quanto riguarda il piano del Governo per il rilancio dei trasporti pubblici. Per cui noi, come Regione, dobbiamo predisporre un piano regionale dei trasporti, che chieda allo Stato quanti di questi 30 mila autobus vanno alla Regione sarda; e ancora: in questo piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato e delle ferrovie concesse si parla anche della Sardegna, ma, in concreto, che cosa si fa per migliorare il traffico nei comprensori che sono stati individuati?

Se vogliamo uno sviluppo industriale armonico, che i prezzi non siano alti, che ci sia anche l'economicità (perché si lavora comunque e soprattutto per l'economicità e per i redditi, anche se si tratta di aziende pubbliche), è chiaro che Ottana non può restare così, una grande industria senza un collegamen-

to ferroviario efficiente; è chiaro anche che le industrie di Villacidro non possono continuare in questo modo, senza collegamento con le Ferrovie dello Stato a San Gavino; è chiaro che, se non abbiamo un collegamento ferroviario nel porto-canale, è inutile pensare che il porto-canale avrà uno sviluppo. E così dico per Iglesias e Carbonia. Io che sono di quella zona, conoscendola molto bene, mi rendo conto, quando vado lì, della situazione in cui si trovano queste aziende che trasportano tutto su gomma, perché non hanno più un collegamento ferroviario che le colleghi ai porti di S. Antioco, di Portovesme o di Cagliari.

Ecco perché noi diciamo: va bene, l'ARST va migliorata, va rafforzata, però diciamo anche che è necessario vedere l'ammodernamento ferroviario, per la sua economicità. Noi sappiamo (i dati economici sono abbastanza chiari) che per ogni tonnellata di merce trasportata occorrono 500 chilocalorie, se trasportata via gomma; ne occorrono invece 60 se questo stesso trasporto viene fatto a mezzo ferroviario Diesel; e ne occorrono appena 30 se questo trasporto è fatto su rotaia elettrica, sui trams e così via.

Quando abbiamo svolto l'interpellanza sull'ACT, noi abbiamo motivato la nostra posizione contraria allo smantellamento delle rotaie a Cagliari: e su questo punto ci ritorneremo, proprio partendo dall'economicità della ferrovia elettrica, per sottolineare la necessità che la Regione riveda questo problema e dia corso anche a quell'incontro triangolare che c'è già stato sui trasporti (Governo, Regione e Sindacati) alcuni anni fa, che però è rimasto lettera morta. La Regione prenda l'iniziativa di riconvocare questo incontro, non per sentire esperti, ma per proporre agli esperti, a tecnici, che cosa i politici vogliono, che cosa la Regione vuole realizzare in modo che ci sia uno sviluppo coordinato dei trasporti in Sardegna.

Dicevo che abbiamo necessità dell'aumento del parco degli autobus; che abbiamo conosciuto, dopo aver visto la legge in Commissione, qual era la consistenza degli autobus dell'ARST, consistenza inadeguata per lo svi-

luppo che l'Azienda deve avere. Giustamente, il piano di investimento che esamineremo dopo il disegno di legge ci dovrà permettere di contribuire al miglioramento del parco autobus dell'ARST ma, in questo quadro, noi dobbiamo chiedere finanziamenti dallo Stato per quanto riguarda il trasporto via gomma; cioè la Regione sarda non dev'essere tagliata fuori dal piano nazionale dei trasporti. Se noi pensiamo che ottimale è un pullmann ogni 1000 abitanti e anche, in certe zone, ogni 650 abitanti, siamo ancora lontani da queste due cifre, da queste due ipotesi. Però su questa linea, noi penso, dobbiamo lavorare, se vogliamo realizzare obiettivi concreti, obiettivi solidi, obiettivi tali che si possa dire che abbiamo un'azienda pubblica che non è fallita; insomma che abbiamo un'azienda pubblica che dimostra di andare avanti e di rispondere se non in tutto, per lo meno in parte, a questa domanda sociale che viene fatta.

Per quanto riguarda la legge, abbiamo fatto un dibattito abbastanza lungo in Commissione, per cui non lo ripeterò qui. Noi, in Commissione, ci siamo battuti innanzi tutto per la linea pubblica, che poi è stata riaffermata nell'articolo 2: e su questo siamo d'accordo. Quello a cui noi puntiamo è che con questi quattrini, che debbono andare una parte per la gestione dell'ARST e l'altra per investimenti, si realizzino delle cose concrete e non aleatorie che si sfasciano dopo un giorno.

L'altra questione che noi riteniamo importante è che debba essere abrogato l'articolo 7 della legge, laddove ci si richiama ad un Comitato regionale di coordinamento dei trasporti in base al Decreto del Presidente della Repubblica del 19 maggio del '49. Noi (facendo il discorso che abbiamo fatto prima) riteniamo questo Comitato superato in questa legge; riteniamo sì che il presidente dell'ARST debba farne parte, ma questo Comitato è una cosa messa lì, attaccata lì senza nesso logico. Bisogna invece fare, come Regione Sarda, una legge che coordini il settore dei trasporti; se partiamo da questa visuale, da questo punto di vista, questo Comitato nella legge dell'ARST, secondo il nostro parere, non

c'entra niente; però diciamo che il presidente dell'ARST deve farne parte, fino a quando non sarà fatta una legge sul problema del coordinamento dei trasporti in Sardegna, tenendo conto anche delle norme di attuazione approvate da poco dal Consiglio regionale.

Il Consiglio, in materia di trasporti, ha altri compiti, che non sono solo quelli della ARST, ma altri maggiori compiti, altri maggiori oneri, non esclusivamente di natura finanziaria (che speriamo siano pochi), ma altri maggiori oneri di carattere politico, di direzione, di coordinamento. Per questo motivo noi riteniamo che l'articolo 7 debba essere cassato e che il presidente dell'ARST entri invece a far parte del Comitato che si richiama al citato articolo 7.

L'altro argomento che ha portato il Gruppo comunista in Commissione a non approvare questa legge, riguarda la nomina del presidente dell'ARST. Noi riteniamo che detto presidente non debba essere nominato con decreto della Giunta regionale, del suo Presidente, ma che in merito debba essere mantenuto in piedi il precedente articolo della legge numero 3, per cui il presidente dell'ARST veniva eletto dal suo consiglio di amministrazione tra i suoi membri. Ora, questa non è una cosa di poco conto; noi riteniamo che sia una cosa di grossa importanza politica. Innanzi tutto, se è vero (come è vero, e questo lo ha sostenuto il Presidente Del Rio in Commissione) che si dà un giudizio positivo sul consiglio di amministrazione dell'ARST, sul suo presidente, sulla sua composizione; se è vero che il consiglio di amministrazione dell'ARST ha una composizione anche partitica, con rappresentanti di partiti (facciamo un esempio: l'onorevole Cambosu, quando fu eletto membro del consiglio di amministrazione, rappresentava i comunisti ed il PSIUP, che allora esistevano ancora, cioè rappresentava la opposizione di sinistra, come altri invece rappresentavano la maggioranza, vale a dire la Democrazia Cristiana, il Partito Socialista Italiano, eccetera); se è vero quanto sopra, partendo da questa considerazione e dando un giudizio positivo sull'ARST (come viene da-

to, non tanto da noi, che possiamo dare anche un giudizio negativo, ma dal Presidente della Giunta regionale, l'onorevole Del Rio, e da altri membri della stessa), ci pare che non riconfermare l'elezione del presidente dell'ARST da parte del consiglio di amministrazione sia un fatto regressivo, che fa arretrare la legge e non la fa avanzare.

Inoltre, noi riteniamo che sia un fatto democratico che i presidenti degli enti regionali vengano eletti dai propri consigli di amministrazione e non con decreto del Presidente della Giunta. Abbiamo questo esempio positivo della funzionalità democratica dell'ente, della sua dialettica interna; non è che tutto sia nato con accordo, ci sono stati contrasti, posizioni diverse, ma poi, discutendo, si è raggiunta una linea comune, un coordinamento comune che ha permesso all'ARST di non essere un ente regionale criticato, ma un ente regionale che molti, proprio partendo anche da questo punto di vista, difendono.

Come risponde alla Giunta il presidente dell'ARST? Il Presidente dell'ARST risponde alla Giunta ai sensi della legislazione regionale vigente, ai sensi della legge numero 5 sul controllo degli enti regionali. Bisogna applicare quella legge! Quando l'ARST non risponde a quei programmi, a quegli impegni di carattere politico che indicavamo prima come linea di piani di coordinamento dei trasporti in Sardegna, è chiaro che il Presidente della Giunta regionale, l'Assessore delegato, l'Assessore ai trasporti possono sempre intervenire richiamandosi alla citata legge del 1° agosto del 1966, numero 5, cioè quella che disciplinava la vigilanza sugli enti regionali.

Ma la sostanza è anche un'altra: bisogna rompere la tendenza, anche in Sardegna, secondo cui i presidenti degli enti regionali sono eletti con decreti del Presidente della Giunta e non dai rispettivi consigli di amministrazione. Questo è un punto politico che serve a superare la lottizzazione che avviene tra le varie correnti della Democrazia Cristiana o dei partiti di maggioranza. Avviene, infatti, così: se tu ti prendi questo tipo di ente ti faccio il decretino, ci mettiamo d'accordo e faccia-

mo il presidente; ed ecco come, molte volte, vengono eletti presidenti degli enti regionali persone che non sono all'altezza dei loro compiti. E' necessario, dunque, spezzare questo sistema che è andato avanti finora, della lottizzazione degli enti in Sardegna per farne un fatto democratico anche in questo senso: che i presidenti dei consigli di amministrazione vengano eletti tra i loro stessi rappresentanti. Questo è un fatto positivo, è un fatto di controllo democratico, è un fatto che fa avanzare, non regredire la forza democratica della nostra Regione.

Presenteremo alcuni emendamenti che riguardano, secondo noi, il miglioramento della legge ed in quell'occasione li discuteremo. Noi riteniamo che la legge vada, possibilmente, migliorata ancora: a questo proposito puntiamo soprattutto all'elezione del presidente da parte del consiglio di amministrazione; puntiamo inoltre alla presentazione dei piani organici di investimento da parte dell'ARST, che tengano conto del fatto che l'Azienda diventerà l'unica azienda regionale dei trasporti; essa, però, non può essere isolata, ma collegata a tutte le altre aziende pubbliche che esistono in Sardegna, in principal modo collegata alle Ferrovie dello Stato ed alle Ferrovie concesse.

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

SODDU (D.C.). Signor Presidente, il Gruppo della Democrazia Cristiana è, come è noto, favorevole all'approvazione di questo disegno di legge. E' favorevole per convincimento unanime, non manifestato oggi per la prima volta, ma coerente con una linea della Democrazia Cristiana che risale alla precedente legislatura, quando è stata varata la legge istitutiva dell'ARST, e che ha visto impegnati nella sua pratica attuazione in questi anni diversi amici democratici cristiani responsabili del settore, all'Assessorato ai trasporti, che hanno avviato di fatto la pubblicizzazione dell'intero settore, e che hanno convocato e svolto la Conferenza regionale dei trasporti

del '71, che hanno dato poi il via ad una serie di iniziative anche a livello governativo, quale quella relativa alla nomina del Commissario alle Ferrovie Meridionali. In quel tempo si occupava dell'Assessorato l'amico Guaita, che è anche relatore del presente disegno di legge.

Io cercherò di mettere in luce le ragioni per le quali il nostro Gruppo è favorevole all'approvazione di queste modifiche e di non dilungarmi eccessivamente. Siamo d'accordo con quanto sostenuto poc'anzi dal collega comunista Schintu sull'esigenza della predisposizione di un piano regionale dei trasporti che tenga conto dell'assetto territoriale e dei piani di sviluppo economico della Regione sarda. Sono ragioni che abbiamo già sviluppato e sostenute in altre occasioni e non credo sia il caso di dilungarsi a spiegarne il perché.

Le riserve che si possono fare all'attività dell'ARST in questi anni attengono soprattutto infatti all'assenza di un piano generale di riferimento che non è da addebitare probabilmente all'ARST ma, semmai, ad una carenza più generale relativa alla programmazione in Sardegna, così come il piano urbanistico, così come altri elementi di riferimento generale ai quali gli enti strumentali dovrebbero attenersi. E' evidente che nei prossimi anni, insieme al rilancio della programmazione economica, certamente ci dovrà essere una maggiore attenzione anche alle questioni territoriali, attraverso un piano urbanistico, e alle questioni dei trasporti, attraverso il piano regionale dei trasporti, collegato eventualmente anche agli indirizzi nazionali.

L'altro problema che è emerso nella discussione in questi mesi, probabilmente anche in Commissione (non ne ho trovato nella relazione un accenno specifico ma io stesso qualche volta ne ho parlato), attiene all'indirizzo prevalente della legislazione di questi anni verso gli impieghi sociali delle risorse del bilancio. Noi, anche senza un piano di riferimento generale, abbiamo in sostanza anticipato in legge alcuni elementi che, nella discussione politica, nel dibattito politico, sono emersi in questi anni, quando si è riscontra-

ta nella programmazione degli anni '60, della fine degli anni '60, un'esigenza di modificazione indirizzata soprattutto a privilegiare i consumi sociali e gli impieghi sociali rispetto, invece, alle risorse impiegate per gli incentivi nello sviluppo economico e soprattutto in quello industriale.

In effetti, anche senza aver riportato queste esigenze emerse nel dibattito politico in un discorso programmato, per varie ragioni che non sto qui a ricordare, tuttavia alcune leggi come quella sul diritto allo studio o questa sull'ARST che stiamo esaminando, hanno, in grande misura, anticipato le linee più generali dell'impiego delle risorse, indirizzandone una larga parte verso questi settori in particolare. Può darsi che questo abbia anche creato un certo squilibrio nel bilancio e che lo crei anche nei prossimi anni, visto che le esigenze del settore dei trasporti sono già piuttosto considerevoli e altrettanto, o più ancora considerevoli, son diventate quelle del diritto allo studio, senza contare tutte le risorse per l'assistenza (pensioni, assegni familiari e così via).

Crediamo che questo non sia tanto un difetto, ma che, semmai, sia arrivato il tempo di operare non in termini episodici e disorganici, ma sia arrivato il tempo di ricondurre questo sforzo finanziario della Regione e quest'impegno delle risorse in un quadro organico e, quindi, programmato. Cioè la critica semmai va rivolta non tanto al fatto che queste risorse vengano impiegate in quella direzione, ma al fatto che, purtroppo, in questi anni le abbiamo impiegate forse un po' disordinatamente. Certo, lo sforzo che la Regione sarda fa in questi campi e in particolare nel campo dei trasporti è maggiore, notevolmente maggiore, dello sforzo che in questo settore compiono altre Regioni più dotate di noi. Siamo la prima Regione ad aver varato una legge di pubblicizzazione dei trasporti su gomme, generalizzata, anche se poi la pubblicizzazione non è stata fatta generalizzata per varie ragioni, ma l'indirizzo che si è affermato era quello e con questa legge lo accentuiamo ulteriormente. Siamo la prima Regione che ha

portato avanti questo indirizzo politico, anche se ci rendiamo conto di non essere la Regione più ricca del nostro Paese.

Occorre quindi che ci rendiamo conto di cosa questo significhi nel contesto dell'attività regionale e degli indirizzi politici regionali. Significa ad esempio che, avendo risorse limitate, noi non possiamo pretendere di far fronte con i nostri mezzi a tutte le esigenze a cui tradizionalmente la Regione ha fatto fronte. Probabilmente nell'esame dei prossimi bilanci, anche se ci saranno aiuti particolari dal bilancio dello Stato, ci dobbiamo rendere conto che l'uso delle risorse verso gli impieghi sociali determina una modificazione della struttura dell'impiego delle risorse in termini di bilancio regionale e, probabilmente, anche in termini di risorse straordinarie.

E, in premessa a questo, occorre probabilmente scegliere a monte quale tipo di sviluppo noi riteniamo dover assegnare alla nostra isola, se, come io credo, sia giusto ed opportuno che sia sacrificato il tasso di sviluppo, la rapidità dello sviluppo economico a favore dell'equilibrio dello sviluppo, dell'equilibrio territoriale, settoriale ed anche sociale.

Siamo in un periodo in cui si parla molto di due problemi, che io richiamo: uno è quello della crisi energetica che ha comportato un ripensamento sul livello di sviluppo del nostro Paese, e l'altro è quello che è in discussione questi giorni, cioè la crisi della famiglia. Ebbene, entrambi, al di là delle apparenze, sono collegati col problema che abbiamo in discussione o, meglio, sono a monte del problema che abbiamo in discussione. Di fronte alla crisi energetica sembra ormai acquisita da tutte le forze, ed anche dal grande capitale italiano, l'esigenza di modificare un certo tipo di sviluppo e un certo tipo anche di comportamento della società italiana. Ed è sembrato a me — e credo sia sembrato anche a tutti i colleghi — che parte non piccola del cambiamento del modello passi attraverso lo adeguamento di determinati servizi pubblici all'esigenza di una società moderna come quella italiana. E tra i servizi pubblici da adeguare e da fare corrispondere alle esigenze della

società, in primo piano, è venuto ad affacciarsi con forza il problema dei trasporti pubblici.

Credo che, ormai, anche gli indirizzi che il Governo ha dato per l'utilizzo dei fondi del bilancio nazionale trasferiti al bilancio regionale, assegnati alla Regione (e che noi discuteremo — mi pare — stasera per la parte trasporti) dimostri l'attenzione con la quale anche il Governo ha seguito l'evolversi di questo problema. Ma anche il discorso che si va facendo in questo periodo sulla società per quanto riguarda la crisi della famiglia, tutto sommato, in qualche misura attiene anche al problema dei trasporti. Noi sappiamo che la famiglia svolge funzioni molto importanti, soprattutto le ha svolte, nel passato, ma continua a svolgerle oggi: funzioni di educazione, di assistenza, di organizzazione anche del tempo libero, di fruizione comune di diversi beni e c'è stata nell'ultimo periodo di sviluppo economico italiano anche l'identificazione del nucleo familiare come mezzo di organizzazione di trasporto.

L'unità di trasporto ha corrisposto cioè nel nostro Paese all'unità familiare e lo sviluppo della motorizzazione privata è chiarissimo, da questo punto di vista. Ogni famiglia si è attrezzata di un'unità di trasporto o di più unità di trasporto corrispondenti al fabbisogno della famiglia e non soltanto per motivi di lavoro, di educazione, del trasporto dei figli a scuola e per altre cose di questo genere, ma anche per darsi la possibilità di fruire dei beni, diciamo, del tempo libero, dei beni culturali, turistici, sportivi, di varia natura che sono comunque insiti nei consumi della società moderna e della famiglia moderna.

Probabilmente, anche se questi problemi non appaiono in primo piano, come non sono del resto in primo piano, tuttavia l'organizzazione della società, insieme all'organizzazione del lavoro più giusta, più consona alle esigenze della persona umana e della comunità umana, insieme alla modificazione dell'educazione, anch'essa adeguata alle esigenze, che noi poniamo con forza, personalistiche e comunitarie, e insieme all'organizzazione anche

degli altri problemi più vasti, collettivi della società, deve certamente riguardare anche la organizzazione dei servizi e, insieme ai servizi, all'organizzazione dei trasporti a livello non più dell'unità familiare vista non autonoma anche nella gestione di questi servizi, ma collegata al problema dei servizi collettivi.

Io credo che non sia difficile, anche concettualmente, pensare che, così come lo Stato anche eccessivamente si occupa dell'educazione dei bambini, dei ragazzi e dei giovani, togliendo alla famiglia troppo spazio, troppo secondo me, ingerendosi nel campo dell'educazione della prole; così come lo Stato cura ormai tanti settori togliendoli alla visione diciamo autonomizzata della famiglia e collocandoli in un contesto più vasto di tipo collettivo, di tipo sociale; così è pensabile, direi, anzi, è più facilmente pensabile, è più facilmente accettabile che un problema di servizio trasporti sia gestito dalla collettività, sia pubblicizzato e gestito in modo pubblico.

Non vedo perché ci dovremmo scandalizzare; ciò non intacca la sfera di libertà personale di nessuno, non intacca la sfera personalistica dei diritti civili molto più importanti di quanto non siano quello dell'uso dell'automobile; non intacca quindi, per quanto ci riguarda, una sfera di diritti personali privati; attiene invece all'organizzazione di un servizio pubblico, che mette le persone, le famiglie, i lavoratori, gli studenti, i ragazzi anche più piccoli che vanno a scuola, alla scuola elementare dell'obbligo, anche persino agli asili-nido, mette in condizione le famiglie che devono fruire di beni come quelli sportivi o del tempo libero, di accedere a questi beni in modo ugualitario, che è poi la cosa alla quale noi tendiamo.

Senza contare che questo problema emerge con più forza nella società moderna in quanto i rapporti fra le varie comunità non sono più affidabili ai modi con i quali prima si entrava in contatto tra comunità vicine.

Oggi i rapporti in Sardegna non sono più tra paese confinante; i rapporti si svolgono nell'intero territorio dell'Isola ed hanno, quindi, un peso ed un onere sul bilancio econo-

mico del singolo, della famiglia, di gran lunga più rilevanti, anche in termini percentuali, di quanto non potesse essere, per il contadino, spostarsi dal suo paese al luogo di lavoro. Oggi anche i movimenti pendolari della mano d'opera, per esempio, attengono a distanza così rilevanti che, nel bilancio dell'operaio, il trasporto diventa un fatto economicamente molto importante, così come lo studente che viaggia dal suo paese al paese dove c'è la scuola superiore o l'università, anche esso affronterebbe, se fosse a carico della famiglia, oneri forse molto più rilevanti rispetto a quelli tradizionali. La massificazione di questi fenomeni, quello della scuola, quello del lavoro industriale, quello del tempo libero, quello sportivo, crea problemi così rilevanti che soltanto attraverso una gestione pubblica dei servizi, attraverso una programmazione organica e rigorosa di questi bisogni, essi si possono affrontare e risolvere.

Noi, approvando questa legge, riteniamo, come Gruppo democratico cristiano, di essere fedeli alla nostra aspirazione ideale e politica. Riteniamo cioè che essa corrisponda a quell'orientamento programmatico che mette al punto centrale la valorizzazione della persona e la valorizzazione della comunità rispetto alla visione, semmai individualistica e forzatamente isolazionistica, che viene da altre parti. Riteniamo che essa non intacchi neppure la libertà di organizzazione del lavoro, o cose di questo genere, che sono in discussione, perché qui prevale la fisionomia di attività economica che, del resto, il servizio di trasporto quasi non ha più. Semmai c'è da discutere se il trasporto debba essere ancora a paga-

mento o gratuito, se debba essere un servizio come il servizio sanitario che si prefigura gratuito per tutti i cittadini, se debba essere fiscalizzato l'onere dei trasporti così come sarà fiscalizzato l'onere per l'assistenza sanitaria. Sono tutti problemi aperti nel Paese, per i quali, probabilmente, si possono anche prefigurare soluzioni qui in Sardegna; ma crediamo che tutto l'insieme del problema non riguardi completamente la Regione se non per organizzarlo coerentemente, in termini regionali, quanto riguarda più che altro l'intero Paese, se a quel livello di problema si arriverà.

Per quanto riguarda la struttura della legge noi siamo d'accordo con quanto ha operato la Commissione e riteniamo che il testo sia uscito migliorato. Se ci saranno proposte organiche accettabili la Democrazia Cristiana come sempre non si chiuderà nelle sue posizioni, sarà aperta alle soluzioni concordate, anche perché si tratta di un problema che ha bisogno appunto di una larga convergenza di posizioni, di consensi, che noi auspichiamo vengano dalle diverse parti politiche.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 17.

La seduta è tolta alle ore 13 e 30.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Coordinatore

Dott. Maria Pinna Scalas

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari
Anno 1976

CCCXLVII SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

MERCOLEDI' 17 APRILE 1974**Presidenza del presidente CONTU****I N D I C E**

Disegno di legge: «Istituzione di un fondo speciale per la tutela dei livelli produttivi ed occupativi del settore industriale». (333) (Continuazione della discussione e approvazione):

ZUCCA 9474

FRAU 9474

PRESIDENTE 9475

GIANOGLIO, Assessore al bilancio, programmazione e rinascita 9475

DESSANAY, Assessore all'industria e commercio 9478

LIPPI 9478

PISANO 9478

(Votazione segreta) 9479

(Risultato della votazione) 9479

Disegno di legge: «Modifiche alla legge regionale 9 giugno 1970, n. 3, relativa alla istituzione della Azienda Regionale Sarda Trasporti (A.R. S.T.)». (313) (Discussione):

SCHINTU 9481

SODDU 9486

Interpellanze e interrogazioni (Annunzio) 9473

Risposta scritta a interrogazioni 9474

Sull'ordine del giorno:

MELIS ANTONIO 9480

RAGGIO 9480

ZUCCA 9480

FRAU 9480

GIANOGLIO, Assessore al bilancio, programmazione e rinascita 9480

La seduta è aperta alle ore 10 e 35.

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

Annunzio di interpellanze e interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni ed interpellanze pervenute alla Presidenza.

FRANCESCONI, Segretario:

«Interrogazione Birardi - Schintu riguardante l'accertamento della radioattività nell'arcipelago di La Maddalena». (1301)

«Interrogazione Lippi sulla mancata bonifica delle zone Riu Cardaxiu, Riu Estiu e Stainu Carbonatzu del Comune di Serrenti». (1302)

«Interrogazione Lippi sui gravissimi danni provocati dal nubifragio abbattutosi sulle campagne di Villacidro e di numerosi altri centri agricoli della Sardegna». (1303)

«Interrogazione Lippi sui ritardi nella concessione dei contributi integrativi sul prezzo del grano duro prodotto nell'annata 1971-72». (1304)

VI LEGISLATURA

CCCXLVII SEDUTA

17 APRILE 1974

«Interrogazione Lilliu sugli indugi degli adempimenti nei doposcuola regionali degli Ispettorati scolastici di Carbonia ed Iglesias». (1305)

«Interrogazione Birardi - Usai sull'ospedale di La Maddalena». (1306)

«Interrogazione Lippi su lamentate irregolarità verificatesi nella scuola media di Barali». (1307)

«Interrogazione Maddalon - Pedroni - Birardi, con richiesta di risposta scritta, sulla non potabilità dell'acqua fornita dall'acquedotto del Comune di Castelsardo». (1308)

«Interrogazione Maddalon - Birardi - Pedroni, con richiesta di risposta scritta, sulla mancata costruzione del frigomacello di interesse regionale a Chilivani (Ozieri)». (1309)

«Interrogazione Corona, con richiesta di risposta scritta, sull'integrazione delle pensioni a favore dei coltivatori diretti, mezzadri e coloni». (1310)

«Interpellanza Cabras - Orrù - Melis G. Battista (P.C.I.) sulle condizioni igienico-sanitarie e l'epidemia di epatite virale manifestatasi nel Comune di Loceri e nella zona dell'Ogliastra». (364)

«Interpellanza Maddalon - Melis G. Battista (P.C.I.) - Usai sulla mancata corrispondenza delle integrazioni regionali delle pensioni ai coltivatori diretti, coloni, mezzadri, artigiani e commercianti». (365)

«Interpellanza Carrus sulla proposta di legge sul finanziamento pubblico dei partiti che esclude dal beneficio il partito a dimensione regionale presente nel Consiglio». (366)

Risposta scritta ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che è stata data risposta scritta alle seguenti interrogazioni:

«Interrogazione Monni sulla soppressione delle Preture di Orani, Dorgali, Gavoi, eccetera, nel circondario del Tribunale di Nuoro». (1251)

«Interrogazione Lippi - Anedda sulle discriminazioni dell'Amministrazione Comunale di Masullas nella concessione dell'uso del campo sportivo». (1144)

«Interrogazione Maddalon - Pedroni sulla carenza di grano duro necessario alle industrie di pastificazione in Sardegna». (1244)

«Interrogazione Pedroni sull'erogazione dei contributi sul fatturato agli industriali sugherieri di Tempio per gli anni 1960 - 61 - 62 - 63». (1248)

Continuazione della discussione e approvazione del disegno di legge: «Istituzione di un fondo speciale per la tutela dei livelli produttivi ed occupativi del settore industriale». (333)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del disegno di legge: «Istituzione di un fondo speciale per la tutela dei livelli produttivi ed occupativi del settore industriale»; relatore l'onorevole Rojch. E' iscritto a parlare l'onorevole Zucca. Ne ha facoltà.

ZUCCA (Indip.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, accogliendo l'invito della Presidenza del Consiglio, un gruppo di colleghi è sulla via di trovare una soluzione al problema che abbiamo in discussione, per cui, se ella non ha nulla in contrario, chiederei una sospensione di mezz'ora, tre quarti d'ora, per consentire la formulazione di due, tre articoli con cui dovrebbe concludersi questa vicenda del disegno di legge sul Fondo, presentato dalla Giunta regionale.

PRESIDENTE. Se nessuno si oppone, poiché questo agevolerebbe i lavori del Consiglio... Prego, onorevole Frau.

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). Io sarei dell'avviso, completando l'osservazione del

collega Zucca, di invitare a partecipare a questa discussione informale tutti i rappresentanti dei Gruppi, perché non vorrei che ci fosse una discriminazione già in partenza. Dobbiamo essere tranquilli circa gli intendimenti della maggioranza rispetto alla Destra Nazionale. Se siamo garantiti di questo, noi non ci opponiamo alla richiesta dell'onorevole Zucca.

PRESIDENTE. Onorevole Frau, gli accordi tra i Gruppi sono lasciati alla discrezionalità dei Gruppi stessi; tali accordi non possono naturalmente impegnare la Presidenza né la stessa può interferire nell'attività politica dei Gruppi.

Ritengo opportuno, quindi, consentire un'interruzione della seduta, affinché sia avviato un discorso possibilmente conclusivo sull'argomento. Poiché nessuno si oppone, sospendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 10 e 40, viene ripresa alle ore 12).

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori. La parola al consigliere Zucca, il quale dovrebbe terminare il suo intervento.

ZUCCA (Indip.). Signor Presidente, come ella sa, la Giunta propone alcuni emendamenti, che sono il risultato di un accordo politico avvenuto tra tutti i Gruppi. Naturalmente, la presentazione ufficiale di questi emendamenti (ecco perché la prego di darne lettura) evita che io prosegua nel mio intervento, iniziato in altra seduta e rimasto interrotto.

PRESIDENTE. E' pervenuto alla Presidenza un emendamento all'articolo 1, sostitutivo totale, a firma Gianoglio - Dessanay - Pudu Mario - Serra. Se ne dia lettura.

FRANCESCONI, Segretario:

«Art. 1. Al fine di reintegrare parzialmente la Società Finanziaria Industriale Rinascita Sardegna (SFIRS) delle perdite subite per effetto della titolarità del pacchetto azionario

della S.p.A. Tessili sarde associate e delle conseguenti spese di gestione, l'Amministrazione regionale è autorizzata a versare alla SFIRS un contributo straordinario di L. 10 miliardi, con decreto del Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione della Giunta medesima.

L'erogazione del contributo avverrà solo dopo che la SFIRS avrà stipulato accordi giuridicamente vincolanti aventi per oggetto:

a) la cessione immediata della maggioranza delle azioni della S.p.A. Tessili sarde associate;

b) la cessazione immediata, da parte della SFIRS, di ogni attività di gestione delle aziende Tessili sarde associate S.p.A.;

c) la cessione, entro un anno dalla data di stipulazione degli accordi di cui sopra, di una ulteriore quota del pacchetto azionario, sino a raggiungere il limite minimo dell'80 per cento.

Tali accordi devono essere preventivamente approvati dalla Giunta regionale, con propria deliberazione, sentita la competente Commissione consiliare.

L'Amministrazione regionale è altresì autorizzata a concedere un contributo straordinario a favore della SFIRS di L. 1 miliardo per le spese di gestione delle aziende della S.p.A. Tessili sarde associate, relative a un periodo non superiore a 90 giorni dalla data di stipulazione degli accordi suddetti.

Ogni futuro aumento della partecipazione azionaria della Regione Autonoma della Sardegna al capitale della SFIRS deve essere approvato dal Consiglio regionale della Sardegna». (4)

PRESIDENTE. I presentatori possono illustrare l'emendamento, se lo desiderano. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gianoglio.

GIANOGLIO (D.C.), Assessore al bilancio, programmazione e rinascita. Signor Presidente, l'unica osservazione che vorrei fare sull'emendamento (che, essendo il risultato anche di una consultazione fra tutti i Gruppi, non credo sia necessario illustrare), è che, al po-

VI LEGISLATURA

CCCXLVII SEDUTA

17 APRILE 1974

sto della dizione: «Società per Azioni Tessili Sarde Associate», si dovrebbe mettere la dizione relativa alla ragione sociale di ogni singola azienda del gruppo, ossia: «Leonardo da Vinci», «Ermion», «Marfili» e «Moquette». La variazione dovrebbe essere apportata in sede di coordinamento.

PRESIDENTE. Si rimane, allora, d'intesa che la dizione «Società per Azioni Tessili Sarde Associate» viene sostituita dall'elencazione precisa delle società oggetto della presente legge. Sarebbe opportuno, a mio giudizio, avere l'elenco delle stesse in maniera completa e prima che si voti l'emendamento, perciò pregherei il collega Gianoglio di darci l'elencazione tassativa delle società che dovrebbero sostituire la dizione «Società per Azioni Tessili Sarde Associate». Preferirei un'elencazione tassativa perché, a mio giudizio, non deve esserci motivo di dubbio o di incertezza, trattandosi di cose così importanti. Vorrei pregare allora il collega Gianoglio di dettare alla Segreteria l'elenco preciso delle Società oggetto dell'articolo.

GIANOGLIO (D.C.), Assessore al bilancio, programmazione e rinascita. Le Società sono: la «Leonardo da Vinci», l'«Ermion», la «Marfili» e la «Moquette».

PRESIDENTE. D'accordo. Allora è chiaro che l'emendamento suona con la dizione che ora è stata dettata dall'Assessore Gianoglio. Poiché nessuno domanda di parlare, metto in votazione l'emendamento sostitutivo totale numero 4. Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova)*. Chi non lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

FRANCESCONI, Segretario:

Art. 2

Per la realizzazione degli scopi precisati nell'art. 1 le disponibilità del fondo saranno

utilizzate, alle condizioni particolari che saranno ravvisate rispondenti ai singoli casi concreti, per il compimento delle seguenti operazioni:

a) finanziamenti, sotto forma di mutui, aperture di credito, sconti cambiari, riporti, anticipazioni sui crediti derivanti da forniture, su titoli, su merci e acquisto di obbligazioni;

b) prestazioni di garanzie fidejussorie;

c) partecipazione al capitale di rischio delle imprese, mediante l'acquisto di azioni già emesse ovvero di nuova emissione;

d) finanziamenti a persone e società che assumono partecipazioni nelle imprese di cui all'articolo 1, ai fini del loro riassetto, ovvero nelle società previste nella lettera che segue.

PRESIDENTE. All'articolo 2 è stato presentato un emendamento, soppressivo totale, a firma Gianoglio, Dessanay, Puddu Mario e Serra. Se ne dia lettura.

FRANCESCONI, Segretario:

«Articoli 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9. Gli articoli 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 sono soppressi». (6)

PRESIDENTE. Credo che l'emendamento non abbia bisogno di illustrazione. Poiché nessuno domanda di parlare, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 10.

FRANCESCONI, Segretario:

Art. 10

Nello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1974 è istituito il capitolo 26733 così denominato: «Fondo per la tutela dei livelli produttivi ed occupativi del settore industriale e per facilitare il riassetto finanziario, tecnico ed economico di imprese industriali, aventi la se-

de legale e gli impianti in Sardegna che, economicamente valide, si trovino in difficoltà a proseguire l'attività produttiva per eventi congiunturali con lo stanziamento di lire 10.000.000.000».

Alle spese di L. 10.000.000.000 gravante sull'esercizio 1974 si fa fronte:

a) per L. 2.490.000.000 mediante l'impiego di una quota, di pari importo, dell'accertamento effettuato sul capitolo 21148 - di nuova istituzione - dello stato di previsione dell'entrata del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1973, col D.P.G.R. n. 323 del 21 dicembre 1973 e finora non utilizzata;

b) per L. 3.010.000.000 mediante l'impiego di una corrispondente quota dello stanziamento del cap. 17904 dello stato di previsione della spesa del bilancio regionale per l'anno finanziario 1973;

c) per L. 3.500.000.000 mediante l'impiego di una corrispondente somma dello stanziamento del capitolo 27901 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1973;

d) per L. 1.000.000.000 mediante la riduzione di una corrispondente somma dello stanziamento del capitolo 27901 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'esercizio 1974.

Alla restante spesa di L. 5 miliardi si provvederà mediante lo stanziamento, sui capitoli corrispondenti al cap. 26733 del bilancio 1974 della somma di L. 1.000.000.000 per ognuno degli esercizi dal 1975 al 1979.

PRESIDENTE. A questo articolo sono stati presentati due emendamenti. Se ne dia lettura.

FRANCESCONI, Segretario:

Emendamento sostitutivo parziale Gianoglio - Are - Puddu Mario:

«Art. 10 — Nel secondo comma sostituire la lettera a) con la seguente: a) per lire 2.490.000.000 mediante l'impiego di una quota, di pari importo, dell'accertamento effet-

tuato sul cap. 21148 - di nuova istituzione - dello stato di previsione dell'entrata del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1973 e finora non utilizzata». (1)

Emendamento sostitutivo totale Gianoglio - Dessanay - Puddu Mario - Serra:

«Art. 10 — Nello stato di previsione della spesa del Bilancio della Regione per l'anno finanziario 1974 è istituito il capitolo 26728 così denominato:

"Contributo straordinario alla SFIRS a reintegro delle perdite subite nella gestione delle aziende appartenenti alla S.p.A. Tessili sarde associate. Con lo stanziamento di L. 11 miliardi". Alla spesa di L. 11 miliardi si fa fronte;

a) per L. 2.490.000.000 mediante l'impiego di una quota, di pari importo, dell'accertamento effettuato sul cap. 21148 - di nuova istituzione - dello stato di previsione dell'entrata del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1973 e finora non utilizzato;

b) per L. 4.010.000.000 mediante l'impiego di una corrispondente quota di uno stanziamento del cap. 17904 dello stato di previsione della spesa del Bilancio regionale per l'anno finanziario 1973;

c) per L. 3.500.000.000 mediante l'impiego di una corrispondente somma dello stanziamento del cap. 27901 dello stato di previsione della spesa del Bilancio della Regione per l'anno finanziario 1973;

d) per L. 1 miliardo mediante la riduzione di una corrispondente somma dello stanziamento del cap. 27901 dello stato di previsione della spesa del Bilancio della Regione per l'esercizio 1974.

Le spese per l'attuazione della presente legge fanno carico al cap. 26728 dello stato di previsione della spesa del Bilancio della Regione per l'anno finanziario 1974». (5)

PRESIDENTE. I due emendamenti mi sembrano in contraddizione. La Giunta ritira l'emendamento numero 1?

DESSANAY (P.S.I.), Assessore all'industria e commercio. E' ritirato.

PRESIDENTE. L'emendamento numero 5 può essere illustrato. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dessanay.

DESSANAY (P.S.I.), Assessore all'industria e commercio. E' evidente che, essendo stata riformata tutta la parte relativa ai primi nove articoli della legge, l'ultimo articolo (che riguardava la parte finanziaria) doveva essere modificato in coerenza. Ho preso la parola per dire che si tratta di una riconduzione a coerenza dell'articolo finanziario della legge, ma anche, soprattutto, ho preso la parola perché sento il dovere di rettificare qui quanto ebbi ad affermare durante la mia replica l'altro giorno, relativamente al tasso di interesse praticato oggi dalle banche. Io avevo detto il 13 per cento; ora, il Banco di Sardegna (è bene che il Consiglio lo sappia anche per dovere mio e per dovere di onestà), mi ha fatto sapere che il tasso praticato non è quello del 13, ma è quello del 9. Invece, ci sono altre banche che fanno il 13...

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). Ma le altre banche cosa hanno offerto, cosa dicono?

DESSANAY (P.S.I.), Assessore all'industria e commercio. Le altre banche non hanno detto niente, non hanno rettificato; ha rettificato soltanto il Banco di Sardegna e ho sentito il dovere di comunicare pubblicamente quanto sopra.

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

LIPPI (M.S.I. - Destra Nazionale). Signor Presidente, è solo una richiesta di chiarimento. L'Assessore Gianoglio aveva giustamente, a proposito dell'emendamento numero 4, chiarito che cosa si intendesse per Società per Azioni Tessili Sarde, specificando: «Leonardo da Vinci», «Ermion» «Marfili» e «Moquette». Mi pare che lo stesso chiarimento debba essere portato in questo articolo. Cioè, anziché dire: «contributo straordinario alla

SFIRS a reintegro delle perdite subite nella gestione delle aziende appartenenti alla S.p.A. Tessili Sarde Associate», dire: «Leonardo da Vinci, Ermion Moquette e Marfili». Solo questo.

PRESIDENTE. In sede di coordinamento, procederemo alla sostituzione delle parole: «S.p.A. Tessili Sarde Associate» con l'elencazione tassativa delle società che sono state menzionate poc'anzi dall'Assessore Gianoglio. Ha domandato di parlare l'onorevole Zucca. Ne ha facoltà.

ZUCCA (Indip.). C'è la questione del titolo...

PRESIDENTE. Sì. E' chiaro che si tratterà di fare un lavoro di coordinamento anche per quanto riguarda il titolo. Ha domandato di parlare l'onorevole Pisano. Ne ha facoltà.

PISANO (D.C.). Brevemente, signor Presidente, anche in relazione alla comunicazione opportuna che l'Assessore ha fatto. Ecco, io vorrei ricordare, per quanto riguarda il tasso di interesse per il futuro, che la convenzione di tesoreria esistente tra la Regione e le banche tesoriere contiene una norma, la quale precisa che in presenza di atti perfetti da parte dell'Amministrazione regionale, le banche si impegnano ad effettuare anticipazioni con un tasso di interesse concordato con l'Amministrazione regionale stessa, in modo tale che si aggiungano soltanto le spese effettive al tasso di interesse pagato alle banche dalla Regione. Ora, non mi pare che ci sia dubbio che una legge sia un atto perfetto; non mi pare che ci sia dubbio che questa legge preveda un contributo da parte della Regione alla SFIRS; non mi pare, quindi, che ci sia dubbio che questa norma debba essere applicata.

Pertanto, io credo che non soltanto il Banco di Sardegna, ma anche l'altro istituto di credito co-tesoriere, debbano far scattare questa norma. Non si potrà allora parlare non dico di interessi del 13 o 14 per cento, ma neanche del 9 per cento. L'interesse dovrà es-

sere concordato con l'Amministrazione regionale.

Ecco, io vorrei fare una raccomandazione alla Giunta perché non mi risulta che, fino a questo momento, quello strumento di cui la Giunta dispone sia stato utilizzato.

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

ZUCCA (Indip.). Purtroppo, il problema che solleva il collega Pisano non è così semplice, perché, in realtà, le banche hanno fatto dei prestiti, non anticipazioni; questo qui, adesso, è un reintegro di prestiti già fatti, quindi, si può fare una pressione politica, ma non credo sia facilmente richiamabile la convenzione. Loro, infatti, non hanno scontato dei decreti già emessi (e anticipazione significa questo). Questa è una legge che, sia pure in ritardo, reintegra le banche di una certa quota; quindi, una pressione politica si può sempre fare, ma non credo che si possa richiamare puramente e semplicemente la convenzione.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Gianoglio e più numero 5. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

E' stato presentato un altro emendamento, a firma Rojch, Melis Antonio, Piero Puddu e Ghinami. Se ne dia lettura.

FRANCESCONI, Segretario:

«La presente legge è dichiarata urgente ai sensi e per gli effetti dell'art. 33 dello Statuto speciale per la Sardegna ed entra in vigore nel giorno della sua pubblicazione». (2)

PRESIDENTE. L'emendamento non occorre illustrarlo; possiamo senz'altro metterlo in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Vorrei significare ai colleghi che anche il titolo va modificato e pertanto, invece che far-

lo in sede di coordinamento, metterò ora in votazione il titolo in una stesura diversa attraverso l'emendamento numero 3, sostitutivo totale, a firma Gianoglio, Dessanay, Puddu Mario e Serra, che credo sia stato già distribuito. In base all'emendamento il titolo dovrebbe suonare infatti così: «Contributo straordinario alla SFIRS a reintegro delle perdite subite nella gestione delle aziende appartenenti alla S.p.A. Tessili Sarde Associate», con l'intesa che anche qui sarà da sostituire la dizione: «Tessili Sarde Associate» con l'elencazione tassativa delle singole aziende.

Non occorre, credo, illustrare l'emendamento; lo metto senz'altro in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: «Istituzione di un fondo speciale per la tutela dei livelli produttivi ed occupativi del settore industriale».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	46
votanti	45
maggioranza	23
favorevoli	30
contrari	15
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Anedda - Baghino - Bertolotti - Biggio - Birardi - Campus - Carrus - Chessa - Dessanay - Fadda - Floris - Francesconi - Frau - Ghinami - Gianoglio - Granese - Guaita - Isola - Lilliu - Lippi - Macis Elodia - Maddalon - Masia - Melis Antonio - Melis G. Battista (P.C.I.) - Melis G. Battista (P.S.d'A.) - Melis Pietrino - Melis Tullio

VI LEGISLATURA

CCCXLVII SEDUTA

17 APRILE 1974

- Milia - Montis - Orrù - Pedroni - Pisano - Puddu Mario - Puddu Piero - Puggioni - Raggio - Rojch - Schintu - Serra - Soddu - Spano - Tronci - Usai - Zucca.

Si sono astenuti: Presidente Contu).

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare sull'ordine del giorno l'onorevole Melis Antonio. Ne ha facoltà.

MELIS ANTONIO (D.C.). Chiederei alla cortesia della signoria vostra di voler mettere in discussione subito il disegno di legge sull'ARST e poi, magari, riprendere i lavori questo pomeriggio con la mozione sull'ARST stessa.

PRESIDENTE. Sulla proposta dell'onorevole Melis sentiamo anche il parere degli altri Gruppi. Ha domandato di parlare l'onorevole Raggio. Ne ha facoltà.

RAGGIO (P.C.I.). Sono d'accordo sulla proposta. Vorrei però ricordare a lei, signor Presidente, e ai colleghi, che dobbiamo ancora concludere la discussione della mozione relativa alle Tessili Sarde. Si potrebbe questo pomeriggio concludere la discussione della mozione, per esempio; e stamane iniziare la mozione sull'ARST.

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

ZUCCA (Indip.). Accetto la proposta del collega Melis Antonio, con cui io concordo; cioè iniziare stamane la discussione sull'ARST; alla ripresa dei lavori, stasera, concludere la discussione della mozione sulle Tessili sarde e poi riprendere l'ARST. Mi pare che questa sia anche la proposta del collega Melis, con cui solidarizzo.

PRESIDENTE. C'è solo un chiarimento che sarebbe necessario la Presidenza abbia: intendiamo iniziare col programma ARST o con il disegno di legge sull'ARST?

ZUCCA (Indip.). Con la legge sull'ARST.

PRESIDENTE. Va benissimo. Ha domandato di parlare l'onorevole Frau. Ne ha facoltà.

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). Signor Presidente, io credo sia opportuno avere la presenza in aula quanto meno dell'Assessore competente per il settore. Mi pare che potremmo iniziare oggi pomeriggio, in modo che possa essere presente.

Nessuno di noi — io sono incaricato dal Gruppo di esprimere il nostro giudizio — credo sia pronto ad iniziare questa discussione stasera. Io sono favorevole perché si inizi stasera, ma intanto si dia corso alla discussione della mozione sull'ARST.

PRESIDENTE. Non so se l'Assessore sarà presente stasera. Sentiamo la Giunta.

GIANOGLIO (D.C.), *Assessore al bilancio, programmazione e rinascita*. Io non so se l'Assessore competente per materia potrà essere disponibile per stasera; comunque posso assicurare il Consiglio che, avendo seguito, anche nei contatti col Ministero, direttamente e personalmente la pratica, posso essere in grado di trattare il problema anche nella fase del dibattito consiliare.

PRESIDENTE. Allora, poiché nessuno si oppone, la Presidenza accoglie la richiesta del consigliere Antonio Melis.

Discussione del disegno di legge: «Modifiche alla legge regionale 9 giugno 1970, n. 3 relativa alla istituzione della Azienda Regionale Sarda Trasporti (A.R.S.T.)». (313)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca dunque la discussione del disegno di legge: «Modifiche alla legge regionale 9 giugno 1970, numero 3, relativa all'istituzione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti (A.R.S.T.)»; relatore l'onorevole Guaita.

Dichiaro aperta la discussione generale. E' iscritto a parlare l'onorevole Schintu. Ne ha facoltà.

SCHINTU (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'esame del disegno di legge in discussione sulla ristrutturazione della Azienda regionale trasporti non può essere disgiunto da un esame complessivo della situazione dei trasporti in Sardegna, per l'importanza che assume nella nostra Isola avere una rete di trasporti efficiente, tenendo presente che la nostra insularità ci distacca dalla Penisola; è necessario, pertanto, un esame che tenga conto di questa situazione.

Il disegno di legge in esame, che modifica la legge numero 3 approvata nel '70, migliora indubbiamente la situazione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, perché da una legge di gestione passiamo ad una fase più avanzata, dando compiti maggiori all'Azienda stessa, compiti più precisi e più importanti per quanto riguarda il processo della pubblicizzazione; in questi anni trascorsi, infatti, l'ARST ha portato avanti una politica dei trasporti ristretta dal punto di vista gestionale delle aziende private che venivano man mano pubblicizzate. Con questa legge, invece, noi facciamo un ulteriore passo in avanti per affrontare chiaramente il problema della pubblicizzazione in Sardegna: l'articolo 2 del disegno di legge in discussione è abbastanza chiaro per i compiti che l'Azienda dovrà assumere.

Ecco perché noi intendiamo che il discorso non sia soltanto ristretto all'Azienda regionale trasporti, che rimane il punto centrale della pubblicizzazione in Sardegna, ma che debba tenere conto della situazione dei trasporti in generale. D'altronde, questo problema non è che venga all'ordine del giorno soltanto oggi, ma è scaturito in un modo abbastanza drammatico alcuni mesi or sono, anche se si era avvertito già, precedentemente, con la crisi energetica. E' venuta fuori, infatti, drammaticamente, la situazione dei trasporti in Italia, soprattutto nel Mezzogiorno e nelle Isole. Basti pensare alla situazione drammatica dell'Azienda Consortile dei Trasporti di Cagliari, che non solo non riesce a pagare i dipendenti, perché non ha i fondi necessari, ma sta sempre più riducendo la sua potenzialità di trasporto. Il nostro Gruppo ha già e-

spresso il suo parere sul problema dell'A.C.T. qualche settimana fa, quando abbiamo svolto un'interpellanza richiamando l'attenzione della Giunta, dell'Assessore agli enti locali e dell'Assessore ai trasporti sulla necessità di un intervento, non solo finanziario, ma che riguardasse anche gli investimenti necessari a questa Azienda per metterla in condizioni di funzionare. Non soltanto, ma abbiamo chiesto di intervenire, per la parte che compete ad ognuno di questi Assessori (enti locali e trasporti), per quanto concerne il riassetto dell'Azienda, la funzionalità del suo consiglio di amministrazione e dell'assemblea consortile, la partecipazione che i consigli di amministrazione che formano il consorzio debbono avere.

Per questo noi riteniamo che il problema dei trasporti sia uno dei problemi fondamentali per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna e in questo quadro esso va visto. Non si fa che parlare del problema dei trasporti. Anche oggi, nelle stesse dichiarazioni del Governo (quando si è presentato il Governo Rumor), non si è fatto altro che accennare alla necessità di soddisfare la richiesta sociale, che viene dai lavoratori, che viene dai cittadini, che viene dagli studenti, alla necessità di migliorare il trasporto pubblico e di rispondere a questa domanda sociale che viene avanzata da tutte le parti politiche del Paese, dalla popolazione in generale.

Riteniamo, pertanto, che la Regione, col concorso dello Stato (che non deve mai mancare), debba utilizzare meglio le sue risorse e quelle dello Stato e degli enti locali, e che queste risorse debbano privilegiare il trasporto pubblico e non il trasporto privato; però, qui, ci troviamo di fronte ad una contraddizione immediata, quando apprendiamo dalla stampa l'intervista del Governatore della Banca d'Italia, o la posizione del Governo che chiude i crediti verso le Regioni, verso gli enti locali, i Comuni, le Province, in materia di investimenti — ed è cosa di questi giorni —. E' chiaro, infatti, che così si appesantisce il problema dei trasporti assieme ad altre esigenze presenti nella domanda sociale che vie-

VI LEGISLATURA

CCCXLVII SEDUTA

17 APRILE 1974

ne dal Paese, come, per fare degli esempi, il problema delle scuole, il problema degli ospedali e così via.

Ma ora, riferendoci ai trasporti, è chiaro che in questa posizione del Governo, intenzionato ad adoperare questa stretta creditizia sugli investimenti sociali, una delle cose che colpisce di più è quanto si riferisce ai trasporti pubblici. Facciamo un esempio: perché l'Azienda Consortile Trasporti si è trovata immediatamente con le banche chiuse, con gli sportelli chiusi, senza quattrini, all'improvviso, senza sapere niente, malgrado avesse mandato ambascierie presso il Banco di Napoli a Napoli e così via? Proprio per questa stretta creditizia che c'è stata e che colpisce indubbiamente queste aziende, le aziende municipalizzate, quelle consortili, gli enti locali, i Comuni, le Province, colpisce la stessa Regione.

Ecco, la Regione, a questa posizione del Governo deve opporsi anche nel quadro del discorso rivendicativo che facevamo ieri attorno alla «509»: il Governo non può mantenere questa posizione. Questa posizione aggrava maggiormente la situazione degli enti locali, dei nostri Comuni, e di conseguenza aggrava maggiormente la situazione della Regione, che deve poi intervenire con mezzi propri — se ne ha e fino a quando ne avrà — per poter far camminare questa macchina importante e rispondere a queste esigenze sociali. E' necessario che la Regione non aspetti i piani nazionali, ma che si colleghi ai piani nazionali per predisporre un suo piano regionale dei trasporti. Noi non possiamo più vivere alla giornata; pur avendo un'Azienda regionale trasporti efficiente e pur potendo esprimere un giudizio positivo sulla funzionalità del suo Consiglio di amministrazione, sulla funzionalità dei tecnici che ci lavorano, sul miglioramento del servizio e così via, questo tuttavia deve essere collegato ad un piano regionale dei trasporti che vede innanzi tutto il superamento delle situazioni deficitarie che ci sono nella Regione e che sono legate all'assetto del territorio.

Ecco: non possiamo non vedere il piano regionale dei trasporti collegato all'assetto ter-

ritoriale. La mancanza del piano urbanistico regionale, la mancanza di un programma di assetto territoriale, infatti, rallenta chiaramente lo sviluppo della pubblicizzazione, e lo sviluppo dei trasporti in Sardegna, per cui dobbiamo individuare (anzi, sono già individuati, non sono cose che stiamo inventando in questo intervento) i comprensori di traffico già esistenti e potenziarli, chiamando a realizzare questo piano tutte le aziende di trasporto della Sardegna; facendo perno innanzitutto sull'Azienda regionale trasporti ma con il concorso anche delle Ferrovie dello Stato, con il concorso delle Ferrovie in concessione, con il concorso di tutte le altre aziende pubbliche a livello urbano, come quelle di Cagliari, di Sassari e di Nuoro (che si sta costituendo o è già costituita), per fare un piano organico dei trasporti in Sardegna; perché, sennò, è inutile che facciamo una legge di rifinanziamento dell'Azienda regionale trasporti se prima non abbiamo questa visione completa, generale, di un piano organico dei trasporti in Sardegna.

Occorre, dunque, un coordinamento di tutto il settore per arrivare ad un coordinamento fra gomma e rotaia, insomma, tra trasporto su rotaia e trasporto su gomma. Noi riteniamo che in Sardegna, pur puntando al rafforzamento dell'Azienda regionale trasporti, cioè del trasporto su gomma, dobbiamo fare in modo che ci sia anche un rafforzamento, del settore ferroviario; che anche in Sardegna si attui, cioè, una parte del piano nazionale delle Ferrovie dello Stato.

C'è un piano di 2.000 miliardi, se ne parla, il Governo pare che abbia deciso e non deciso; quello che sappiamo di certo è che ha deciso per il raddoppio delle linee Roma-Firenze che invece andrà a costare, con i prezzi nuovi, sui 600 miliardi. E con questo, avremo sì una ferrovia molto veloce (150 chilometri all'ora, non so quanto sarà, si dice anche di più), però sarà a discapito dei 10.000 chilometri delle Ferrovie dello Stato che sono tutto il connettivo dei trasporti italiani e che subiranno una flessione.

In questo quadro rientra la Sardegna. Noi dobbiamo tenere conto che abbiamo una dorsale ferroviaria che va da Cagliari a Porto Torres, con una diramazione che da Chilivani va ad Olbia, un'altra che va da Cagliari ad Iglesias e Carbonia. Questa dorsale va rafforzata, perché soltanto così noi possiamo iniziare a fare un discorso serio sui trasporti in Sardegna, tenendo conto che questa dorsale delle Ferrovie dello Stato attraversa, o è nelle vicinanze, di alcuni comprensori di traffico urbano e anche di traffico industriale: Cagliari, la zona di Iglesias, Carbonia, Sant'Antioco, la zona San Gavino - Villacidro, la zona di Porto Torres e la zona che sta venendo su per la quale noi riteniamo (lo abbiamo già detto in Commissione) sia necessario un rafforzamento, se non addirittura l'istituzione di una nuova linea, l'Abbasanta-Ottana, Nuoro, Siniscola e così via.

Dobbiamo anche stare attenti al taglio dei «rami secchi» delle ferrovie concesse; è chiaro che bisogna tagliare proprio dove sono secchi, ma siccome lo sono dappertutto, dobbiamo vedere di studiare anche il modo del rafforzamento delle ferrovie in concessione, perché soltanto in questo quadro noi possiamo avere delle aziende come l'Azienda Regionale Sarda Trasporti, che fa il trasporto su gomma, soprattutto urbano ed extraurbano, per il collegamento fra i Comuni, fra il capoluogo, fra i capoluoghi di zona e così via, nell'area delle zone industriali. Soltanto così potremo avvicinare le distanze che invece riscontriamo attualmente in Sardegna. Riteniamo pertanto che bisogno fare effettivamente dell'azienda pubblica un idoneo strumento, un servizio che risponda alla domanda sociale, che risponda alla domanda che fa il cittadino, che fa il lavoratore, che fa lo studente, che fa lo stesso dipendente dell'azienda, perché un dipendente che si trova a lavorare in un'azienda efficiente, in un'azienda capace, si sente difeso anche dal punto di vista salariale, normativo, delle conquiste che ha ottenuto e che può ottenere anche in avvenire; ma tutto questo, solo se visto in un quadro più generale dei traspor-

ti in Sardegna, per cui noi chiediamo una politica nuova.

Noi riteniamo che le somme date all'ARST come contributo annuale, e che possono essere anche aumentate, non debbano essere date a scatola chiusa, ma sempreché queste somme rispondano ad un investimento dei trasporti in Sardegna, perché riteniamo che siano quattrini spesi bene, quattrini che rispondono poi ad un investimento economico. Diceva, ieri sera, l'onorevole Carrus, parlando sulla «509», che le nostre industrie lavorano al 65 per cento: ed è vero. Io potrei leggermi qui, se avessimo tempo, l'elenco delle industrie italiane, pubbliche o private, alcune private per metà e per metà pubbliche, che lavorano effettivamente al 65 per cento: non riescono a rispondere alla domanda che viene fatta. Quando si dice che sono necessari in Italia 30 mila nuovi autobus subito, che vi è una necessità di 4-5 mila autobus all'anno in più per rispondere a questa domanda sociale, è una verità; ma è anche una verità il fatto che le industrie oggi non sono in condizioni di poter rispondere a questa domanda, a questa richiesta che viene fatta.

Anche qui la Regione deve dire qualche cosa; non qualche cosa, anzi, deve dire molto! Deve dirlo sia per quanto riguarda il piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, sia per quanto riguarda il piano del Governo per il rilancio dei trasporti pubblici. Per cui noi, come Regione, dobbiamo predisporre un piano regionale dei trasporti, che chieda allo Stato quanti di questi 30 mila autobus vanno alla Regione sarda; e ancora: in questo piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato e delle ferrovie concesse si parla anche della Sardegna, ma, in concreto, che cosa si fa per migliorare il traffico nei comprensori che sono stati individuati?

Se vogliamo uno sviluppo industriale armonico, che i prezzi non siano alti, che ci sia anche l'economicità (perché si lavora comunque e soprattutto per l'economicità e per i redditi, anche se si tratta di aziende pubbliche), è chiaro che Ottana non può restare così, una grande industria senza un collegamen-

VI LEGISLATURA

CCCXLVII SEDUTA

17 APRILE 1974

to ferroviario efficiente; è chiaro anche che le industrie di Villacidro non possono continuare in questo modo, senza collegamento con le Ferrovie dello Stato a San Gavino; è chiaro che, se non abbiamo un collegamento ferroviario nel porto-canale, è inutile pensare che il porto-canale avrà uno sviluppo. E così dico per Iglesias e Carbonia. Io che sono di quella zona, conoscendola molto bene, mi rendo conto, quando vado lì, della situazione in cui si trovano queste aziende che trasportano tutto su gomma, perché non hanno più un collegamento ferroviario che le colleghi ai porti di S. Antioco, di Portovesme o di Cagliari.

Ecco perché noi diciamo: va bene, l'ARST va migliorata, va rafforzata, però diciamo anche che è necessario vedere l'ammodernamento ferroviario, per la sua economicità. Noi sappiamo (i dati economici sono abbastanza chiari) che per ogni tonnellata di merce trasportata occorrono 500 chilocalorie, se trasportata via gomma; ne occorrono invece 60 se questo stesso trasporto viene fatto a mezzo ferroviario Diesel; e ne occorrono appena 30 se questo trasporto è fatto su rotaia elettrica, sui trams e così via.

Quando abbiamo svolto l'interpellanza sull'ACT, noi abbiamo motivato la nostra posizione contraria allo smantellamento delle rotaie a Cagliari: e su questo punto ci ritorneremo, proprio partendo dall'economicità della ferrovia elettrica, per sottolineare la necessità che la Regione riveda questo problema e dia corso anche a quell'incontro triangolare che c'è già stato sui trasporti (Governo, Regione e Sindacati) alcuni anni fa, che però è rimasto lettera morta. La Regione prenda l'iniziativa di riconvocare questo incontro, non per sentire esperti, ma per proporre agli esperti, a tecnici, che cosa i politici vogliono, che cosa la Regione vuole realizzare in modo che ci sia uno sviluppo coordinato dei trasporti in Sardegna.

Dicevo che abbiamo necessità dell'aumento del parco degli autobus; che abbiamo conosciuto, dopo aver visto la legge in Commissione, qual era la consistenza degli autobus dell'ARST, consistenza inadeguata per lo svi-

luppo che l'Azienda deve avere. Giustamente, il piano di investimento che esamineremo dopo il disegno di legge ci dovrà permettere di contribuire al miglioramento del parco autobus dell'ARST ma, in questo quadro, noi dobbiamo chiedere finanziamenti dallo Stato per quanto riguarda il trasporto via gomma; cioè la Regione sarda non dev'essere tagliata fuori dal piano nazionale dei trasporti. Se noi pensiamo che ottimale è un pullmann ogni 1000 abitanti e anche, in certe zone, ogni 650 abitanti, siamo ancora lontani da queste due cifre, da queste due ipotesi. Però su questa linea, noi penso, dobbiamo lavorare, se vogliamo realizzare obiettivi concreti, obiettivi solidi, obiettivi tali che si possa dire che abbiamo un'azienda pubblica che non è fallita; insomma che abbiamo un'azienda pubblica che dimostra di andare avanti e di rispondere se non in tutto, per lo meno in parte, a questa domanda sociale che viene fatta.

Per quanto riguarda la legge, abbiamo fatto un dibattito abbastanza lungo in Commissione, per cui non lo ripeterò qui. Noi, in Commissione, ci siamo battuti innanzi tutto per la linea pubblica, che poi è stata riaffermata nell'articolo 2: e su questo siamo d'accordo. Quello a cui noi puntiamo è che con questi quattrini, che debbono andare una parte per la gestione dell'ARST e l'altra per investimenti, si realizzino delle cose concrete e non aleatorie che si sfasciano dopo un giorno.

L'altra questione che noi riteniamo importante è che debba essere abrogato l'articolo 7 della legge, laddove ci si richiama ad un Comitato regionale di coordinamento dei trasporti in base al Decreto del Presidente della Repubblica del 19 maggio del '49. Noi (facendo il discorso che abbiamo fatto prima) riteniamo questo Comitato superato in questa legge; riteniamo sì che il presidente dell'ARST debba farne parte, ma questo Comitato è una cosa messa lì, attaccata lì senza nesso logico. Bisogna invece fare, come Regione Sarda, una legge che coordini il settore dei trasporti; se partiamo da questa visuale, da questo punto di vista, questo Comitato nella legge dell'ARST, secondo il nostro parere, non

VI LEGISLATURA

CCCXLVII SEDUTA

17 APRILE 1974

c'entra niente; però diciamo che il presidente dell'ARST deve farne parte, fino a quando non sarà fatta una legge sul problema del coordinamento dei trasporti in Sardegna, tenendo conto anche delle norme di attuazione approvate da poco dal Consiglio regionale.

Il Consiglio, in materia di trasporti, ha altri compiti, che non sono solo quelli della ARST, ma altri maggiori compiti, altri maggiori oneri, non esclusivamente di natura finanziaria (che speriamo siano pochi), ma altri maggiori oneri di carattere politico, di direzione, di coordinamento. Per questo motivo noi riteniamo che l'articolo 7 debba essere cassato e che il presidente dell'ARST entri invece a far parte del Comitato che si richiama al citato articolo 7.

L'altro argomento che ha portato il Gruppo comunista in Commissione a non approvare questa legge, riguarda la nomina del presidente dell'ARST. Noi riteniamo che detto presidente non debba essere nominato con decreto della Giunta regionale, del suo Presidente, ma che in merito debba essere mantenuto in piedi il precedente articolo della legge numero 3, per cui il presidente dell'ARST veniva eletto dal suo consiglio di amministrazione tra i suoi membri. Ora, questa non è una cosa di poco conto; noi riteniamo che sia una cosa di grossa importanza politica. Innanzi tutto, se è vero (come è vero, e questo lo ha sostenuto il Presidente Del Rio in Commissione) che si dà un giudizio positivo sul consiglio di amministrazione dell'ARST, sul suo presidente, sulla sua composizione; se è vero che il consiglio di amministrazione dell'ARST ha una composizione anche partitica, con rappresentanti di partiti (facciamo un esempio: l'onorevole Cambosu, quando fu eletto membro del consiglio di amministrazione, rappresentava i comunisti ed il PSIUP, che allora esistevano ancora, cioè rappresentava la opposizione di sinistra, come altri invece rappresentavano la maggioranza, vale a dire la Democrazia Cristiana, il Partito Socialista Italiano, eccetera); se è vero quanto sopra, partendo da questa considerazione e dando un giudizio positivo sull'ARST (come viene da

to, non tanto da noi, che possiamo dare anche un giudizio negativo, ma dal Presidente della Giunta regionale, l'onorevole Del Rio, e da altri membri della stessa), ci pare che non riconfermare l'elezione del presidente dell'ARST da parte del consiglio di amministrazione sia un fatto regressivo, che fa arretrare la legge e non la fa avanzare.

Inoltre, noi riteniamo che sia un fatto democratico che i presidenti degli enti regionali vengano eletti dai propri consigli di amministrazione e non con decreto del Presidente della Giunta. Abbiamo questo esempio positivo della funzionalità democratica dell'ente, della sua dialettica interna; non è che tutto sia nato con accordo, ci sono stati contrasti, posizioni diverse, ma poi, discutendo, si è raggiunta una linea comune, un coordinamento comune che ha permesso all'ARST di non essere un ente regionale criticato, ma un ente regionale che molti, proprio partendo anche da questo punto di vista, difendono.

Come risponde alla Giunta il presidente dell'ARST? Il Presidente dell'ARST risponde alla Giunta ai sensi della legislazione regionale vigente, ai sensi della legge numero 5 sul controllo degli enti regionali. Bisogna applicare quella legge! Quando l'ARST non risponde a quei programmi, a quegli impegni di carattere politico che indicavamo prima come linea di piani di coordinamento dei trasporti in Sardegna, è chiaro che il Presidente della Giunta regionale, l'Assessore delegato, l'Assessore ai trasporti possono sempre intervenire richiamandosi alla citata legge del 1° agosto del 1966, numero 5, cioè quella che disciplinava la vigilanza sugli enti regionali.

Ma la sostanza è anche un'altra: bisogna rompere la tendenza, anche in Sardegna, secondo cui i presidenti degli enti regionali sono eletti con decreti del Presidente della Giunta e non dai rispettivi consigli di amministrazione. Questo è un punto politico che serve a superare la lottizzazione che avviene tra le varie correnti della Democrazia Cristiana o dei partiti di maggioranza. Avviene, infatti, così: se tu ti prendi questo tipo di ente ti faccio il decretino, ci mettiamo d'accordo e faccia-

mo il presidente; ed ecco come, molte volte, vengono eletti presidenti degli enti regionali persone che non sono all'altezza dei loro compiti. E' necessario, dunque, spezzare questo sistema che è andato avanti finora, della lottizzazione degli enti in Sardegna per farne un fatto democratico anche in questo senso: che i presidenti dei consigli di amministrazione vengano eletti tra i loro stessi rappresentanti. Questo è un fatto positivo, è un fatto di controllo democratico, è un fatto che fa avanzare, non regredire la forza democratica della nostra Regione.

Presenteremo alcuni emendamenti che riguardano, secondo noi, il miglioramento della legge ed in quell'occasione li discuteremo. Noi riteniamo che la legge vada, possibilmente, migliorata ancora: a questo proposito puntiamo soprattutto all'elezione del presidente da parte del consiglio di amministrazione; puntiamo inoltre alla presentazione dei piani organici di investimento da parte dell'ARST, che tengano conto del fatto che l'Azienda diventerà l'unica azienda regionale dei trasporti; essa, però, non può essere isolata, ma collegata a tutte le altre aziende pubbliche che esistono in Sardegna, in principal modo collegata alle Ferrovie dello Stato ed alle Ferrovie concesse.

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

SODDU (D.C.). Signor Presidente, il Gruppo della Democrazia Cristiana è, come è noto, favorevole all'approvazione di questo disegno di legge. E' favorevole per convincimento unanime, non manifestato oggi per la prima volta, ma coerente con una linea della Democrazia Cristiana che risale alla precedente legislatura, quando è stata varata la legge istitutiva dell'ARST, e che ha visto impegnati nella sua pratica attuazione in questi anni diversi amici democratici cristiani responsabili del settore, all'Assessorato ai trasporti, che hanno avviato di fatto la pubblicizzazione dell'intero settore, e che hanno convocato e svolto la Conferenza regionale dei trasporti

del '71, che hanno dato poi il via ad una serie di iniziative anche a livello governativo, quale quella relativa alla nomina del Commissario alle Ferrovie Meridionali. In quel tempo si occupava dell'Assessorato l'amico Guaita, che è anche relatore del presente disegno di legge.

Io cercherò di mettere in luce le ragioni per le quali il nostro Gruppo è favorevole all'approvazione di queste modifiche e di non dilungarmi eccessivamente. Siamo d'accordo con quanto sostenuto poc'anzi dal collega comunista Schintu sull'esigenza della predisposizione di un piano regionale dei trasporti che tenga conto dell'assetto territoriale e dei piani di sviluppo economico della Regione sarda. Sono ragioni che abbiamo già sviluppato e sostenuto in altre occasioni e non credo sia il caso di dilungarsi a spiegarne il perché.

Le riserve che si possono fare all'attività dell'ARST in questi anni attengono soprattutto infatti all'assenza di un piano generale di riferimento che non è da addebitare probabilmente all'ARST ma, semmai, ad una carenza più generale relativa alla programmazione in Sardegna, così come il piano urbanistico, così come altri elementi di riferimento generale ai quali gli enti strumentali dovrebbero attenersi. E' evidente che nei prossimi anni, insieme al rilancio della programmazione economica, certamente ci dovrà essere una maggiore attenzione anche alle questioni territoriali, attraverso un piano urbanistico, e alle questioni dei trasporti, attraverso il piano regionale dei trasporti, collegato eventualmente anche agli indirizzi nazionali.

L'altro problema che è emerso nella discussione in questi mesi, probabilmente anche in Commissione (non ne ho trovato nella relazione un accenno specifico ma io stesso qualche volta ne ho parlato), attiene all'indirizzo prevalente della legislazione di questi anni verso gli impieghi sociali delle risorse del bilancio. Noi, anche senza un piano di riferimento generale, abbiamo in sostanza anticipato in legge alcuni elementi che, nella discussione politica, nel dibattito politico, sono emersi in questi anni, quando si è riscontra-

ta nella programmazione degli anni '60, della fine degli anni '60, un'esigenza di modificazione indirizzata soprattutto a privilegiare i consumi sociali e gli impieghi sociali rispetto, invece, alle risorse impiegate per gli incentivi nello sviluppo economico e soprattutto in quello industriale.

In effetti, anche senza aver riportato queste esigenze emerse nel dibattito politico in un discorso programmato, per varie ragioni che non sto qui a ricordare, tuttavia alcune leggi come quella sul diritto allo studio o questa sull'ARST che stiamo esaminando, hanno, in grande misura, anticipato le linee più generali dell'impiego delle risorse, indirizzandone una larga parte verso questi settori in particolare. Può darsi che questo abbia anche creato un certo squilibrio nel bilancio e che lo crei anche nei prossimi anni, visto che le esigenze del settore dei trasporti sono già piuttosto considerevoli e altrettanto, o più ancora considerevoli, son diventate quelle del diritto allo studio, senza contare tutte le risorse per l'assistenza (pensioni, assegni familiari e così via).

Crediamo che questo non sia tanto un difetto, ma che, semmai, sia arrivato il tempo di operare non in termini episodici e disorganici, ma sia arrivato il tempo di ricondurre questo sforzo finanziario della Regione e quest'impegno delle risorse in un quadro organico e, quindi, programmato. Cioè la critica semmai va rivolta non tanto al fatto che queste risorse vengano impiegate in quella direzione, ma al fatto che, purtroppo, in questi anni le abbiamo impiegate forse un po' disordinatamente. Certo, lo sforzo che la Regione sarda fa in questi campi e in particolare nel campo dei trasporti è maggiore, notevolmente maggiore, dello sforzo che in questo settore compiono altre Regioni più dotate di noi. Siamo la prima Regione ad aver varato una legge di pubblicizzazione dei trasporti su gomme, generalizzata, anche se poi la pubblicizzazione non è stata fatta generalizzata per varie ragioni, ma l'indirizzo che si è affermato era quello e con questa legge lo accentuiamo ulteriormente. Siamo la prima Regione che ha

portato avanti questo indirizzo politico, anche se ci rendiamo conto di non essere la Regione più ricca del nostro Paese.

Occorre quindi che ci rendiamo conto di cosa questo significhi nel contesto dell'attività regionale e degli indirizzi politici regionali. Significa ad esempio che, avendo risorse limitate, noi non possiamo pretendere di far fronte con i nostri mezzi a tutte le esigenze a cui tradizionalmente la Regione ha fatto fronte. Probabilmente nell'esame dei prossimi bilanci, anche se ci saranno aiuti particolari dal bilancio dello Stato, ci dobbiamo rendere conto che l'uso delle risorse verso gli impieghi sociali determina una modificazione della struttura dell'impiego delle risorse in termini di bilancio regionale e, probabilmente, anche in termini di risorse straordinarie.

E, in premessa a questo, occorre probabilmente scegliere a monte quale tipo di sviluppo noi riteniamo dover assegnare alla nostra isola, se, come io credo, sia giusto ed opportuno che sia sacrificato il tasso di sviluppo, la rapidità dello sviluppo economico a favore dell'equilibrio dello sviluppo, dell'equilibrio territoriale, settoriale ed anche sociale.

Siamo in un periodo in cui si parla molto di due problemi, che io richiamo: uno è quello della crisi energetica che ha comportato un ripensamento sul livello di sviluppo del nostro Paese, e l'altro è quello che è in discussione questi giorni, cioè la crisi della famiglia. Ebbene, entrambi, al di là delle apparenze, sono collegati col problema che abbiamo in discussione o, meglio, sono a monte del problema che abbiamo in discussione. Di fronte alla crisi energetica sembra ormai acquisita da tutte le forze, ed anche dal grande capitale italiano, l'esigenza di modificare un certo tipo di sviluppo e un certo tipo anche di comportamento della società italiana. Ed è sembrato a me — e credo sia sembrato anche a tutti i colleghi — che parte non piccola del cambiamento del modello passi attraverso lo adeguamento di determinati servizi pubblici all'esigenza di una società moderna come quella italiana. E tra i servizi pubblici da adeguare e da fare corrispondere alle esigenze della

società, in primo piano, è venuto ad affacciarsi con forza il problema dei trasporti pubblici.

Credo che, ormai, anche gli indirizzi che il Governo ha dato per l'utilizzo dei fondi del bilancio nazionale trasferiti al bilancio regionale, assegnati alla Regione (e che noi discuteremo — mi pare — stasera per la parte trasporti) dimostri l'attenzione con la quale anche il Governo ha seguito l'evolversi di questo problema. Ma anche il discorso che si va facendo in questo periodo sulla società per quanto riguarda la crisi della famiglia, tutto sommato, in qualche misura attiene anche al problema dei trasporti. Noi sappiamo che la famiglia svolge funzioni molto importanti, soprattutto le ha svolte, nel passato, ma continua a svolgerle oggi: funzioni di educazione, di assistenza, di organizzazione anche del tempo libero, di fruizione comune di diversi beni e c'è stata nell'ultimo periodo di sviluppo economico italiano anche l'identificazione del nucleo familiare come mezzo di organizzazione di trasporto.

L'unità di trasporto ha corrisposto cioè nel nostro Paese all'unità familiare e lo sviluppo della motorizzazione privata è chiarissimo, da questo punto di vista. Ogni famiglia si è attrezzata di un'unità di trasporto o di più unità di trasporto corrispondenti al fabbisogno della famiglia e non soltanto per motivi di lavoro, di educazione, del trasporto dei figli a scuola e per altre cose di questo genere, ma anche per darsi la possibilità di fruire dei beni, diciamo, del tempo libero, dei beni culturali, turistici, sportivi, di varia natura che sono comunque insiti nei consumi della società moderna e della famiglia moderna.

Probabilmente, anche se questi problemi non appaiono in primo piano, come non sono del resto in primo piano, tuttavia l'organizzazione della società, insieme all'organizzazione del lavoro più giusta, più consona alle esigenze della persona umana e della comunità umana, insieme alla modificazione dell'educazione, anch'essa adeguata alle esigenze, che noi poniamo con forza, personalistiche e comunitarie, e insieme all'organizzazione anche

degli altri problemi più vasti, collettivi della società, deve certamente riguardare anche la organizzazione dei servizi e, insieme ai servizi, all'organizzazione dei trasporti a livello non più dell'unità familiare vista non autonoma anche nella gestione di questi servizi, ma collegata al problema dei servizi collettivi.

Io credo che non sia difficile, anche concettualmente, pensare che, così come lo Stato anche eccessivamente si occupa dell'educazione dei bambini, dei ragazzi e dei giovani, togliendo alla famiglia troppo spazio, troppo secondo me, ingerendosi nel campo dell'educazione della prole; così come lo Stato cura ormai tanti settori togliendoli alla visione diciamo autonomizzata della famiglia e collocandoli in un contesto più vasto di tipo collettivo, di tipo sociale; così è pensabile, direi, anzi, è più facilmente pensabile, è più facilmente accettabile che un problema di servizio trasporti sia gestito dalla collettività, sia pubblicizzato e gestito in modo pubblico.

Non vedo perché ci dovremmo scandalizzare; ciò non intacca la sfera di libertà personale di nessuno, non intacca la sfera personalistica dei diritti civili molto più importanti di quanto non siano quello dell'uso dell'automobile; non intacca quindi, per quanto ci riguarda, una sfera di diritti personali privati; attiene invece all'organizzazione di un servizio pubblico, che mette le persone, le famiglie, i lavoratori, gli studenti, i ragazzi anche più piccoli che vanno a scuola, alla scuola elementare dell'obbligo, anche persino agli asili-nido, mette in condizione le famiglie che devono fruire di beni come quelli sportivi o del tempo libero, di accedere a questi beni in modo ugualitario, che è poi la cosa alla quale noi tendiamo.

Senza contare che questo problema emerge con più forza nella società moderna in quanto i rapporti fra le varie comunità non sono più affidabili ai modi con i quali prima si entrava in contatto tra comunità vicine.

Oggi i rapporti in Sardegna non sono più tra paese confinante; i rapporti si svolgono nell'intero territorio dell'Isola ed hanno, quindi, un peso ed un onere sul bilancio econo-

mico del singolo, della famiglia, di gran lunga più rilevanti, anche in termini percentuali, di quanto non potesse essere, per il contadino, spostarsi dal suo paese al luogo di lavoro. Oggi anche i movimenti pendolari della mano d'opera, per esempio, attengono a distanza così rilevanti che, nel bilancio dell'operaio, il trasporto diventa un fatto economicamente molto importante, così come lo studente che viaggia dal suo paese al paese dove c'è la scuola superiore o l'università, anche esso affronterebbe, se fosse a carico della famiglia, oneri forse molto più rilevanti rispetto a quelli tradizionali. La massificazione di questi fenomeni, quello della scuola, quello del lavoro industriale, quello del tempo libero, quello sportivo, crea problemi così rilevanti che soltanto attraverso una gestione pubblica dei servizi, attraverso una programmazione organica e rigorosa di questi bisogni, essi si possono affrontare e risolvere.

Noi, approvando questa legge, riteniamo, come Gruppo democratico cristiano, di essere fedeli alla nostra aspirazione ideale e politica. Riteniamo cioè che essa corrisponda a quell'orientamento programmatico che mette al punto centrale la valorizzazione della persona e la valorizzazione della comunità rispetto alla visione, semmai individualistica e forzatamente isolazionistica, che viene da altre parti. Riteniamo che essa non intacchi neppure la libertà di organizzazione del lavoro, o cose di questo genere, che sono in discussione, perché qui prevale la fisionomia di attività economica che, del resto, il servizio di trasporto quasi non ha più. Semmai c'è da discutere se il trasporto debba essere ancora a paga-

mento o gratuito, se debba essere un servizio come il servizio sanitario che si prefigura gratuito per tutti i cittadini, se debba essere fiscalizzato l'onere dei trasporti così come sarà fiscalizzato l'onere per l'assistenza sanitaria. Sono tutti problemi aperti nel Paese, per i quali, probabilmente, si possono anche prefigurare soluzioni qui in Sardegna; ma crediamo che tutto l'insieme del problema non riguardi completamente la Regione se non per organizzarlo coerentemente, in termini regionali, quanto riguardi più che altro l'intero Paese, se a quel livello di problema si arriverà.

Per quanto riguarda la struttura della legge noi siamo d'accordo con quanto ha operato la Commissione e riteniamo che il testo sia uscito migliorato. Se ci saranno proposte organiche accettabili la Democrazia Cristiana come sempre non si chiuderà nelle sue posizioni, sarà aperta alle soluzioni concordate, anche perché si tratta di un problema che ha bisogno appunto di una larga convergenza di posizioni, di consensi, che noi auspichiamo vengano dalle diverse parti politiche.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 17.

La seduta è tolta alle ore 13 e 30.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Coordinatore

Dott. Maria Pinna Scalas

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari
Anno 1976