

CCCXLVIII SEDUTA

(POMERIDIANA)

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

Disegno di legge: «Modifiche alla legge regionale 9 giugno 1970, n. 3, relativa alla istituzione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti (A.R.S.T.)». (313) Continuazione della discussione):

FRAU	9493
PUDDU PIERO	9499
ROJCH	9501
ZUCCA	9505
GHINAMI	9515
GUAITA, relatore	9521

La seduta è aperta alle ore 17 e 30.

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

Continuazione della discussione del disegno di legge: «Modifiche alla legge regionale 9 giugno 1970, n. 3, relativa alla istituzione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti (A.R.S.T.)». (313)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della 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. E' iscritto a parlare l'onorevole Frau. Ne ha facoltà.

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'argomento oggi in discussione apparentemente può avere un'importanza molto profonda, a giudicare almeno dal titolo del disegno di legge, che pare voglia avere la pretesa di dettare nuove norme per la riorganizzazione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, abrogando così la legge approvata il 9 giugno 1970, la numero 3, istitutiva dell'Azienda stessa.

L'importanza del titolo perde man mano di valore una volta che si inizia la lettura degli articoli, una volta che ci si rende conto che le pretese che il disegno di legge riformatore propone, sono, in effetti, abbastanza modeste. Noi abbiamo seguito stamane, con evidente interesse, gli interventi del collega di parte comunista e dell'onorevole Soddu, e dobbiamo dire, in verità, che da questi interventi abbiamo anche compreso un impegno non tanto riferito alla legge in sé, quanto all'intenzione di volere finalmente vedere avviato a soluzione un grosso problema che interessa i sardi, quale quello dei trasporti.

Dobbiamo innanzitutto dire che il nostro interesse, la nostra osservazione, la nostra attenzione va necessariamente oltre il contenuto del disegno di legge. Siamo stati sollecitati a questa indagine non solamente dai suggerimenti che stamattina ci sono giunti da parte comunista e da parte del rappresentante della Democrazia Cristiana, quanto da tutto

ciò che andiamo leggendo da qualche tempo a questa parte, direi da qualche anno a questa parte, sui giornali quotidiani sardi, su circolari ad iniziativa dell'Assessore, su circolari ad iniziativa dell'ARST alle quali, naturalmente, fanno riscontro anche alcune prese di posizione di altri che, evidentemente, ragionano, pensano e vorrebbero anche suggerire cose addirittura diverse, addirittura in conflitto con quelle, in polemica comunque con quelle, che, da qualche tempo a questa parte, invece, leggiamo sui giornali soprattutto isolani. Noi avevamo detto e continuiamo a dire sempre che i trasporti fanno parte di un servizio squisitamente sociale, tant'è vero questo che noi non abbiamo mai esitato a suggerire in quest'aula (non in polemica, ma in perfetta adesione) una pubblicizzazione, ma una pubblicizzazione dei servizi di trasporto che potesse rispondere alle esigenze e alle aspettative delle varie categorie meno abbienti, le più interessate al problema.

Dirò subito che noi non ci proponiamo di esaminare il disegno di legge cercando di scoprire l'uovo di Colombo; probabilmente non saremo in grado di dire niente di nuovo, di svelare nulla che non si conosca già. Non diciamo infatti niente di nuovo quando insistiamo nel dire che alla pubblicizzazione bisognava arrivare non comunque, ma con una programmazione globale, studiata, approfondita. Noi ritenevamo assolutamente rispondente alle necessità sorte da parecchi anni a questa parte, e comprendevamo che non saremmo arrivati a esaurire, a risolvere in qualche modo il problema dei trasporti soffermandoci soltanto a pubblicizzare la SCIA di Sassari e la SATAS di Cagliari. Perché, in effetti, quando si parlò nel 1970 del disegno di legge diventato legge numero 3, noi, sin da allora, avevamo netta la percezione e dunque il convincimento che quel disegno di legge a null'altro avrebbe portato se non all'acquisizione in qualche modo di due società private (la SCIA e la SATAS, appunto), poiché eravamo anche a conoscenza che le due società non navigavano in buone acque,

che avevano dei problemi, dei problemi interni di carattere economico e di carattere sociale. La soluzione che veniva prospettata da noi veniva individuata per quello che essa valeva. Non si trattava, dunque, di una vera e propria pubblicizzazione, ma della semplice acquisizione di due società che navigavano, come dicevo poco fa, in cattive acque.

E allora, da questa mia prima osservazione ne deriva un modesto, timido commento, che vuole essere di carattere politico e amministrativo: fu quella legge numero 3 proficua, idonea, giusta alla bisogna, all'esigenza delle nostre popolazioni, quelle che maggiormente sono interessate al problema? Noi diciamo subito di no. Ma non lo diciamo noi per primi; lo dicono, lo riaffermano, dirò reiteratamente, persino coloro che propongono l'abrogazione di quella legge per suggerirne un'altra che della precedente vuole mostrare delle possibilità di correzione. E allora, ancor prima di dire il nostro pensiero, ancor prima di esprimere le nostre osservazioni o la nostra critica (benevola sempre e, se possibile, costruttiva) cerchiamo di individuare nella nuova legge, che ha la pretesa di riformare la precedente, quali ne sono gli obiettivi; che cosa intende fare la nuova legge così riformata? Vuole, pretende di allargare la pubblicizzazione ad altre società private, se non vado errato, le quali società private possono avere il nome di Puggioni, o avere il nome dell'Azienda Garau o di Lampis, ha poca importanza...

SCHINTU (P.C.I.). Non Puggioni Antonio!

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). Ha poca importanza quali esse possano essere, ma è sempre un problema che viene affrontato a pizzichi, a bocconi, non globalmente, non razionalmente, a singhiozzi. E qual è la pretesa, allora? Che cosa si vuol far derivare da tutto questo? E' un grosso problema che noi intendiamo risolvere correggendo dei precedenti errori e proponendo, sulla falsa riga della precedente legge, le stesse tesi. A parte

il fatto (vorrei suggerire all'Assessore ai lavori pubblici e ai trasporti) che sorgono dei problemi anche di ordine costituzionale, a mio avviso, perché la questione di ordine finanziario non mi pare sia così semplice come da taluni pare voglia essere espressa.

La questione finanziaria riveste un'importanza molto grave, che ci deve assolutamente indurre a una profonda riflessione, perché se noi conoscessimo qual è stato il prezzo di acquisizione della SATAS e della SCIA, potremmo fare un discorso, direi, meno impreciso, più perfetto, più aderente alla realtà. Ecco perché dico questo: perché nessuno è autorizzato a credere che l'allargamento, la dilatazione della pubblicizzazione possa ricevere l'assenso, il beneplacito, l'adesione delle piccole e medie aziende di trasporti, senza batter ciglio. A coloro che sono stati gli artefici, direi materiali, della precedente pubblicizzazione riferita alle due grosse società, verrà facile ricordare che il prezzo che era stato concesso per l'acquisizione della SATAS e della SCIA (in proporzione, naturalmente, alle dimensioni) dovrà essere riservato alle altre società che si vogliono acquisire.

Perché dico questo? Perché se questo noi non consideriamo, cadiamo in un grosso errore di ordine costituzionale, in quanto l'articolo 43 della Costituzione (tutti lo ricordiamo, faccio memoria a me stesso) così recita: «Ai fini dell'utilità generale la legge può riservare originariamente o trasferire mediante espropriazione e salvo indennizzo...». Ecco, io dico che aggiungerei a quest'espressione così formulata anche un aggettivo, che è «equo», perché equo fu ritenuto anche l'indennizzo che venne pagato per l'acquisizione della SCIA e della SATAS. Se questo noi non facciamo, evidentemente cadiamo in un grosso errore di ordine costituzionale. E' indubbio che l'Assessore, o chi per lui (non so se stasera sarà lui a rispondere alle nostre perplessità, ai nostri dubbi, o se sarà l'Assessore all'interinato, come stamattina si era definito l'Assessore Gianoglio), ci dovrà pur dire se ritiene sufficiente, se ritiene appagan-

te, idoneo, il motivo dell'acquisizione, a un prezzo naturalmente molto più modesto di quello al quale mi stavo riferendo per la SATAS e per la SCIA, considerato che, da diversi mesi, una certa ditta, o due ditte, non lo so, tre ditte addirittura (sono quelle che ho nominato), tre ditte hanno opposto resistenza agli scioperi che erano indetti e attuati dai dipendenti delle tre società stesse. Perché? Se l'Assessore si dovesse rifugiare in questa giustificazione, le nostre perplessità aumenterebbero, e sono sempre perplessità di ordine costituzionale.

Infatti, che cosa succederebbe? L'Assessore al lavoro e ai trasporti non può certamente dimenticare che, sinché non trova attuazione l'articolo 40 della Costituzione, non è vietato ai datori di lavoro di opporre una certa resistenza alle richieste di coloro che scioperano. Per cui, se si vuol rifugiare in questa giustificazione, in questo motivo, io dico che potremmo cadere in un errore pacchiano. Leggendo quanto l'Assessore ai lavori e ai trasporti dice, a proposito della situazione dei trasporti nel Guspinese, nella Marmilla e nella Baronia, parrebbe che lo stesso Assessore, almeno se non intendo male quello che è scritto e se risponde a verità quello che è scritto su questo giornale (mi pare sia «La Nuova Sardegna» del 12 aprile, di pochi giorni fa), se risponde al suo pensiero, evidentemente l'Assessore si vuole rifugiare in questa giustificazione, in questo motivo, per applicare come sanzione l'acquisizione delle tre società; in che modo? Oltre che punendole per aver le stesse resistito alle pretese, giuste diciamo noi, giustificabilissime, sacrosante dei dipendenti, oltre a fare questo — dice l'Assessore — noi abbiamo il potere di non concedere agli stessi il rinnovo della concessione, oppure di rievocare la concessione in atto.

E anche qui mi pare, preliminarmente, di poter dire, di poter avvertire me stesso, interessato nell'operazione per motivi naturalmente di carattere politico, che la soluzione che l'Assessore pare voglia prospettare (lo si dice con note molto chiare anche nella re-

VI LEGISLATURA

CCCXLVIII SEDUTA

17 APRILE 1974

lazione di maggioranza), della revoca o del disegno di rinnovo, anche in questo caso ci possa far cadere in errore. Perché? Revocare una concessione ad una società oppure non rinnovare la concessione ad una società mi sembra che lasci anche adito ad alcuna perplessità di ordine costituzionale, e io ne ho parecchie, perché se l'articolo 43 della Costituzione riservasse al potere pubblico in esclusiva, e sottolineo in esclusiva, la gestione pubblica dei mezzi di trasporto, se esistesse quest'espressione «in esclusiva», io direi che non considerare se sia bene o male che l'Assessore studi la soluzione della pubblicizzazione di queste piccole società di trasporti con una revoca oppure con un rinnovo; ma nell'articolo 43 della Costituzione non figura assolutamente quest'espressione. Infatti, se noi leggiamo alcune sentenze (come, per esempio, la numero 123 del 28 dicembre del '62), siamo in condizione di comprendere che le stesse tassativamente negano ai servizi pubblici di trasporto carattere e natura di servizi pubblici essenziali.

Ecco, dunque, sono cose che ci debbono far riflettere, a meno che non vogliamo dimostrare di non avere perfetta conoscenza del problema e delle difficoltà cui andiamo incontro. Ecco: quando affermo che manca l'espressione «potestà in esclusiva» io penso di rendere il mio pensiero sufficientemente chiaro. Mancando nell'articolo 43 della Costituzione l'espressione «potestà in esclusiva», evidentemente l'impresa privata ha una potestà concorrente e, se è concorrente, come fate voi a revocare un diritto che loro hanno acquisito? Lo dico non perché io sia *a priori*, o noi siamo *a priori* contrari a certe pubblicizzazioni e lo preciserò alla fine di questo mio intervento. Ma come fate voi a non rinnovare un contratto, una concessione che ormai è diventata una consuetudine? Tanto è vero questo pericolo che noi andiamo correndo, tanto è fondato, che il nostro provvedimento urterebbe con l'atteggiamento che il Governo centrale, lo Stato italiano, ha nei riguardi di tutte le altre aziende private di trasporto

operanti in Italia (che, se non vado errato, si contano in parecchie migliaia).

Per questo il provvedimento di revoca, oppure di mancato rinnovo di altra concessione, a mio avviso urta contro una situazione che vige ormai, direi da sempre, in tutta l'Italia (ora non ho qua i dati delle aziende private che operano in Italia, ma si contano, se non vado errato, in una settantina di migliaia o ottantamila, non me lo ricordo; non voglio affermare qualcosa di inesatto, ma so che sono parecchie). E' un provvedimento, questo, che ci deve far riflettere. E allora, onorevole Presidente, se quando noi intervenimmo nella discussione sulla legge istitutiva dell'ARST nel 1970, avevamo delle grosse preoccupazioni e delle grandi perplessità, oggi quelle preoccupazioni e quelle perplessità si sono ingigantite.

Evidentemente, il problema o non lo si vuole intendere, o non lo si sente, o non lo si vuole affrontare; evidentemente, vi è un'incapacità politica. Che cosa vuole significare, che cosa intendete risolvere voi, onorevole Assessore, proponendo la pubblicizzazione di tre piccole Aziende? Volete forse pubblicizzare anche le Strade Ferrate Sarde? Volete pubblicizzare anche le Strade Ferrate Complementari? Beh, allora vi dirò che cadremmo persino nel ridicolo perché sarebbe come partorire soltanto un topolino: la pubblicizzazione di queste tre piccole società; di quelle altre, infatti, non si può e non si deve parlare finché rimane in piedi quella contestazione giudiziaria che ormai si trascina da anni tra lo Stato e gli eredi dei Conti Pasquini.

Ma io sono anche perplesso per un altro motivo, e non ne faccio un'accusa a coloro che hanno diretto l'ARST in prima persona, non ne faccio assolutamente un'accusa: a loro era stato offerto uno strumento non idoneo e, logicamente, hanno manovrato con le armi che gli erano state fornite. Io dico che la Giunta regionale male fece quando propose al Consiglio l'approvazione della legge istitutiva; peggio fa oggi nel proporre l'approvazione della riforma di questa legge, che nulla riforma, che nulla fa, che nulla sa.

Da qualche giorno a questa parte, da qualche settimana a questa parte, non lo penso soltanto io, viviamo in quest'aula col cardiopalma: la SFIRS prima, le Tessili sarde poi, e adesso questa Azienda, che protesta, che si lamenta perché vive in una situazione drammatica per cui dall'oggi al domani ci può essere il fallimento totale. Ma, insomma, queste pubblicizzazioni, questi interventi della Regione a che cosa, dunque, ci hanno portato? Tutti sentiamo ancora in quest'aula l'eco dei discorsi degli oratori di tutte le parti politiche intervenuti per commentare le diverse azioni della SFIRS da quando questa società finanziaria regionale fu istituita. Oggi, ci viene proposta anche questa modifica alla legge istitutiva dell'ARST in una situazione che ci viene presentata da tutti i lati con dei titoli che, sinceramente, fanno venire il cardiopalma: «Asfissia dell'Azienda tramviaria», «Trasporti in crisi»; si legge poi: «Bloccati all'improvviso tutti i mezzi dell'ACT! Presto nuovamente in funzione...» eccetera, eccetera; poi si dice ancora: «Auspicabile che la Regione intervenga subito, perché altrimenti di tracollo si deve parlare e non di decollo».

E qui in una situazione del genere, voi vi accorgete soltanto alla fine della legislatura che bisogna intervenire! In che modo si interviene? Io non sono ancora riuscito ad intenderlo compiutamente. Noi, quando parlavamo e quando parliamo di trasporti, intendiamo dire che si deve arrivare ad una pubblicizzazione sì, ma in modo totale, perché, se interveniamo in modo settoriale e a bocconi, noi costringiamo persino il presidente dell'ARST a formulare alcune dichiarazioni che io ho letto con molta sorpresa e, sinceramente, non certamente con divertimento, anzi con molta preoccupazione. Infatti, che cosa dice il presidente dell'ARST? Dice: «Poiché navighiamo in un mare molto procelloso, siamo soffocati da debiti e non possiamo più vivere dall'oggi al domani, allora, oltre all'intervento della Regione, per sanare un po' questo deficit che si accumula paurosamente da un attimo all'altro, ricorriamo ad un altro sistema: diamo la capacità, autorizziamo l'AR-

ST a noleggiare i suoi mezzi per trasporti turistici»; e qui cadiamo veramente nel ridicolo!

Eh, scusate, ma qui bisogna essere molto chiari, perché o voi ci dite che le cose dobbiamo approvarle con il paraocchi, oppure, se ci dite che volete un'opposizione concreta e costruttiva, dobbiamo dirvi che, una volta che voi ci parlate di pubblicizzazione per motivi altamente, nobilmente sociali, e noi abbracciamo — non da oggi, da sempre — questo vostro principio, poi non dovete dirci però che per sanare i debiti, per sanare il grosso deficit che va accumulandosi per questi servizi di carattere sociale, nobilmente sociale, è indispensabile invadere anche il campo riservato sino a questo momento, e dico giustamente, ai privati per il noleggio dei pullmanns per il trasporto dei villeggianti, per il trasporto dei turisti; perché, allora, scusate, ma mi pare che si stiano dicendo delle cose che non possono essere accolte a cuor leggero.

Quando, poi, il presidente dell'ARST — e senza polemizzare con lui, per carità, perché so che ha fatto quello che era possibile fare secondo gli strumenti che gli erano stati offerti — ci dice che è possibile sanare una situazione di questo genere, come stavo dicendo poco fa, ricorrendo a questo nuovo sistema, io vorrei permettermi di ricordare a lui, e principalmente alla Giunta, che non è questo un sistema che possa produrre gli effetti che voi andate sperando. Dalle notizie che io ho potuto avere da fonte certamente attendibile, mi risulta, per esempio, che i pullmanns che fanno servizio di noleggio per i turisti durante l'estate o nei mesi in cui i turisti sono presenti in Sardegna, pretendono un compenso (se non vado errato) di 50 mila lire giornaliere, quando, ahimè, o ai turisti, i privati che ancora operano in Sardegna sono costretti ad applicare un prezzo che è superiore (70 mila lire). Io ho qui elencata, voce per voce, la cifra necessaria, a partire dalla diaria dell'autista, i contributi vari, il bollo della macchina, la assicurazione, l'olio, la nafta e così via: le 50 mila lire non sono sufficienti, a me-

no che voi non ribadiate e mi diciate di rimanendo che anche il servizio riservato ai turisti è un servizio sociale che la società sarda, ricca, deve affrontare proprio per la simpatia che i sardi, naturalmente, necessariamente, devono nutrire verso i turisti, a sottocosto!

Dai conti fatti da persone che se ne intendono, da persone che operano nel settore, e che vivono da parecchi anni di questa attività, risulta che il prezzo non può essere inferiore alle 70 mila lire giornaliere, tanto più che si tratta di pullmanns provvisti di aria condizionata; a meno che, anche qui, l'Assessore, abile come egli certamente è, non venga a dirmi che in fondo non è l'ARST che affitta i propri pullmanns, ma sono la SCIA e la SATAS. Ecco, allora, onorevole Assessore, siccome noi vogliamo esprimere oltre il nostro parere, il nostro voto, convinti di farlo secondo cognizione e secondo coscienza e sempre preoccupati che esso concorra, possa concorrere a risolvere anche questo problema, che è poi uno dei problemi più importanti per i sardi, ecco, ci deve dire in quale posizione giuridica sia la SCIA, in quale la SATAS, in quale posizione amministrativa, che cosa controllate voi, cosa sapete voi della SCIA e della SATAS. Sono società ancora indipendenti, malgrado l'acquisizione da parte dell'ARST? Nessuno riesce a comprenderlo, nessuno lo sa; voglio sperare che sia soltanto io, e non tutti, a non conoscere perfettamente quello che sta succedendo.

Ma come dicevo poco fa, quando noi aderimmo al principio della pubblicizzazione, eravamo convinti che si partisse addirittura dalla strada, perché, che cosa significa pubblicizzare due società? Che cosa avete fatto di grandioso, che innovazione strutturale avete portato nella vita dei trasporti in Sardegna quando avete pubblicizzato la SATAS e la SCIA? Che cosa avete fatto? Avete indotto parecchie Amministrazioni comunali a pubblicizzare, a municipalizzare anche loro. E qui il discorso diventerebbe ancora più serio, o, direi, quasi più triste. Basta che noi leggiamo i resoconti, le cronache che figurano su «La Nuova Sardegna» e «L'Unione Sarda», tutti i giorni, per

renderci conto che ci troviamo in uno stato — come dicevo poco fa — da cardiopalma: maestranze che minacciano lo sciopero ad oltranza se non si provvede al pagamento degli stipendi arretrati; pullmanns che vengono fermati perché da mesi, in qualche Comune, i dipendenti non vengono pagati.

Quando poi mi si dice che a questo molte Amministrazioni comunali sono state indotte proprio da voi, dalla vostra politica sbagliata e stupida di trasporto; quando voi leggete, per esempio, che per quanto concerne la municipalizzazione dei trasporti interni di Sassari, il bilancio viene assorbito per l'85 per cento soltanto dai dipendenti, ripeto per l'85 per cento, un bilancio che per il 1974 è di 1 miliardo e 666 milioni; taluno che se ne intende di spese e di manutenzione degli stessi pullmanns, mi faceva osservare che gli utenti che viaggiano a Sassari, nell'Azienda municipalizzata dei trasporti, ogni utente costa 500 lire! Tanto valeva offrire, come diceva Luigi Barzini, in una sua importante critica sulla pubblicizzazione dei servizi urbani ed extraurbani su «L'Europeo»...

SCHINTU (P.C.I.). Barzini *junior* o *senior*?

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). Lei è d'umore faceto, mi sembrava più triste, stamattina, e più preoccupato. Evidentemente, lei ha avuto delle assicurazioni, che io ancora non ho avuto; una volta che le avrò potrò godere del suo stesso umore. Per il momento, ho tutte queste perplessità.

E allora, onorevole Presidente e onorevoli colleghi, è una situazione drammatica, dalla quale bisogna in qualche modo venir fuori. Ma a noi non pare che la proposta che voi ci presentate possa essere idonea a quella che andiamo domandando. Non chiediamo, come faceva stamattina il collega comunista, una maggiore attenzione per quanto concerne le rotaie: per carità! E' da anni che se ne parla. Io sentivo parlare stamattina di rami secchi e di rami verdi; la Sardegna è la Regione italiana più povera di ferrovie; una volta che avevate soppresso le linee a scartamento ri-

dotto voi ci avete garantito, assicurato dei succedanei delle stesse; invece, ahimé!, il tutto è rimasto come prima.

Per cui la legge che voi proponete, a nostro avviso, non appaga nessuno, a meno che non si voglia ritenere appagante la soluzione, che io vedo ancora con molta preoccupazione, della pubblicizzazione di quelle tre piccole aziende che sono nel Guspinese, nella Marmilla, eccetera. Come sempre, il problema viene affrontato a bocconi, direi improvvisando le soluzioni, soluzioni che non portano ad alcun risultato positivo, concreto e definitivo; anzi, a mio avviso, peggiorano e rendono ancora più drammatica la situazione.

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

PUDDU PIERO (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge che è sottoposto al Consiglio rappresenta la seconda tappa che la Regione compie verso la razionalizzazione del sistema dei trasporti extraurbani su gomma. Il Consiglio deve essere convinto in tutte le sue parti politiche che la scelta operata nella V legislatura e conclusa con la legge numero 3 all'inizio di questa legislatura, ha il merito di avere anticipato i tempi di una visione più organica del sistema del trasporto pubblico. L'attuale crisi energetica ha solo anticipato, sia pure in maniera drammatica, una situazione che si sarebbe determinata in più o meno breve tempo a causa degli errori delle assurdità che hanno presieduto allo sviluppo e all'attuale conformazione del sistema dei trasporti in Sardegna.

La politica di uso del territorio seguita sino ad oggi, obbedendo a criteri speculativi, del massimo sfruttamento del suolo, conseguibile con una forte concentrazione urbanistica e con l'assenza di criteri capaci di garantire l'equilibrio fra insediamenti abitativi, insediamenti industriali e infrastrutture sociali, ha determinato una crescita patologica del sistema di mobilità e dei trasporti. La politica economica tesa a privilegiare smisuratamente lo sviluppo dei settori industriali, legati più o

meno alla motorizzazione privata e al trasporto su gomma per le merci, ha sì dato una politica dei trasporti, ma finalizzata a quegli indirizzi e, perciò, ha depresso gli investimenti relativi al trasporto collettivo e al trasporto su rotaia lasciando campo libero all'estensione incontrollata degli investimenti incentivanti il trasporto individuale e privato.

Per modificare questi errori, per non ripeterli ed agire con la necessaria prontezza e chiarezza, il Consiglio regionale approvò la proposta di costituire l'Azienda Regionale Sarda Trasporti (perché fu, quella della creazione dell'Azienda regionale dei trasporti, un'iniziativa consiliare, inizialmente), per tentare di mutare, se possibile radicalmente, gli indirizzi sui trasporti allora prevalenti. La Regione voleva allora privilegiare il trasporto collettivo e, in particolare, il trasporto pubblico.

In sostanza, si è teso a creare un sistema dei trasporti sottratto alla pratica concorrenziale, alla legge del profitto, alla dispersione delle risorse in un equilibrato, armonico sviluppo di tutti i vari modi di trasporto. Così, il potere pubblico ha creato uno strumento per fissare gli orientamenti e per affrontare ed approntare i mezzi per l'attuazione di un piano complessivo e coordinato di espansione dell'intero sistema dei trasporti nella nostra isola.

A base di questo discorso è una nuova politica di uso del territorio, che riduca il bisogno di mobilità di cose e persone. Noi, che siamo stati, e siamo anche oggi, assertori di questa impostazione non settoriale ma coordinata, siamo convinti che la proposta ci offre l'occasione per porre alle forze politiche, alla Giunta, l'urgenza di un'unicità di indirizzo politico per evitare che interessi settoriali e corporativi ne diminuiscano, ne annullino gli effetti. E' un settore, questo, dove il ruolo fondamentale è della Regione ed è degli enti locali. Il comitato di coordinamento (che è stato oggetto di una parte dell'intervento del collega Schintu) tra ANAS, Ferrovie dello Stato, Ferrovie in concessione, Azienda pubblica dei trasporti e aziende municipalizzate, è un

dato fondamentale, importante, che la Giunta deve apprestarsi ad utilizzare se vuol creare un coordinamento tra i diversi comparti dei trasporti.

Occorre definire con una legge quadro i trasporti urbani, perché è impensabile che si possano tollerare le attuali situazioni (che sono state anche denunciate in questo dibattito) delle aziende municipali come l'ACT, o dei bilanci degli enti locali che, costretti dalla stretta finanziaria, non riescono a scoprire i disavanzi che emergono da queste gestioni municipalizzate. E' necessario un programma vincolante, in questa legge quadro, che imponga come linea fondamentale la precisione dei bisogni e dei mezzi necessari per il loro soddisfacimento, al fine di evitare interventi sordinati e surroganti, di emergenza, che stravolgano, condizionandola, ogni linea di azione politica; piani per «opere», non per «costi», per ottenere obiettivi innovatori e non di pura emergenza e per evitare che opere iniziate non vengano terminate per i costi che aumentano.

E così pure occorre affrontare, in un disegno organico, il problema del personale. Per quanto riguarda la normativa contrattuale e previdenziale, si deve tendere alla sua unificazione sia nel settore delle linee extraurbane, sia nel settore delle linee urbane; unificazione che deve avvenire non solo a livello regionale, ma a livello nazionale per tutti i dipendenti delle aziende e società produttrici di servizi di pubblico trasporto, eliminando così la settorializzazione oggi esistente pur nell'ambito di uno stesso modo di trasporto. Occorre poi un discorso ed un rapporto diverso con i sindacati. Ai fini del perseguimento delle istanze poste da una nuova politica dei trasporti e dal raggiungimento degli obiettivi di modificazione profonda ed espansione dell'attuale sistema dei trasporti, è fondamentale l'apporto delle organizzazioni sindacali. Tale apporto sarà decisivo in fase di attuazione dei piani, dei programmi, nelle scelte prioritarie da compiere, nell'azione di stimolo e di controllo della volontà politica, sulla loro attuazione e sul momento operativo aziendale.

Un'azione quindi di controllo con le organizzazioni unitarie sindacali, piena ed aperta in tutte le istanze politiche, di responsabilità governativa regionale, comunale ed aziendale, non può che essere la base su cui deve articolarsi l'attuazione dei programmi.

Per la fase operativa, particolare rilevanza potrà assumere la proposta di conferenze di produzione, cui dovrebbero partecipare i sindacati, i rappresentanti delle aziende pubbliche, delle imprese costruttrici e degli enti locali. La proposta che noi riteniamo debba essere approvata dal Consiglio è, come dicevo poc'anzi, una seconda fase, che comporterà un'ulteriore fase nella prossima legislatura, per cercare di avere un coordinamento in questo importante settore. E' un passo avanti che si è ottenuto dopo aver il Consiglio approvato la prima proposta, attraverso difficoltà, critiche, dubbi, che in alcuni settori ancora permangono.

La realtà di oggi è che un settore come quello dei trasporti non può essere lasciato al privato senza incorrere in gravi rischi, in gravi difficoltà, senza che l'ente pubblico, la Regione o gli enti locali, debbano sopperire, per avere questo servizio come servizio sociale, con i loro mezzi, con i loro bilanci, alle deficienze delle aziende. La proposta, così come è articolata, a parere del nostro Gruppo, ha bisogno di essere modificata, di essere ricostruita per certe parti. Noi riteniamo che sia fondamentale che il presidente dell'Azienda non sia di nomina politica, ma sia nominato dal Consiglio di amministrazione. Su questa base, noi intenderemmo predisporre un emendamento, e chiediamo alla Giunta che questo discorso venga recepito, perché è il primo ente che noi siamo riusciti, attraverso l'azione del Consiglio, di tutte le forze politiche, a sottrarre all'influenza diretta del potere politico, per quanto riguarda la nomina del suo presidente.

Riteniamo altresì che sia importante esaminare la situazione dei controlli, perché dobbiamo creare un'azienda snella, che abbia la possibilità di agire tempestivamente, con criteri aziendali moderni, dinamici, nei momen-

ti in cui l'esigenza e le richieste si fanno più pressanti. Riteniamo che possa anche essere immesso quello che in Commissione è stato soppresso: un organo intermedio che affianchi l'azione del presidente dell'Azienda, un comitato esecutivo che consenta (senza che per questo gli vengano delegati i poteri propri del Consiglio di amministrazione) di rendere più agile l'azione dell'azienda.

Con queste osservazioni, con queste considerazioni, noi del Gruppo socialista concordiamo e approveremo il disegno di legge, ritenendo però che il discorso che oggi, a fine legislatura, viene fatto in questo settore, evidentemente è limitato, non consente di proiettarci in una visione più completa, che tenga conto di tutte le implicazioni e le esigenze di un'azione di coordinamento che, evidentemente, non coinvolge solo il settore dei trasporti, ma il settore urbanistico, il settore dell'assetto territoriale, dell'assetto industriale, dell'assetto delle infrastrutture sociali.

Con questa visione, con queste premesse, noi del Gruppo socialista voteremo a favore del disegno di legge.

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

ROJCH (D.C.). Signor Presidente, prendo la parola per dire poche cose, direi per fare una premessa ed una conclusione. Una premessa, ma insieme una considerazione generale sui trasporti in Sardegna, e in particolare una considerazione sui trasporti esterni. Noi con la discussione di questa legge stiamo affrontando, giustamente, il problema dei trasporti automobilistici in Sardegna.

Io ritengo, in premessa, di fare, invece, un discorso un po' più ampio sulla problematica generale dei trasporti, per dire che in questa legislatura è mancata una programmazione dei trasporti in Sardegna, come è mancata una politica dei trasporti nell'arco di tutta l'esistenza dell'istituto autonomistico. Cioè, mentre la Regione in alcuni settori ha fatto uno sforzo, ha cercato di individuare alcune linee di tendenza, ha elaborato bene o male

dei piani, nel settore dei trasporti noi abbiamo avuto invece un vuoto pauroso, un vuoto di programmazione, un vuoto di linea politica. E credo anche che la legislatura o la Regione non si salvi l'anima con la presentazione di questo disegno di legge che tenta di razionalizzare una parte dell'ampio settore dei trasporti.

E' importante il disegno di legge che affrontiamo oggi, è importantissimo il settore che noi oggi vogliamo aggredire, vogliamo cercare di affrontare. E' stato da più parti espresso un giudizio positivo sull'Azienda trasporti, che io condivido, un giudizio che, ovviamente, pone l'esigenza di un potenziamento ulteriore di questa azienda e quindi la necessità di renderla più operante come strumento. E ritengo anche che l'obiettivo che noi ci poniamo, quello di dotare l'azienda di alcuni mezzi, di trasformare anche in un certo senso la stessa azienda, serva a dare un certo contributo. Non ci dobbiamo dimenticare che chi utilizza le linee automobilistiche non sono certamente i privilegiati, i ricchi, ma sono i poveri, i più poveri della nostra isola, sono i contadini, i pastori, il ceto operaio, il ceto medio; quindi, lo sforzo che fa il potere pubblico in quella direzione riteniamo che sia uno sforzo positivo, uno sforzo politicamente qualificante. Però il problema non è tutto qui. Cioè, affrontando il settore dei trasporti automobilistici noi non risolviamo, non tocchiamo minimamente il problema dei trasporti in Sardegna.

Io ho sentito poco in questo dibattito echeggiare il discorso dei trasporti in generale in Sardegna. C'è stato qualche cenno fatto da qualche collega, ma io credo che noi dobbiamo porre al centro della discussione una considerazione, a mio parere, di fondo; cioè dobbiamo avere la coscienza che la Sardegna è un'isola ed ha quindi tutti gli squilibri legati al fatto dell'insularità. Il cittadino sardo si configura, rispetto a un altro cittadino del Continente, un cittadino, diciamo, di «serie B». L'emarginazione culturale, politica, economica, civile della Sardegna è legata anche a questa sua naturale emarginazione fisica. Io

credo che noi concettualmente dobbiamo dire che lo Stato deve intervenire per attenuare questa differenza, per fare in modo che il cittadino sardo non sia un cittadino di «serie B», e cerchi, attraverso un suo intervento particolare, differenziato, se non di porre il cittadino sardo in posizione di parità, almeno di attenuare questa differenza con gli altri cittadini italiani.

E' chiaro che una battaglia nei confronti dello Stato va fatta, una battaglia che noi non abbiamo mai fatto, che non si è fatta in questa legislatura, e neppure nelle altre, una battaglia che la Regione non ha mai fatto nell'ambito della sua esperienza autonomistica.

Allora io credo che la linea di movimento, non di questa Giunta certamente, la linea di movimento delle forze politiche, delle forze sociali a iniziare da oggi, ma che si deve proiettare nella prossima legislatura, deve essere intesa a far sì che la Sardegna sia meno isola di quella che è. E allora, in poche parole, io affermo che i trasporti aerei nel futuro debbono diventare trasporti di massa; ma per diventare trasporti di massa e per consentire al cittadino sardo, e non soltanto a chi può pagarsi il prezzo dell'aereo, ma anche al pastore, al contadino tariffe differenziate, occorre costringere in tal senso lo Stato, socializzando le tariffe del settore aereo; e faccio lo stesso discorso per i trasporti marittimi, dove occorre costringere la Tirrenia a praticare prezzi non economici, ma, in questo caso, io credo, prezzi sociali, come peraltro si fa in altri settori, in altre linee.

Questo concetto, a mio parere, è particolarmente importante per il settore merci. Oggi solo i traghetti delle Ferrovie dello Stato praticano un trasporto-merci agevolato. Ma il numero di questi è contingentato, cioè è limitato in un certo senso, mentre gli altri, «Canguri», traghetti, eccetera, praticano delle tariffe altissime.

Io penso che non sia sfuggito alla Giunta regionale, all'Assessore competente, al Presidente della Giunta quello che è avvenuto recentemente nel settore del trasporto delle merci dal Continente in Sardegna, dove si è regi-

strato un aumento del 30 - 40 per cento. Il che, inevitabilmente, ha comportato un ulteriore aumento delle derrate alimentari e di tutti i prezzi. E, ancora, penso che alla Giunta non sia sfuggito, in questa disattenzione generale verso il problema dei trasporti, che la soppressione della linea di Arbatax accentua l'isolamento di tutta la costa orientale della Sardegna. Ma, allora, se tutto questo ha comportato un aumento dei prezzi delle derrate alimentari, e di tutte le merci, in genere, che arrivano in Sardegna, lievitando i prezzi di tutti i prodotti del 30 - 40 per cento in più in Sardegna, rispetto al territorio nazionale, io non credo, onorevole Assessore ai trasporti, che questo sia un fatto secondario, ma un vero modo di considerare sempre la Sardegna e i cittadini sardi come cittadini, non dico di «serie B», ma in questo caso, consentitemi di dirlo, come cittadini di «serie C».

Una politica, dunque, la dobbiamo trovare noi, una politica differenziata, che può essere, ad esempio, quella di concedere almeno per le derrate alimentari, per le merci, diciamo, di prima necessità, essenziali, come la pasta, l'olio, ed altre cose di questo genere, delle tariffe differenziate, delle tariffe agevolate. Non è possibile che un chilo di pasta in Sardegna venga a costare molto più che in altri parti del territorio italiano.

Il settore dei trasporti è estremamente importante e dal modo in cui noi lo risolviamo dipende anche lo sviluppo della Sardegna. Non è possibile, cioè, senza un'organizzazione nuova di trasporti, e del trasporto merci in particolare, ipotizzare uno sviluppo agricolo diverso in Sardegna. Io non credo che sia possibile. Quante cooperative negli anni passati sono andate in fallimento perché i vagoni erano fermi nei porti sardi o perché i prezzi erano alti e non riuscivano a tenere la concorrenza? Allo stesso modo, non credo che noi possiamo ipotizzare uno sviluppo industriale se non ci poniamo seriamente il problema di una politica nuova nel settore dei trasporti in generale, nel settore dei trasporti di passeggeri e di merci.

VI LEGISLATURA

CCCXLVIII SEDUTA

17 APRILE 1974

Le Giunte regionali avrebbero dovuto, in questa legislatura, predisporre un piano dei trasporti; certamente io non mi rivolgo all'ultima Giunta, perché l'ultima Giunta in pochi mesi sta cercando di portare in aula una serie di provvedimenti che noi non siamo riusciti a portare nei mesi passati e quindi io le do atto di questo suo dinamismo.

Lo Stato italiano, il Governo, già nel 1967, quindi nella passata legislatura, aveva sollecitato alla Regione l'elaborazione di un piano dei trasporti, piano che non fu mai elaborato, mai fatto, mai tentato, neanche. Si parla adesso (ne ha parlato il Presidente della Giunta in Commissione) di un incontro da realizzare con il Governo sulla politica dei trasporti. Io mi domando come faccia la Regione sarda a presentarsi, se in questi anni non abbiamo elaborato una linea, se non abbiamo un piano articolato, preciso, nel settore dei trasporti, ma soltanto intenzioni molto generiche, intuizioni forse geniali sul piano personale, ma certamente non realizzate, non organiche, incapaci quindi di imporre all'attenzione del Governo una linea dei trasporti in Sardegna che non sia solo la semplice richiesta di danari, che sono sempre importanti e che noi non rifiutiamo mai, ma una linea di trasporti che si riferisca non solo alle linee interne ma anche ai trasporti esterni, che a mio parere sono sempre molto importanti.

Ci sono di fronte a noi, lo ha detto anche qualche altro collega precedentemente, problemi inquietanti nel settore trasporti. La materia dei trasporti è una materia esplosiva, colleghi consiglieri, onorevole Assessore, è una materia esplosiva che se non affrontiamo in tempo rischia di sommergere, come è avvenuto in questi anni e come avverrà ancora in modo più accentuato nel futuro, la Sardegna. Ci sono domande inquietanti: che fine, che ruolo debbono avere le Ferrovie Complementari; di queste ferrovie, così come sono oggi, cosa ne dobbiamo fare? Ma, insieme, quali alternative noi poniamo? Non si può pensare o ipotizzare di buttare a mare i tremila, quattromila o cinquemila dipendenti che ci sono; noi dobbiamo trovare un'alternativa, anche perché le Ferrovie Complementari svolgono un certo ruolo sociale, anche se forse non sufficientemente un ruolo economico; e debbono svolgere, a mio parere, anche un ruolo economico.

Il problema dunque ce lo dobbiamo porre, ma non in questo modo; esso va inserito in un piano organico; cioè è possibile sopprimere una linea di ferrovie complementari se vi è presente un'alternativa; e invece abbiamo visto che, quando sono state soppresse delle linee ferroviarie, non è stata trovata un'alternativa e lo stesso personale è stato disperso in un modo direi indifferenziato. Abbiamo tentato in Sardegna di fare una politica del coordinamento. Ebbene, questo comitato non ha mai coordinato nulla perché mi risulta che, probabilmente, non si è mai riunito. E' questo un problema che io raccomando all'attenzione di questo o di altri Assessori, della Giunta, anche se forse è più un discorso rivolto al futuro, che al presente.

Il discorso va ripreso e va affrontato, operando un tentativo di coordinamento con l'Azienda trasporti. Mi pare che, quanto a questo, siamo già sulla strada, nel senso che, individuati i bacini di traffico, i comprensori, ci sia già un tentativo di trovare un minimo di razionalità. Facendo una riflessione quasi conclusiva, sempre su questo aspetto, su quello che si spende in Sardegna nel settore dei trasporti, noi ci troviamo di fronte a cifre paurose. Cioè ci troviamo di fronte ad una impostazione e a spese parassitarie, di proporzioni macroscopiche. Le Ferrovie complementari: vediamo, per esempio, due dati. Nelle Ferrovie complementari c'è un *deficit* annuale ricoperto dallo Stato, sui 17 miliardi. Il ricavo delle Ferrovie complementari è di un miliardo e 500 milioni; di questo miliardo e 500 milioni, un miliardo è ricavato dalle linee automobilistiche, 500 milioni è ricavato dalle linee ferroviarie. Io credo che una nota del genere sia senza commento. Nell'Azienda dei trasporti l'80 per cento all'incirca è dovuto — forse di più — per spese per il personale, ma insieme l'80 per cento del bilancio del-

l'Azienda trasporti è dato da contributi regionali!

Noi ci troviamo di fronte alla necessità della soluzione di questo problema, e io non credo che sia semplice, assolutamente. Certo, dobbiamo affrontare il problema delle tariffe: dobbiamo continuare con le tariffe sociali o politiche o dobbiamo andare nella direzione delle tariffe economiche? E' una scelta che deve fare il Consiglio regionale, che noi non abbiamo voluto affrontare in questi anni. Le tariffe automobilistiche in Sardegna sono ferme dal 1962 e il problema, anche questo, va affrontato, va rivisto. Sarà la nuova legislatura a rivedere... (*interruzione dell'onorevole Schintu*).

Arrivati a questo punto, collega Schintu, io credo che la Regione può trovare una linea nuova, che è quella della gratuità dei trasporti. Perché, o si arriva a prezzi economici... ma è impossibile nel settore dei trasporti, credo che sia impossibile; e allora dobbiamo dire: facciamo delle tariffe differenziate per studenti, operai, lavoratori, o altrimenti, arriviamo alla gratuità dei trasporti. Io credo che non ci siano alternative a questa scelta.

E se, collega Schintu, andiamo a vedere anche le Ferrovie dello Stato, in Sardegna, ci dobbiamo chiedere — e desidererei una risposta dell'Assessore in merito — che assicurazione noi abbiamo dal nuovo piano delle Ferrovie statali, dai 4.000 miliardi o dallo stralcio dei 2.000 miliardi sul piano delle Ferrovie dello Stato e quali idee si hanno sul problema di queste ferrovie, perché oggi, così come sono, probabilmente anche queste non servono se non sono estese e se non si procede a un rapido ammodernamento di tutto il sistema ferroviario; se non vi è, ad esempio, un collegamento con Ottana e se non vi è un collegamento con altre zone che i colleghi in precedenza hanno indicato.

Così, ho concluso l'intervento, però, prima di finire del tutto, vorrei richiamare il giudizio espresso in precedenza sull'Azienda dei trasporti. Io credo, ribadendo il giudizio positivo su questo organismo, che è stato gestito con spirito democratico, e non burocratico

(forse questo è l'aspetto più positivo della gestione dell'Azienda trasporti), che si debba ancora procedere sulla strada della partecipazione: credo che questo sia giusto e che questa legge assicuri, attraverso conferenze periodiche e attraverso un maggiore aggancio con la realtà sociale, una migliore ed articolata partecipazione dei Comuni.

Tuttavia, neanche l'Azienda trasporti, onorevoli colleghi, anche se gestita bene, si sottrae alla logica delle altre aziende, che è quella di *deficit* paurosi a cui noi ci troviamo di fronte. Io, quando era stata istituita la legge, avevo preannunciato nel mio intervento: «Noi ci troveremo di fronte ad un *deficit* di 5 miliardi all'anno»; queste erano state le mie previsioni, che in quel momento sembravano pessimistiche. Che cosa possiamo fare noi? Siamo in condizioni di investire questa tendenza, una tendenza che inevitabilmente, al di là della stessa gestione, porterà, nei prossimi anni, ad un *deficit* di 6, 7 o anche forse più miliardi? La Regione può nel futuro riuscire a sostenere questo peso, questo *deficit* annuale? E a questo poi dobbiamo aggiungere tutto il grosso problema generale della Regione, di questa Regione che sembra lavorare per 10 mila dipendenti, chi nelle industrie, chi nei trasporti, 10 mila persone, lasciandone fuori un milione e 490 mila. Cioè noi non possiamo nel futuro continuare un tipo di gestione parassitaria; insieme alla produzione di servizi dobbiamo produrre servizi in senso civile, e quando si parla delle Ferrovie complementari non possiamo dire, colleghi consiglieri, che producano servizi, quelle no; questo è un tipo di assistenza che noi diamo, è solo un modo di tenere occupata la gente.

Io credo che questo nel futuro noi non lo possiamo affrontare. E allora cosa può fare l'Azienda trasporti? Io credo che l'Azienda si debba muovere, nei limiti del possibile, debba cercare di attenuare questo pauroso *deficit* cui tutte le aziende inevitabilmente vanno incontro e procedere ad una riduzione rigorosa della spesa.

Si parla, in tutto il territorio nazionale e anche all'estero, dell'agente unico. Io credo

che non sia possibile che non venga introdotto, ove è possibile introdurlo, anche in Sardegna. Penso che queste cose non reggano più; ad un certo punto la volontà politica si deve imporre, altrimenti per queste aziende sarà un suicidio, saranno aziende becchine di se stesse: e non ci sarà nulla da fare se noi non cercheremo di operare certi tagli rigorosi e netti, e se non tenteremo di razionalizzare e di coordinare meglio il lavoro e le stesse linee con gli altri organismi, anche con le Ferrovie complementari, con tutto quello che nei trasporti c'è in Sardegna.

Ho detto tutto questo, onorevoli colleghi, con la consapevolezza che non c'è altra strada al di fuori della pubblicizzazione; cioè ho detto questo non perché sia contrario alla pubblicizzazione; ho piena consapevolezza che vi è una linea di tendenza generale che è per la pubblicizzazione, ma questa pubblicizzazione noi dobbiamo cercare di realizzarla bene, di realizzarla riducendo i costi, facendo in modo, cioè, che la Regione nei prossimi anni non sia costretta solo a destinare il suo bilancio per l'Azienda trasporti o per le altre Tessili che vi potranno essere domani; la Regione deve destinare i suoi interventi nella direzione degli investimenti sociali sì, ma anche degli investimenti produttivi, perché in Sardegna dobbiamo cercare anche di produrre e non di rimanere — come il collega Zucca spesso ama ripetere — un popolo mantenuto o dalla Regione o dallo Stato.

Io credo che davanti alla classe dirigente politica non certo di questa legislatura, ma delle prossime vi sia un grosso problema, che è il problema del futuro della Regione, di una più nuova e diversa strutturazione della Regione.

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

ZUCCA (Indip.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, purtroppo non ho avuto né tempo, né modo di approfondire l'esame di questo disegno di legge, ma io credo che riprendere la polemica che il collega Frau ha

tentato di riportare sulla gestione privata o pubblica dei servizi di trasporto sia perfettamente inutile; si tratta, infatti, di cose ormai superate in tutti gli Stati moderni, da qualunque regime essi siano retti. E, quindi, questa polemica, secondo me, va subito accantonata, perché il problema che abbiamo di fronte non è se il servizio debba essere pubblicizzato, ma come debba essere pubblicizzato, come debba funzionare, attraverso una giusta politica del pubblico trasporto, un'azienda pubblica di trasporto.

Ora, io dirò subito che in Italia, in generale, e in Sardegna in particolare, ci muoviamo con alcuni *handicaps* in questa materia, che certamente aggraveranno in partenza l'onere finanziario di qualunque azienda pubblica di trasporto per fattori obiettivi.

Il primo problema, d'altra parte ricordato nella relazione, è che in Italia si è fatta in questo dopoguerra, soprattutto dopo gli anni cinquanta, una politica diretta ad incrementare il trasporto privato attraverso il possesso diffuso, di massa, delle automobili; e questo ha portato ad un grossissimo incremento della produzione automobilistica, ha certamente permesso alla FIAT o ad altre società di aumentare notevolmente il numero degli occupati, ma ha creato quei problemi contro i quali oggi, in Italia e in Sardegna, ci scontriamo. Questa è la prima considerazione.

Il secondo grosso problema — in particolare della Sardegna —, che indubbiamente aggrava il costo di un qualunque pubblico trasporto, è il fatto che su 24 mila chilometri quadrati abbiamo circa 400 centri abitati, disseminati a distanze notevoli l'uno dall'altro e che di questi 400 centri abitati, 50, attraverso il fenomeno dell'urbanesimo, assorbono circa la metà della popolazione residente, per cui abbiamo l'altra metà della popolazione sarda, 700-800 mila abitanti, disseminata, praticamente, in centinaia di centri abitati, che occorre pur collegare. Si capisce, pertanto, che collegare 20 centri abitati di 1.000 o 500 abitanti ha un costo certamente superiore che collegare 10 centri abitati di 10 mila abitanti. Questo è un altro problema che, evidentemente,

te, rende il trasporto pubblico più oneroso in Sardegna; ed è un fatto anch'esso obiettivo.

Lo sviluppo abnorme della motorizzazione privata, le grandi distanze, la scarsa popolazione tra centro e centro, quindi, indubbiamente, sono fattori obiettivi che, per quanto riguarda la Sardegna, aggravano il già grave problema del pubblico trasporto nel nostro Paese.

Ma, ciò premesso, occorre anche renderci conto che, purtroppo, è diffusa nel nostro Paese l'idea che l'impiego pubblico, trasporto o meno, l'azienda pubblica in generale, possa consentire quello che è l'assalto alla diligenza. Io credo che uno dei compiti ai quali i sindacati si dovranno rivolgere nel futuro sarà proprio quello di evitare alcune storture che in gruppi non piccoli di lavoratori si sono create nel ritenere che in un'azienda pubblica è facile ottenere uno stipendio maggiore e che si ha quasi diritto, solo per il fatto che si è un pubblico dipendente, ad avere un trattamento superiore a quello di un lavoratore presso aziende private di qualunque natura. Questo è un fenomeno che trova riscontro in fatti abnormi come quello di super-burocrati, che in quanto super-burocrati, hanno pensato — e hanno trovato consenziente il Governo — di poter ottenere quei vantaggi che tutti noi conosciamo.

Questa è una mentalità diffusa, purtroppo, nel nostro paese, che occorre evidentemente correggere. E in questo si devono adoperare i pubblici amministratori, i sindacati, non già per imporre una maggiore disciplina nelle aziende pubbliche, ma un'autodisciplina. Cioè, il lavoratore di un'azienda pubblica deve sapere che quell'azienda è in parte anche sua; che, non essendoci il profitto del privato capitalista, quell'azienda appartiene anche a lui e pertanto una buona gestione dell'azienda è nell'interesse collettivo ma è anche nell'interesse dei lavoratori che in quell'azienda lavorano. Credo che a questo ci dovremo dedicare un po' tutti, se non vogliamo poi leggere sui giornali, come ricordava qualcuno, tutti i giorni, che l'ACT di Cagliari è sotto sequestro o il comunicato dell'ARST che invoca aiuto,

ossigeno, perché diversamente non ce la fa a tirare avanti.

Ma il problema della gestione privata è, comunque, superato perché, al collega Frau che lamenta un passivo già notevole nell'Azienda regionale trasporti, io prospetto quello che è il servizio privato: non so se la cifra che mi è stata riferita sia esatta, ma mi è stato riferito che lo Stato, come contributo annuale al Conte Pasquini per le Ferrovie complementari, versa ben 17 miliardi, cioè quattro volte tanto quello che è il *deficit* che noi prevediamo per i prossimi anni dell'Azienda regionale trasporti...

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). Scusi, onorevole Zucca, quando noi ci recammo a Roma per discutere la pubblicizzazione delle Strade Ferrate Sarde e Ferrovie complementari, presentammo l'esigenza di pubblicizzare quelle aziende.

ZUCCA (Indip.). Ho voluto citare l'esempio, perché accanto alle critiche che si debbono e si possono fare al tipo di gestione, poi ne farò alcune su come si gestiscono le aziende pubbliche in generale in Sardegna.

Non dobbiamo dimenticare che i privati, sia la Società Tramvie di Cagliari, sia le Ferrovie complementari, abbondantemente attingono al bilancio dello Stato per cifre enormi. Ripeto, se la cifra che mi è stata data è esatta, sarebbe diventata di 17 miliardi all'anno la somma che lo Stato versa al Conte Pasquini per la gestione di ferrovie che sotto il profilo sociale (intendendo per sociale non le ferrovie, ma l'utilità sociale di quelle ferrovie), indubbiamente, già oggi hanno un compito infinitamente minore di quello che ha l'Azienda regionale trasporti.

E qui sollevo un problema...

GUAITA (D.C.), *relatore*. C'è stato un tempo in cui le Ferrovie complementari tentarono di farsi regionalizzare.

ZUCCA (Indip.). Io non parlo di regionalizzare; voglio dire, scusate, che nel proble-

ma dei trasporti bisogna superare alcuni schemi che avevamo nel passato, che io ho abbandonato prima di altri, ma che anch'io ho avuto. Noi ci siamo battuti, i sindacati si sono sempre battuti, contro la mobilitazione delle ferrovie in concessione; battuti con ordini del giorno, pressione dei lavoratori e così via. Ebbene, arrivati a questo punto bisogna rimeditare sulla vicenda, evidentemente.

Cioè, le ferrovie non sono il fine, sono lo strumento, e intanto uno strumento io lo conservo in quanto mi è utile; se quello strumento è superato lo sostituisco con altri strumenti, tenendo presenti le due esigenze fondamentali: prima quella dei lavoratori dipendenti, che è chiaro non possono essere buttati sul lastrico, ma che devono essere occupati in aziende consimili di trasporto; seconda, l'interesse delle popolazioni. A che cosa serve avere un trenino che va a 40 all'ora, che impiega sette ore per arrivare da Mandas a Cagliari, anziché avere mezzi più veloci di locomozione, tanto più che la ferrovia poteva avere, in un certo senso, un altro scopo di fronte a un'agricoltura molto rigogliosa, che crea l'esigenza del trasporto merci e così via?

Ma, purtroppo, voi sapete che anche sotto questo profilo, a parte che l'agricoltura anziché andare avanti è tornata indietro, vi è la concorrenza ormai dei mezzi motorizzati privati per trasporto anche di cose, essendo stato incrementato anche questo tipo di motorizzazione privata, soprattutto per le brevi distanze. Per cui è chiaro che dai paesi il 90 per cento delle merci non partono per ferrovia (soprattutto parlo delle ferrovie in concessione) ma attraverso i mezzi motorizzati. E allora, ecco una domanda a cui i sindacati, la Giunta regionale devono rispondere: è utile tenere le ferrovie in concessione? O non è più giusto, invece, rivendicare dallo Stato quei fondi che oggi dà per le ferrovie in concessione, regionalizzare non le ferrovie, ma creare un altro tipo di trasporti e affidare all'ARST anche quei trasporti, soprattutto di persone, e quindi assorbire la gran parte (se non tutti, perché una parte può passare benissimo anche alle Ferrovie dello Stato) di quei

dipendenti, servendo meglio le popolazioni ed avendo contribuiti notevoli dallo Stato, che servirebbero ad esempio per attenuare il contributo che la Regione domani dovrà dare per le spese di gestione dell'Azienda regionale trasporti?

Io non so se con questa legge affrontiamo il problema: la relazione è molto ampia, sebbene avrei preferito una relazione forse più ristretta, ma più chiara sugli scopi di questa legge in rapporto alle leggi preesistenti; poi farò qualche osservazione su quello che è detto nella relazione, perché desidero qualche chiarimento dal relatore, che parlerà per ultimo.

E' chiaro che per i trasporti pubblici in Sardegna (non mi soffermo per ora sui problemi importantissimi che il collega Rojch ha trattato dei trasporti esterni, pur essi condizionati quanto e più dei trasporti interni, evidentemente, ma limito il mio discorso ai trasporti interni) non si può più parlare di ferrovie da un lato e mezzi pubblici gommati dall'altro: il trasporto dev'essere un tutto organico, evidentemente. Abbiamo le Ferrovie dello Stato, riteniamo che le ferrovie in concessione siano superate dai fatti, perché se ci sono 17 miliardi all'anno di passività, vuol dire che incasseranno, le Ferrovie Complementari, sì e no, un ventesimo di quello che serve per le spese di gestione; io credo che non incasseranno più di un miliardo all'anno e ne hanno 17 di contributo statale! Non sono più utili? Riuniamoci, vediamo i problemi dei dipendenti, delle popolazioni, creiamo un tutto organico, cominciamo a ristrutturare.

Mi pare che il collega Soddu, dal riassunto che ho visto nella nota stampa, abbia trattato il problema. Ormai non si può pensare più alla Sardegna del passato; anche in materia di trasporti, dobbiamo pensare alla Sardegna del futuro. E' la stessa tesi che io avanzavo già da anni quando dicevo: «Attenzione, che una Sardegna rinnovata nella sua economia non può rimanere, anche sotto il profilo urbanistico e territoriale, la Sardegna agro-pastorale di ieri». Citavo il caso delle coste sarde, disabitate a causa della malaria e delle inva-

sioni barbariche, ma che in una Sardegna rinnovata sul piano dell'agricoltura, del turismo, del commercio, dell'industrializzazione, vanno abitate, e non tanto concentrando la popolazione a Cagliari e in quei dieci centri che abbiamo, ma lungo le coste. Abbiamo decine di chilometri di coste completamente disabitate: in un'isola è un non senso! Ci sono motivi storici, evidentemente, che spiegano e giustificano questo stato di cose, ma in futuro non può essere quella, la Sardegna.

Ecco perché il piano urbanistico regionale, a mio parere, aveva la funzione di prospettare, anche sotto il profilo territoriale, la Sardegna del domani, non la Sardegna di oggi; e i trasporti vanno visti in funzione non di quello che esisteva quando per raggiungere Lanusei bisognava partire alle otto del mattino per arrivare alle otto di sera, quando la ferrovia, allora, era il mezzo di comunicazione con quella zona. Oggi mi pare che quella linea Mandas-Lanusei non ci sia più; mi pare che si fermi a Mandas o a Sorgono; così, altre linee delle Ferrovie complementari, nella Marmilla, sono state soppresse e così via.

Ebbene, le popolazioni della Marmilla hanno avuto un danno dalla soppressione di quella ferrovia? No, perché attraverso i mezzi pubblici hanno sopperito magnificamente alle loro esigenze — forse non magnificamente perché il servizio è affidato a piccole aziende oggi in fallimento —, ma, quello che voglio dire è che un'azienda pubblica di trasporto può certamente sostituirsi a quel piccolo treno che impiegava, per 30 chilometri, due ore o quasi.

Ecco, dunque i problemi che si pongono. E' in questa visione che, secondo me, bisogna guardare al futuro: è chiaro che ci dobbiamo preoccupare delle passività dell'azienda, ma mi preoccupo anche di quelle passività che non hanno una giustificazione obiettiva. Le aziende pubbliche non devono essere concepite, come purtroppo per molte di esse sta accadendo, come enti, aziende di collocamento, ma di collocamento non perché servano dieci biglietti o dieci autisti: di collocamento perché siamo una Regione che si avvia ad essere una Regione di geometri, di insegnan-

ti elementari, o di aspiranti insegnanti elementari o di aspiranti ragionieri, per i quali trovare un posto pubblico è l'unica risorsa che rimane. Ma non possiamo andare avanti così, pensare che la soluzione del problema dei 30 mila posti di lavoro che i sindacati possono come loro obiettivo possa essere risolto attraverso il collocamento nelle aziende pubbliche, siano esse industriali o di trasporto o altro.

Non è pensabile risolvere il problema se, cioè, queste aziende continuano ad essere amministrate nelle forme usuali della spartizione del potere, per cui tu che appartieni alla corrente X, naturalmente del partito di governo, vai a dirigere questa azienda; tu che appartieni alla corrente Y vai a dirigere quell'altra azienda e ti devi servire di quelle aziende per rafforzare quella corrente. Questo è avvenuto, l'abbiamo visto, anche per gli ospedali; insomma, tutto ciò che c'è di pubblico, in Sardegna, è amministrato con questa funzione: di dare posti assumendo raccomandati.

Si capisce che così il discorso è inutile e si capisce che a un certo punto si valorizzano le tesi della destra che dice: «Era meglio la gestione privata che la gestione pubblica, perché, per lo meno, la gestione privata entro certi limiti impediva questo andazzo». Il difetto sta, quindi, nel manico: sono da criticare i dirigenti delle aziende di trasporto; è da criticare l'Ospedale oncologico come abbiamo fatto l'altro giorno; sono da criticare le Tessili sarde; ma la critica fondamentale è che un governo regionale non esiste (questa è la cosa fondamentale da alcuni anni); esiste sulla carta, in quanto qui siedono nove Assessori e un Presidente, ma senza nessuna funzione di controllo, senza nessun prestigio per controllare, senza avere la capacità di imporre una linea alle aziende alla cui gestione la Regione contribuisce notevolmente con svariati miliardi all'anno. Io non invoco una Giunta di ferro, ma neppure una Giunta di ricotta come quelle che abbiamo avuto finora, che si scioglievano al minimo ostacolo.

Il difetto è dunque qua. Abbiamo taponato la corporazione della burocrazia regio-

nale, tant'è che oggi la lezione è servita. Oggi, indubbiamente, quei dipendenti regionali che quattro anni fa credevano di essere i padroni del vapore, che osavano sfidare il potere politico scioperando per un mese e mezzo, sapendo che i loro stipendi correvano lo stesso (per cui gli scioperi erano vacanze pagate), hanno fatto un salto di qualità di cui io devo dare atto da questa tribuna, io che sono stato ritenuto uno dei persecutori della burocrazia regionale. Oggi essi hanno fatto un passo in avanti qualitativo nella concezione dei dipendenti regionali, non più come schiavisti nei confronti del povero contadino che andava negli uffici a rivendicare un contributo o il disbrigo di una pratica, coscienti di essere al servizio non tanto della Regione, quanto del popolo che la Regione amministra.

Abbiamo tamponato la corporazione della burocrazia regionale; attenzione, però, a non farvi pigliare la mano dalla corporazione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, dalla corporazione dell'ACT, dalla corporazione dell'Oncologico, dalla corporazione delle Tessili sarde, dalle infinite corporazioni di enti e sotto-enti che in Sardegna sono nati come funghi, non tanto per fini funzionali, quanto per fini di collocamento di persone o come consiglieri di amministrazione o come dipendenti.

Il problema è a monte, quindi: e quando nei momenti di sconforto io e il collega Soddu parliamo di rifondazione della Regione, intendiamo rifondare la Regione anche sotto questo aspetto, rifondare tutto, da qui, per poi proiettarci all'esterno. Naturalmente occorre gente che abbia la forza di fare questo, gente che sappia rispondere al proprio partito del proprio operato e sappia imporsi molte volte anche al proprio partito se questo chiede cose che contrastano col pubblico interesse; senza di questo, amici miei, questa democrazia parlamentare è già avviata male e non credo che abbia vita lunga: checché se ne dica non avrà vita lunga, non tanto per l'assalto dall'esterno, quanto per l'intima consunzione da cui è già colpita. Le istituzioni si difendono non già parlando sempre del passato, del fascismo e della Resistenza, cosa certamente

utile, ma applicando sistemi di governo che queste istituzioni possano far lievitare, far vivere, rafforzare e non già metodi di governo che le istituzioni obiettivamente affossano al di là dell'intenzione di chi questa politica esercita.

Ma dicevo, per tornare alla legge, che qualche spiegazione mi occorrerebbe per sapere quale rivoluzione (rivoluzione in senso buono) apporti alla legge precedente. Ecco, per esempio: si dice a un certo punto della relazione che la legge precedente aveva il difetto di configurare l'ARST più come un ente di gestione che come un soggetto pubblico legittimato a gestire in nome proprio, e non su concessione, i servizi di autolinee. Onestamente il pensiero — può darsi che sia chiaro nella mente dell'estensore — non è chiaro a me che lo leggo; a meno che non si riferisca all'articolo 2, che afferma che i servizi pubblici sono riservati all'ARST. Credo che, anche se non era scritto nella legge precedente, questo sia l'orientamento che era emerso. Non so, egregio Assessore, in che misura le affermazioni di principio servano a qualche cosa, se non a riaffermare una linea politica; ma alla fine le concessioni bisogna pur farle all'ARST, non è che essa sia direttamente autoconcessionaria delle linee: il potere di concedere le linee, in base allo Statuto, è della Regione sarda, la quale si fissa, come linea politica, di concederle automaticamente all'ARST.

Non credo, però, che basti dire all'articolo 2 che «l'impianto e la gestione nella Regione degli autoservizi di linea per trasporti di persone e bagagli di qualunque natura e durata sono riservati all'ARST...»; va bene, questo non era scritto nella legge precedente, ma era nell'orientamento politico che presiedeva quella maggioranza che la pubblicizzazione approvò. Forse è bene dirlo in legge, ma poi bisogna pur passare agli atti amministrativi, per mettere in atto quest'affermazione di principio che sembrerebbe rivoluzionaria, ma che, in realtà, è soltanto un'affermazione di principio che poi va, evidentemente, portata all'esecuzione attraverso la revoca e il non rinnovo delle concessioni esistenti e il passaggio di

VI LEGISLATURA

CCCXLVIII SEDUTA

17 APRILE 1974

queste concessioni all'ARST; non credo che si possa fare diversamente.

Un'altra cosa...

DESSANAY (P.S.I.), *Assessore all'industria e commercio*. Esiste l'ARST, ma esistono anche la SATAS e la SCIA.

ZUCCA (Indip.). Anche questo è un po' misterioso e la relazione non spiega molto. Io ho letto: «Per fare le cose in fretta abbiamo dovuto comprare il pacchetto azionario». Mi pare ci sia scritto, no? Una spiegazione la vorrei. Cosa significa: «per fare in fretta abbiamo comprato il pacchetto azionario»? (*Interruzioni*).

Insomma, che cosa vuol dire: esiste la SATAS? Per fare che cosa, esiste la SATAS? La SCIA per che cosa esiste?

DESSANAY (P.S.I.), *Assessore all'industria e commercio*. E' un'azione articolata, ma coordinata dall'ARST.

ZUCCA (Indip.). Scusate, non riesco a capire; adesso, anzi, capisco ancora di meno. Significa che se il pacchetto azionario della SATAS è stato acquistato dall'ARST (così mi pare di aver capito), la SATAS può esistere nel senso che nessuno vieta...

SODDU (D.C.). E' uno strumento di gestione.

ZUCCA (Indip.). Non come strumento di gestione, scusate. Quando si parla di pacchetto azionario parliamo di una società per azioni, quindi la SATAS era una società per azioni. Se abbiamo acquistato il pacchetto azionario, può essere rimasta società per azioni come i fratelli Beretta sono rimasti società per azioni, con poche azioni e meno industrie, praticamente. Se la SATAS è come i fratelli Beretta, non capisco che pubblicizzazione si sia fatta; onestamente, non riesco proprio a capirlo! (*Interruzioni*).

Ma, insomma, la SATAS ha un suo consiglio di amministrazione, privato?

SODDU (D.C.). Sì, fatto dai funzionari, penso.

ZUCCA (Indip.). Diciamo le cose come stanno: sono buffonate, abbiate pazienza! Io non capisco perché tutti questi congegni, queste pagliacciate: funzionari che fanno società di comodo, non riesco a capirlo! Insomma, tutte queste cose complicate non capisco... (*Interruzione dell'onorevole Soddu*).

Ma chi l'ha detto che è tutto fatto così? Non è vero affatto! Ci sono enti pubblici, che sono enti pubblici. L'ENEL non è fatto così...

SODDU (D.C.). Ma è l'unico che non sia fatto così.

ZUCCA (Indip.). Mi consenta. L'EFIM è una società finanziaria, ma l'ARST non doveva essere una società finanziaria. Noi abbiamo detto: Azienda Regionale Sarda Trasporti, non abbiamo detto: Azienda Finanziaria Regionale Sarda Trasporti. Quando l'abbiamo fatta, si pensava che al posto di tutte le società, che devono scomparire, sia che siano per azioni, sia che siano di privati imprenditori, dovesse esistere soltanto l'ARST, ente pubblico regionale, azienda regionale pubblica, con un suo consiglio di amministrazione che aveva anche compiti di gestione; quindi la SATAS doveva scomparire, e così pure la SCIA. Ma questo è avvenuto e se ne deve spiegare il perché: io non riesco a capirlo. Se c'era necessità di un'altra legge si poteva farla in partenza; ma quando io da una società che esiste acquisto i mezzi che ha, mi prendo le concessioni di linee, riassumo i dipendenti... dire che esiste ancora la SATAS è una buffonata: esiste solo il cartello del nome SATAS tanto più che poi quel pacchetto azionario non è stato acquistato per il valore nominale delle azioni, che era zero, ma sulla base del valore degli immobili e dei mezzi che possedevano... (*interruzioni*).

Va bene, si è fatta l'altra struttura, ma questo complica le cose, secondo me. Perché se è un'azienda pubblica regionale che gestisce, non capisco che difficoltà ci siano, tanto

più che non ci sono azioni di privati; sono tutte azioni dell'ARST, e l'ARST è roba nostra, i soldi li chiede a noi; non capisco perché tutte queste complicazioni. Adesso io chiedo: con questa legge modifichiamo questa situazione, sì o no?

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). Perché non è stato fatto con la precedente legge? Che ragioni ci sono?

SODDU (D.C.). Nella relazione di bilancio questi problemi sono stati chiariti.

ZUCCA (Indip.). Onorevole Soddu, io confesso di...

SODDU (D.C.). Non è che sia una cosa entusiasmante...

ZUCCA (Indip.). Onorevole Soddu, io confesso di non averlo letto. Siccome però i bilanci delle aziende vengono discussi, come si rischiava di discutere quelli di quest'anno, cioè non li si discute mai... (*interruzioni*).

Va bene, sono d'accordo. Certamente, quando voi i bilanci della Regione ce li presentate dieci giorni prima della scadenza e volete l'approvazione degli stessi e poi anche quella degli enti, si capisce che il consigliere regionale non può fare in tempo a tutto; evidentemente, qualche cosa deve trascurare. Non ho avuto occasione di leggere, ma anche se avessi letto non avrei potuto sapere perché si fanno queste cose, ma solo che sono avvenute; e questo l'ho capito. Ma perché sono avvenute? Perché continuano queste, che io ritengo buffonate? Questa legge modifica la situazione o la mantiene così? Se è una legge rivoluzionaria, almeno a queste cose dovrebbe mettere un po' di rimedio. La modifica? Dite se la modifica.

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). No, non la modifica.

SODDU (D.C.). L'Assessore ce lo dirà.

ZUCCA (Indip.). La legge, dice il relatore, mi pare sia il collega Guaita, e io mi baso su questo, perché al Consiglio vi è la relazione della Commissione... (*interruzioni*).

Le relazioni della Giunta, normalmente non dicono molto... Si vede che questa relazione gliel'ha fatta... (*interruzioni*).

Ecco, appunto, se la relazione è fatta dall'ARST, lo capisco! Perché le relazioni della Giunta è inutile leggerle; sono sempre così smilze, che non apprendiamo mai niente da esse.

SODDU (D.C.). Ma questa volta l'onorevole Del Rio ha fatto un lavoro molto accurato.

ZUCCA (Indip.). Io capisco adesso la sua ammirazione per l'onorevole Del Rio e prendo atto della rinnovata ammirazione che esprime al Presidente della Giunta, ma io non ho mai vantato il Presidente della Giunta come grande relatore, onestamente. L'ho vantato qualche volta per l'intuizione che ha, ma sotto la veste di grande relatore alle leggi, proprio non lo conoscevo, onestamente; vuol dire che ora apprendo che è anche un grande relatore. Io penso che, normalmente, queste relazioni le facciano i funzionari, o addirittura l'azienda interessata; questa è la mia opinione, e può essere un'opinione sbagliata, come tante altre che si esprimono.

Quindi, leggo la relazione che mi riguarda, quella del collega Guaita, che è l'uomo incaricato dalla Commissione di illustrare al Consiglio la legge. «La legge istitutiva, infatti, [egli afferma] non poteva consentire all'ARST una più incisiva, penetrante azione di promozione e di sviluppo; in primo luogo, per l'inadeguata caratterizzazione giuridica dell'ente in rapporto a queste finalità...». Non è molto chiaro, ma evidentemente si dice che la configurazione giuridica dell'ente non era idonea: il relatore me ne dia una spiegazione.

«In secondo luogo perché era necessario dare una risposta immediata in termini di intervento pubblico, senza creare interruzioni nello svolgimento dei servizi. Ciò [egli af-

VI LEGISLATURA

CCCXLVIII SEDUTA

17 APRILE 1974

ferma] ha comportato l'esigenza di ricorrere al meccanismo del rilevamento dei pacchetti azionari delle aziende private, anche perché il complicato sistema dei controlli previsto dalla legge istitutiva non consentiva appunto l'immediatezza dell'intervento». Egregi colleghi, qui il discorso è un po' oscuro...

SODDU (D.C.). E' un po' oscuro?

ZUCCA (Indip.). E' un po' oscuro, ma io non voglio criticarlo perché ha scritto sette pagine, anzi devo vantarlo; ma è una delucidazione che vorrei, perché, nel momento in cui affrontiamo una legge, dobbiamo affrontare tutti i problemi. Se c'è il problema di correggere la natura giuridica dell'ARST, correggiamola in modo tale che cessino queste bufonate di funzionari che presiedono la società. Perché, poi, cosa succede? Che ogni società collegata diventa un piccolo feudo (io non parlo dell'ARST perché, ripeto, non sapevo neanche che esistesse), per cui c'è il feudo ERMION, il feudo FIBRA-COLOR, il feudo Moquette, il feudo Marfili, e il feudo Leonardo...

SODDU (D.C.). Questo è un aperitivo per domani mattina!

ZUCCA (Indip.). Io capisco che tutto questo Rovelli lo facesse per avere maggiori contributi: la legge era fatta, evidentemente, poco bene ed egli ne ha approfittato. Ma in questo caso qui, a che cosa serve? Non serve a niente, serve soltanto a creare complicazioni, per cui continuano ad esistere la SATAS e la SCIA, mentre nei mezzi c'è scritto ARST: o sbaglio?

GIANOGLIO (D.C.), *Assessore al bilancio, programmazione e rinascita*. No, c'è scritto SCIA, o SATAS, e talvolta anche ARST.

ZUCCA (Indip.). Non vorrei tediare i colleghi; ma voglio raccontare un'altra storiella: la questione della Società Bonifiche Sarde. Voi sapete che la Società Bonifiche Sarde è

stata assorbita dall'Ente cosiddetto di sviluppo (nel senso che ha sviluppato i voti di preferenza di alcuni suoi funzionari: e li ha sviluppati a tal punto che molti sono diventati consiglieri regionali; quindi è un ente di sviluppo, certamente, un ente che ha sviluppato consiglieri regionali, li ha fatti crescere, irrobustire, tali da farli diventare Presidenti di Giunta, Assessori e così via).

Bene: l'Ente di sviluppo assorbe la Società Bonifiche Sarde, che però continua ad esistere. E allora, le porcherie che l'Ente di sviluppo non può fare perché è un ente pubblico, le fa fare alla Società Bonifiche Sarde, il cui presidente, chi è? Il presidente dell'Ente di sviluppo! Mi capite? Ecco, non vorrei — *absit iniuria verbis* — che la SATAS, la SCIA, eccetera, che continuano a esistere attorno all'ARST, servissero per fare certe cose che l'ARST, in quanto ente pubblico, non potrebbe fare: la Società Bonifiche Sarde, infatti, serve a questo scopo.

Per esempio: io ti do un campicello agricolo e tu mi dai una piccola porzioncella turistica, in modo che il raccomandato di ferro dell'Ente di sviluppo si possa fare una casetta al mare; cosa raccomandabile sotto il profilo igienico, perché l'acqua del mare contiene iodio, l'iodio fa bene ai bambini, quindi per la salute dei bambini è bene che ci sia la porzioncella al mare... (*interruzione*).

Oppure, anziché darmelo al mare, il pezzettino me lo dai in montagna, perché in montagna, l'aria è fina, fa bene ai bambini, i bambini hanno bisogno di ossigeno; è chiaro, quindi, che la Società Bonifiche Sarde dà ossigeno alle porcherie dell'Ente di sviluppo! Ora, non vorrei...

SODDU (D.C.). Dava ossigeno!

ZUCCA (Indip.). Dava ossigeno, perché anche lì abbiamo messo un po' d'ordine, finalmente! Allineati e coperti anche lì! (*Interruzioni*).

Ma ora mi si deve spiegare perché l'Azienda regionale trasporti non è un'azienda pubblica che gestisce trasporti. Questo me lo do-

VI LEGISLATURA

CCCXLVIII SEDUTA

17 APRILE 1974

vete spiegare. Che cosa bisogna fare? Bisogna fare una legge diversa? Facciamola! Ma, non è ridicolo che, a quattro anni di distanza, continuino ad esistere la SATAS, la SCIA, la società per azioni Pinco Pallino e cose ridicole del genere?

MELIS ANTONIO (D.C.). C'è questa legge!

ZUCCA (Indip.). Quale legge? Questa qui? Ecco, io voglio sapere se questa legge può correggere questa situazione, perché molti colleghi autorevoli, tra cui un membro della Giunta, mi dicono che non corregge niente. Desidero sapere dal relatore se queste cose vengono corrette dalla legge; e se non vengono corrette, che cosa bisogna fare per correggerle? (*Interruzione*).

Altro problema; scusate. Le piccole società: il fatto che siano piccole non mi commuove, onestamente...

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). E' per precisare la proporzione!

ZUCCA (Indip.). Collega Frau, siccome lei sa che...

FRAU (M.S.I. - Destra Nazionale). Piccole ha un significato...

ZUCCA (Indip.). Ha un significato, infatti; io ho capito che lei dà un significato; ma, tuttavia, le piccole non mi commuovono. Come quando la piccola industria è fatta da avventurieri, non mi commuove la piccola industria. Allora, il problema è molto semplice!

L'altra questione è che cosa stiamo spendendo per pubblicizzare queste aziende. Chi controlla queste cose?

MELIS ANTONIO (D.C.). L'Assessorato.

ZUCCA (Indip.). L'Assessorato! Ma se chiedete al funzionario dell'Assessorato che cosa controlla, egli dice: «Noi non controlliamo niente». Come per il CRAAI, per le altre a-

ziende: non controllano niente; l'Assessore è in giro a cercare funghi — non questo, intendiamoci, gli Assessori in generale —, per dire il mestiere più nobile che possano fare, naturalmente (ne fanno anche di peggiori!). I funzionari non controllano niente: queste aziende e questi enti sono tutti ciascuno per conto loro. Quindi, se sono onesti gli amministratori...

PIGLIARU (P.S.D.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Non esistono neppure i funzionari, onorevole Zucca, non esistono più...

ZUCCA (Indip.). Onorevole Assessore, ella mi ha tolto la parola di bocca! Non esistono, siete riusciti a distruggere anche i funzionari oltre che la Regione; non lei che c'è da poco, ma i suoi predecessori sono riusciti anche a distruggere i funzionari; sono spariti. Mi pare che ai trasporti ci sia un solo funzionario. Ecco: può controllare un solo funzionario?

PIGLIARU (P.S.D.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Queste cose bisogna dirle, perché sono cose serie!

ZUCCA (Indip.). D'accordo, non parlate-mi di queste cose, perché voi avreste ragione, se poi non risultasse che avete 1.300 dipendenti! Io vorrei sapere... Ho fatto un'esperienza di alcuni anni, qui, come Questore del Consiglio regionale: abbiamo 110 dipendenti, 120, forse adesso, con le ultime assunzioni, 130; ebbene, facciamo funzionare un po' tutto. Le Commissioni funzionano, la Questura funziona, i pochi servizi che abbiamo funzionano con 130 dipendenti tra cui ci sono parecchi uscieri, commessi, autisti e così via; tutto funziona, non dico alla perfezione, ma funziona. Grosse lamentele di consiglieri ci possono essere perché magari è in ritardo il resoconto, avendo carenza di quel tipo di personale, ma funziona abbastanza bene il tutto con 130 dipendenti.

Ora, voi avete 1.300 dipendenti; secondo me, comunque, sono di più, perché lo stesso

Ufficio Personale pare che ignori quanti dipendenti ci siano: a precisa domanda della Prima Commissione non ci ha saputo rispondere e tanto meno ci sapeva dire dove erano finiti questi dipendenti, perché ogni Assessore se li amministra per conto suo, come ogni Assessore si crea la propria cosiddetta famiglia assessoriale, che è una famiglia illegittima accanto a quella legittima fatta di moglie e figli; per concludere: non si sa come siano distribuite queste 1.300 persone.

Ora, io non capisco come, con 1.300 persone (o vanno anche loro a cercare funghi assieme agli Assessori, e allora capisco che, essendo a cercare funghi, non si possono occupare di niente), all'Assessorato ai trasporti ci debba essere un funzionario in prestito, secondo ciò che mi dice il collega Soddu! Dico, signori miei: qui ci vuole una fucilazione di massa nei confronti delle Giunte precedenti e di quella attuale. Voi mi direte: «Chi ci rimane»? Nessuno; rimarrebbe l'opposizione! (*Interruzione dell'onorevole Dessanay*).

Dice il collega Dessanay che, anziché spreca munizioni, basterebbe un fungo velenoso tra quelli che colgono: è un'idea che farebbe anche risparmiare quattrini!

Questi enti sono, dunque, a briglia sciolta; per cui, se gli amministratori sono onesti, tutto corre; ma se per caso fossero disonesti, e dicessero alla futura piccola società: «Va bene, tu vali 50 milioni; te ne do 100: 25 a me, 25 a te», che facciamo? Chi controlla queste cose? Sto dicendo: se fossero disonesti. Cioè non ci si può affidare completamente, in materia di enti regionali, che amministrano fondi regionali, all'onestà dei singoli. Accanto all'onestà dei singoli occorre, come per tutte le società degli Stati minimamente organizzati, un controllo di legittimità, abbiate pazienza! (*Interruzione*).

Ma gli arbitrati voi sapete come sono. Gli arbitri possono essere arbitri seri o arbitri pagati, come quelli delle partite di calcio. Che significa arbitrato? Arbitrato è il mezzo, non è il fine, perché l'arbitro può essere, ripeto, un arbitro onesto o un arbitro pagato, normalmente non dall'ente pubblico, ma pagato dal-

l'altro che ha interesse a incassare quattrini, evidentemente.

Questo lo sto dicendo, badate, non per l'Azienda trasporti; faccio un discorso in generale e affermo che non si può andare avanti così. Per questo motivo io chiedo che, nelle prossime Giunte, ci sia un Assessore addetto a queste cose, che non abbia un soldo da amministrare, ma che controlli queste cose; per poter rifondare la Regione occorre questo, egregi colleghi, diversamente voi non rifonderete niente: voi affonderete la Regione e con la Regione affonderete anche voi!

Così, per la questione dei dipendenti. Parlo prima delle assunzioni; parliamo adesso delle retribuzioni. Certamente, le retribuzioni dei dipendenti delle aziende private dei trasporti erano retribuzioni ignobili, vergognose, ed era chiaro che l'azienda pubblica dovesse dare delle eque retribuzioni; ma, anche qui, qual è la tendenza dei pubblici amministratori? Siccome i soldi non escono di tasca loro, fanno bella figura a spese della Regione e ogni rivendicazione viene certamente accolta anche se non fondata.

Qualche settimana fa i rappresentanti delle Confederazioni sindacali mi dicevano che, quando sono andati a trattare con la Giunta della questione dei dipendenti regionali, si sono trovati di fronte a questa situazione: che loro chiedevano 10 e la Giunta offriva 40! Questo lo hanno dichiarato in Commissione le Confederazioni sindacali; e dico la Giunta per dire chi si occupava di queste cose. Non voglio fare una critica a questa Giunta in modo particolare, ma voglio dire che la tendenza in questo Paese è che è facile farsi il buon nome, esser prodighi coi soldi altrui, perché i soldi pubblici sono soldi altrui, non sono soldi di chi li amministra. Ora, io non ho prove — né mi sono informato — che questo sia avvenuto anche all'ARST; so che in gran parte è avvenuto all'ACT di Cagliari, dove è stato cacciato via un presidente socialista che aveva portato un certo ordine per cui c'erano 300 milioni di *deficit*: dopo un anno il *deficit* è salito a due miliardi! Amici miei, perché? Perché quando i sindacati andavano a rivendicare

degli aumenti si offriva il doppio di quello che essi chiedevano, mettendo nelle grane i dirigenti sindacali, i quali stentano a controllare una massa che sente offrire il doppio di quello che rivendica.

Si creano così il qualunquismo, la corporazione, le premesse della piccola borghesia, che poi è stata una delle origini del fascismo. accanto al grande capitale. Io non voglio dire che questo sia avvenuto anche all'Azienda trasporti perché, ripeto, non ho neppure indagato; quindi, anche volendolo affermare, non ne avrei le prove. Ma dico che la tendenza generale è quella di fare bella figura e quella delle clientele; ciascun presidente, infatti, pensa di avere nella bisaccia (come i Marescialli di Napoleone avevano il bastone di Maresciallo), il bastone di consigliere regionale. E' questa, un'altra cosa pericolosa per cui bisognerà fare una legge, nella prossima legislatura, in modo che, chi presiede un ente regionale o sotto controllo della Regione, se vuole candidarsi deve dimettersi un anno prima.

Bisogna fare qualche cosa in questo senso, diversamente affondiamo tutti nella melma; o, meglio, affonderete tutti nella melma, perché io per fortuna me la squaglio prima di affondare. Egregi colleghi, queste poche cose volevo dire; riprenderò la parola sui vari articoli, se necessario.

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

GHINAMI (P.S.D.I.). Credo che non sarà inopportuno, onorevoli colleghi, rifare un pochino la storia di come si è addivenuti alla pubblicizzazione dei trasporti pubblici extra urbani. Praticamente, le cose si mossero per la prima volta nella Conferenza dei trasporti del 1967 — mi pare — che, dopo lunghe tergiversazioni, fu appunto da me indetta essendo io allora Assessore al turismo ed ai trasporti nella Regione sarda. Questa Conferenza dei trasporti mise in luce, almeno per me, alcuni fatti di estrema importanza. Intanto, fece emergere chiaramente l'impossibilità di una razionale politica dei trasporti, senza un'adequa-

ta politica dell'uso del territorio della Regione. La politica seguita fino adesso, ubbidendo solo a criteri speculativi, cioè a una forte concentrazione urbana, all'assenza di vincoli capaci di garantire l'equilibrio fra insediamenti abitativi, insediamenti industriali e infrastrutture sociali, determina una crescita patologica del bisogno dei trasporti; quindi se non si organizza il territorio urbano con una legge urbanistica, con un piano urbanistico regionale, è assurdo pensare di poter organizzare esattamente e perfettamente i trasporti.

Inoltre, venne riconfermato in maniera lampante, sempre attraverso la Conferenza, che nessuna seria politica di rinnovamento e di riforma, in nessun settore, neppure in quello dei trasporti, può essere attuata senza sottrarre definitivamente alla speculazione privata l'uso del territorio e se non si dà la facoltà di pianificare lo sviluppo nell'interesse pubblico agli organi della pubblica amministrazione. Diversamente, se questo non avverrà (ed è un discorso programmatico anche perché un tentativo in questo senso fu fatto e lasciato cadere dal Consiglio regionale, bene o mal fatta che fosse quella legge), il problema dei trasporti andrà sempre più complicandosi e crescendo in maniera patologica, qualunque sia l'organo che sarà chiamato a presiedere alla loro regolamentazione, sia esso privato, sia esso consortile, sia esso pubblico; condizione indispensabile — e bisogna che il futuro Consiglio regionale se ne faccia carico — per un riordinamento, una riforma completa del settore dei trasporti è proprio quella di modificare radicalmente l'assetto del territorio attraverso una legge urbanistica ed un piano urbanistico regionale.

Appare poi chiara la necessità di tentare di invertire, almeno in sede regionale, il privilegiamento che a tutti i livelli della politica del Paese si è dato alla motorizzazione privata, con l'industria automobilistica favorita in tutti i modi, con la politica delle autostrade, con la politica del settore gommato e così via di seguito, studiando un riassetto dei trasporti che privilegia il trasporto collettivo (non ho detto pubblico), sottraendo il settore alla pra-

VI LEGISLATURA

CCCXLVIII SEDUTA

17 APRILE 1974

tica concorrenziale, cioè alla concorrenza spietata che viene esercitata dalle diverse aziende l'una verso l'altra, alla dispersione delle risorse e indirizzandolo verso un equilibrato sviluppo che coinvolga tutti i vari sistemi di trasporto. A tal fine si era costituito presso l'Assessorato ai trasporti un comitato per lo studio dei piani comprensoriali di integrazione e di coordinamento regionale dei diversi modi di trasporto: ma anche questa è un'altra iniziativa, io ritengo utile, che è stata lasciata cadere.

Di questo comitato facevano parte funzionari dei diversi organi preposti ai settori della motorizzazione e dell'Assessorato, del settore urbanistico, delle Ferrovie dello Stato, di tutti i settori interessati al problema, sindacati, partiti politici e così via di seguito. Si intendeva studiare, comprensorio per comprensorio, l'integrazione armonica ed efficiente dei vari sistemi di trasporto, al fine dell'efficienza del servizio e della maggiore economicità possibile. Chi vi parla era favorevole, anche perché si trattava in questo modo di esaltare le autonomie locali, all'attuazione, sotto l'egida della Regione, di consorzi di trasporto secondo le esigenze dei diversi comprensori.

Ripeto: faccio questo discorso perché mi sorprende ogni tanto sentire dire: «Questa era una soluzione arretrata»; non mi pare che fosse tanta arretrata, se oggi la si sta studiando in alcune Regioni che sono amministrate da uomini politici che fanno parte di partiti di estrema sinistra e se una proposta in questo senso è stata fatta anche in uno studio recente, abbastanza pregevole, del sottosegretario Masciardi, che non appartiene al mio partito bensì al Partito Socialista Italiano. Non si trattava, quindi, di una soluzione arretrata. E' chiaro però che, poiché veniva a cessare, subordinandola all'efficienza del servizio, la legge del profitto, ciò avrebbe comportato un intervento finanziario della Regione, che però sarebbe stato tuttavia minore delle enormi spese a cui poi siamo dovuti andare incontro.

Su questa linea, è opportuno dirlo una volta per tutte, vi era un largo accordo che andava dalla stragrande maggioranza dei partiti politici di quest'Assemblea allo stesso vertice delle Confederazioni sindacali. Furono un esiguo numero di consiglieri regionali e i sindacati di categoria, che vollero portare avanti il progetto di una pubblicizzazione, affrettata e un pochino confusa, quanto più rapidamente possibile. Nessuno ebbe il coraggio di dire di no, sia a sinistra che a destra, mi pare di ricordare, meno chi vi parla, il quale, quando può, cerca di tenere i talloni contro il costato di Ronzinante. Si giunse così alla pubblicizzazione fatta nel modo che sapete, acquistando il pacchetto azionario della SCIA e della SATAS e quindi subentrando ad esse nei crediti e soprattutto nei debiti, che erano notevoli.

Quanti miliardi sia costata l'operazione non so con esattezza, ma è certo che la STUI fu più che soddisfatta della transazione con la Regione sarda; essa ha, praticamente, beneficiato di larghi settori di attività finché questa attività era remunerativa e valida; appena questa attività non era più remunerativa, detta società se ne è andata ottenendo il rimborso delle spese di investimento che aveva fatto e probabilmente avendo la possibilità poi di investire in settori produttivi. Con quell'altro sistema, invece, sarebbe stata agganciata in Sardegna ed avrebbe continuato ad occuparsi del settore dei trasporti sotto l'egida della Regione, rimettendoci o, per lo meno, non guadagnandoci più pur continuando a restare impegnata. Si è creata così, per la fretta, una situazione ibrida che ha visto inventare questa specie di ippocentauro: due società che continuano ad essere private (la SATAS e la SCIA) ma che fanno capo ad un'azienda pubblica, la quale sta a loro nella stessa maniera in cui vi stava la STUI.

Questo è praticamente avvenuto: non ci sono da avanzare dubbi. E' chiaro che la STUI aveva fini di lucro, mentre l'ARST non ha interessi di guadagno, a meno che... Io ricordo che un nostro collega, che più non è qui, in un suo progetto di legge voleva, con spirito molto

VI LEGISLATURA

CCCXLVIII SEDUTA

17 APRILE 1974

avanzato, che tutti gli utili che nascevano dall'attività dell'ARST venissero ripartiti fra i lavoratori: ma, questo, naturalmente l'ARST non farà mai, perché utili questa società non ne avrà mai!

Fu così rilevata, sempre per la fretta, rapidissimamente, l'azienda urbana del commendator Pani a Sassari, che è costata 850 milioni; e volevo dire a Zucca — lo avevo segnato qua, un appunto — un fatto singolare: la commissione arbitrale fu sciolta in tutta fretta, perché i cinque membri che la componevano, per aver fatto solo due sedute, si sono liquidati 52 milioni. Quindi la mano pubblica, praticamente, una volta entrata in questo settore, è stata veramente la diligenza a cui tutti quanti si sono aggrappati e velocemente rapinato. Se avesse fatto qualche seduta in più, questa commissione arbitrale, probabilmente, sarebbe costata più dell'azienda stessa che si andava a rilevare.

Anche adesso si ha fretta ed è un problema, secondo me, che dobbiamo invece attentamente meditare. Io dirò in prosiegua qual è il mio punto di vista, che comincio a annunciare favorevole, sulla legge: però è chiaro che devono essere date dalla Giunta determinate garanzie; perché se certe interpretazioni che io do sono esatte, indubbiamente tutti dovremo rifarci un pensierino e presentare qualche emendamento. Intanto si dice nella legge, praticamente, che tutti i servizi passano all'ARST; successivamente si dice che i servizi passano attraverso una serie di programmi che vengono predisposti dall'ARST e approvati dalla Giunta e dall'Assessore competente. Però, chi ci dice che ad un certo punto tutti i piccoli concessionari, verso i quali la Regione è stata veramente matrigna, non abbandonino il servizio e facciano la serrata, mettendo così larghe plaghe della Sardegna nella condizione di non avere più la possibilità di usufruire né di mezzi pubblici né di mezzi privati? Perché, badate, l'impossibilità dell'ARST di sostituirsi immediatamente a tutti è data non tanto dalla mancanza di fondi, perché dietro l'ARST c'è mamma Regione e sappiamo quanto generosa essa sia, quanto perché non vi è la pos-

sibilità di ottenere i mezzi di trasporto neanche dalla FIAT, la quale li consegna con estrema lentezza.

Voi sapete che, a seguito di questa modifica, se così possiamo dire, del modello di sviluppo dei trasporti che è nato dalla crisi energetica, oggi si dice (è nello studio del sottosegretario socialista Carmelo Masciardi) che l'industria italiana dovrà avere dieci anni di tempo per poter riconvertire determinate catene di montaggio e per poter soddisfare le domande di mezzi pubblici che in maniera sempre più notevole verranno da Regioni, comuni e da altri organismi pubblici. Quindi bisogna anche essere preparati a non lasciar fuggire attraverso le serrate questa parte dei piccoli concessionari; d'altra parte vi è anche un altro problema messo con estrema *levitas animi in lege*, quando si dice all'articolo 2, se non ricordo male, che «l'impianto e la gestione nella Regione degli autoservizi di linea per il trasporto di persone e bagagli di qualunque natura e durata, sono riservati all'ARST e alle aziende pubbliche di servizio extra urbano». Cioè a dire ai mezzi pubblici dell'ACT, ai mezzi pubblici delle Ferrovie Meridionali Sarde, ai mezzi ormai pubblici, in un certo senso, alle Ferrovie Complementari Sarde, le quali, praticamente, sono in fase di gestione governativa.

Bene, nessuno ha sentito questi organi; chi ci dice che questi sono pronti ad accettare il fatto che l'Assessore, dividendo i bacini di traffico, dica: «No, questa linea spetta all'ARST; quest'altra linea te la tieni tu; quest'altra va alle Ferrovie Meridionali Sarde». Chi le ha sentite? Si è fatto questo articolo inaudita la altra parte; non si sono sentite per niente queste aziende. Chi ci ha detto che le Ferrovie Meridionali Sarde sono disposte a prendersi questi servizi? Chi lo dice? Quindi, ripeto, si riipotizza tutta una serie di cose che sono ancora da verificare e che debbono essere appunto verificate.

Ora, io volevo anche qui sottolineare una altra questione, perché nella legge non è detto con chiarezza che una volta espropriati i piccoli concessionari si faccia nei loro con-

fronti non dico quello che si è fatto nei confronti della SATAS e della SCIA, ma un trattamento simile. Si dice all'articolo 5: «Le concessioni di esercizio delle autolinee assentite anteriormente all'entrata in vigore della presente legge sono disciplinate, fino al momento della diretta assunzione del servizio da parte dell'ARST, dalle norme della legge 29 settembre 1939, n. 1822»; ma si aggiunge: «in quanto compatibili con la presente legge». Ora, è ben vero che la legge 29 settembre 1939, numero 1822 prevede che vengano date delle contropartite, che ci sia una liquidazione per colui che viene dichiarato decaduto o perde comunque la concessione della linea, però questa legge non ne fa parola. Ecco io vorrei un'assicurazione che l'interpretazione che io sto dando è un'interpretazione giusta, e cioè che, nonostante questa formula restrittiva «in quanto compatibili con la presente legge», sia da interpretare come non escludente dai benefici di una liquidazione questi concessionari a cui verranno tolte le licenze per passarle all'ARST.

Se questo non fosse, allora occorrerebbe fare un altro discorso. Infatti si è fatto un trattamento, tutto sommato, veramente favorevole quando si è trattato di portar via la SATAS e la SCIA alla STUI (Società Trasporti Urbani e Interurbani), cui si sono fatti — ripeto — ponti d'oro in un certo senso, si sono accolte tutte quelle che erano le richieste presentate. Si è praticamente, da parte dei sindacati soprattutto, premuto perché la Regione accettasse queste condizioni senza discutere, senza trattare; si è arrivati, come dicevo, a creare quella specie di pasticcio a cui accennava poco fa l'onorevole Zucca quando parlava di queste società che continuano ad essere private ma gestite, o per lo meno amministrate, da un'azienda che, invece, è un'azienda pubblica. Dicevo: non si possono usare due pesi e due misure, un peso nei confronti di questa grossa società, la STUI (dietro la quale c'è la FIAT di Torino), e un peso completamente diverso nei confronti dei piccoli concessionari sardi.

Se non venisse intesa la norma dell'articolo 5 così come io la intendo (e in questo senso chiedevo alla Giunta una parola di chiarimento e di assenso a questa interpretazione), effettivamente il discorso sarebbe estremamente grave, anche perché, secondo me, potrebbe cadere sotto una sanzione di incostituzionalità, in quanto, praticamente, si sottrarrebbe d'autorità un servizio, una concessione a una determinata persona senza darle il corrispettivo che la legge prescrive nei casi come questi. Non solo, ma si farebbe un trattamento nei confronti della STUI, che lo ha già avuto, mentre nei confronti dei piccoli concessionari ci sarebbe un trattamento del tutto opposto. Io credo che, non m'intendo di leggi in maniera molto approfondita però, così la legge potrebbe addirittura essere impugnata, nel caso non sia data questa interpretazione, per incostituzionalità.

E vorrei dire che questi piccoli concessionari — scusate se spezzo una lancia in loro favore — hanno avuto un trattamento effettivamente ingiusto. Essi sono stati tenuti sulla corda per anni, sono stati spinti praticamente quasi al fallimento perché in Sardegna non si sono concessi loro i contributi che invece si sono concessi in altre zone. E' di questi giorni, mi si diceva, la concessione da parte della Regione Toscana (che è amministrata da colleghi dell'estrema sinistra), di 12 miliardi circa di contributi alle linee automobilistiche; sta prevalendo quel concetto di consorzio di trasporti obbligatorio per il quale io, a suo tempo, mi sono battuto in questo Consiglio. D'altra parte, questi non hanno avuto contributi, ma gli è stata sempre promessa una pubblicizzazione con indennizzo che non è mai stata attuata nei loro confronti. Si è venuta a creare, quindi, una situazione di estremo disagio per questa categoria di persone.

Bisognerebbe inoltre riflettere su un'altra cosa: che ciò si facesse, non sarebbe nemmeno nell'interesse dei lavoratori, perché molti di questi piccoli concessionari hanno una quantità di debiti enorme nei confronti dei loro lavoratori, non essendo stati in grado

di garantire determinate retribuzioni e il rispetto di determinati contratti. Questo fa sì che, se noi non diamo ad essi alcuna liquidazione, praticamente, chi ne subirà forse il danno più grave saranno proprio i lavoratori dipendenti, i quali naturalmente non potranno chiedere più a uno che è completamente sull'orlo del fallimento, della bancarotta, che vengano onorati di quello che loro è dovuto.

Mi pare che un altro punto che è necessario trattare sia quello di ristrutturare e modificare la concezione di un'azienda pubblica al fine della sua efficienza tecnico-amministrativa. Io non conosco a fondo la situazione dell'ARST, se non per quello che se ne sente dire dal di fuori o per quelle notizie che mi vengono riportate frequentemente da dipendenti dell'ARST, i quali ogni tanto vengono a trovarmi per raccontarmi determinate cose. Ecco, io chiedo che la Giunta e l'Assessore si facciano soprattutto garanti di far finire il criterio imperante nelle aziende pubbliche. Mi si dice che l'ARST non rispetti interamente questa linea ed io credo che dovrebbe essere anche lì messo un occhio di attenzione.

Ci troviamo, in genere, nel nostro Paese, quando si parla di aziende pubbliche, di fronte ad un enorme aumento dei mezzi finanziari e ad una caduta verticale della produttività del lavoro e spesso dell'efficienza del servizio. Occorre gestire le aziende pubbliche con un rigore assai più alto di quello con cui vengono gestite le aziende private. Non si può continuare allegramente a colmare le perdite aumentando il deficit che viene invece caricato sulla Regione. E credo che, oltre che ad un appello e ad un richiamo all'amministrazione dell'Azienda, un appello e un richiamo debba essere fatto alle organizzazioni sindacali perché non continuino a mettere l'acceleratore nelle richieste che vengono portate avanti, anche a costo di danneggiare la Regione, cioè l'organo pubblico che è preposto alla vigilanza né di intervenire nelle scelte, come si è fatto altre volte, con tutto il loro peso e la loro forza, per impedire che si arrivasse ad una contrattazione molto più meditata con la STUI; se debbono intervenire nelle scelte lo faccia-

no perché le scelte dei piani e dei programmi siano scelte valide, per fare scelte prioritarie da compiere soprattutto nell'interesse pubblico, per far capire ai dipendenti che non si tratta più di combattere contro un padrone privato, ma che essi sono i gestori di se stessi, perché la proprietà è della collettività, e si devono compenetrare con più senso di responsabilità perché l'azienda nella quale essi lavorano è l'azienda di tutti, a cominciare da loro stessi.

Invece, le notizie che purtroppo abbiamo non sono altrettanto confortanti: abbiamo notizie di indisciplina notevole, di disservizi. Si dice (ed io sarei pronto a fare le indicazioni precise, non in quest'Aula perché non è questo il luogo né il momento, ma ai responsabili dell'Azienda stessa, precisando nomi e fatti) che in certi punti previsti non si fanno le fermate che debbono essere fatte, anche quando c'è posto a bordo, qualche volta; che spesso non si seguono i percorsi prescritti ma si fanno altre strade che non sono quelle previste, come voi sapete, dalla concessione che è stata fatta; che ci sono contrasti notevoli all'interno dell'Azienda e privilegi nell'attribuzione dei servizi. Si verifica il caso, nella zona dove io abito, di gente che ricorre alla magistratura perché sia fatta maggiore giustizia nell'attribuzione dei servizi; si dice, cioè, che i privilegiati, che una volta potevano essere privilegiati dalla mano privata, la quale aveva di queste debolezze, oggi vengono privilegiati anche dalla mano pubblica. Si dice, ed io sono pronto anche a fare nomi alle persone competenti, alle persone preposte all'Azienda, che in molte linee il furto è diventato un fatto abituale — lo dico con estrema chiarezza — cioè non si incassano i denari, non si staccano i biglietti. Io ho conosciuto due ragazzi che sono venuti a dirmi questo fatto, offrendosi anche di andare presso gli organi dell'Azienda per denunciarlo, e potrei citare diversi di questi fatti.

Mi si dice, io non ho controllato, da persone che ci vivono dentro, che i pullmanns (parlo della filiale di Oristano) anche dei più nuovi, sono ammaccati perché gli autisti che

VI LEGISLATURA

CCCXLVIII SEDUTA

17 APRILE 1974

sbagliano non vengono più puniti, né colpiti da alcuna sanzione, essendo ormai la mano pubblica *«roba 'e su guvernu»*, come dice il collega Zucca; ma questo è indice di una mentalità populista, che non è una mentalità socialista, che non è una mentalità di coloro che ritengono che quando si amministra la roba pubblica si deve avere un rigore ancora più grande di quando si amministrano i beni propri e personali dei quali si può fare quello che si vuole. Vi è quindi una debolezza da parte di alcuni dirigenti specie nelle zone periferiche, debolezza che nasce anche, io credo, non dalla paura di non essere sufficientemente protetti dall'organo regionale.

Ecco, io faccio un appello alla Giunta, un appello all'Assessore, perché tutte le volte che si ha la certezza che da parte dei lavoratori avvengono queste cose, ci sia una presa di posizione netta, una presa di posizione chiara. Occorre che tutti quelli che amministrano il bene pubblico, sia a livello di azienda, sia a livello di Giunta, sia a qualunque livello, abbiano la chiarezza e il coraggio di dire che quando un operaio, un lavoratore è pagato con 400 mila lire al mese e non fa il suo dovere, quel lavoratore è un parassita, anche se è un lavoratore, e il sindacato che protegge il lavoratore che si comporta in questo modo è un sindacato di parassiti, anche se è un sindacato. Questo è il discorso che occorre avere il coraggio di fare, se nò, (molte delle cose che io intendevo dire le ha accennate anche il collega Zucca) è inutile che noi andiamo ad affermare il primato della democrazia, il primato dell'ispirazione socialista che guida noi e tante altre persone che non sono qui dentro. E' inutile che andiamo a dire queste cose, perché quando noi tolleriamo tutto questo, non facciamo giustizia amministrativa, non facciamo democrazia, non facciamo socialismo ma facciamo del populismo pasticcione e corruttore, il quale è proprio il contrario delle tesi e delle aspirazioni socialiste.

C'è anche il problema dei costi. Vi è un certo atteggiamento dell'Azienda regionale trasporti nei confronti della Regione. Sono stati aumentati i biglietti alla generalità degli

utenti, però, il giorno dopo che l'ARST è stata immessa nel possesso dell'Azienda, ha praticamente raddoppiato il costo del viaggio degli studenti che viaggiano gratuitamente a spese della Regione; immediatamente è stato raddoppiato il costo nei confronti di quello stesso organo che, poi, colma tutti i *deficit* e tutte le passività dell'Azienda stessa. Io dico, a questo proposito, che noi abbiamo fatto male a far viaggiare gratis tutti gli studenti perché, con quella famosa legge 26, in certi casi, e in troppi casi siamo andati molto al di là della Costituzione; l'articolo — mi pare — 34 della Costituzione dice che i benefici, i premi, i viaggi gratuiti, i libri gratuiti e tutto il resto devono essere dati ai meritevoli, non a quelli che, invece (io li vedo continuamente) viaggiano dal loro paese verso la scuola non per andare a scuola, ma per fare dei giri ai giardini pubblici. Ma questo è un altro discorso che faccio solo per inciso, proprio perché anche in questo mi pare di vedere un po' di quella mentalità populista di cui parlavo.

La verità è che bisogna ad un certo punto che l'ARST si comporti nei confronti della Regione con maggiore senso di responsabilità (cosa che in quell'occasione, in effetti, non si fece). Non si può continuare a chiudere la bocca a tutti quelli che muovono critiche affermando che, poiché si tratta di un servizio pubblicizzato — abbiamo visto in quale maniera —, nessuna critica può essere mossa specialmente dai settori che si richiamano ai partiti di sinistra. Questa, dicevo, non è sensibilità sociale, ma populismo di bassa lega.

Mi soccorre anche la necessità di parlare e dire due parole intorno alla proposta avanzata dal collega Puddu circa il problema del Presidente, cioè sul fatto che la nomina del Presidente non debba essere fatta dalla Giunta, ma dal Consiglio. Io dico subito che non sono molto d'accordo; anzi sarei tendenzialmente contrario. Intanto, anche nella SFIRS si procedeva così, ma abbiamo dovuto cambiare e farlo nominare dal Presidente della Giunta, perché si costringeva il Presidente a tutta una serie di sgattaiolamenti; io sono perché nelle aziende pubbliche a tutti venga

VI LEGISLATURA

CCCXLVIII SEDUTA

17 APRILE 1974

dato il massimo di autorità, da gestire in senso democratico, ma il massimo di autorità e di prestigio. Dico che non si può costringere il Presidente a fare una campagna elettorale presso gli eletti del consiglio di amministrazione promettendo e impegnandosi (e in queste cose in genere prevalgono sempre i peggiori, quando si tratta di promettere e promettere anche con la riserva magari di non mantenere).

Io mi preoccupo di una cosa sola: mi preoccupo che il Presidente abbia autorità e prestigio; e questo glielo può dare soprattutto il fatto di un'indicazione che venga dall'alto e lo nomini Presidente. Piuttosto, quello che occorre fare è che, quando si nomina il Presidente da parte delle diverse correnti della Democrazia Cristiana, perché spetta soprattutto a loro (questi nostri enti sono pubblici fino a un certo punto, diceva qualcuno, ma in effetti sono, più che pubblici, democristianizzati; e non intendo parlare nel modo più assoluto del presidente dell'ARST, ma parlo in generale), non si scelga in base alla fedeltà di corrente, ma in base alle reali capacità della persona. So che non è un discorso facile, ma questa lottizzazione del potere all'interno del maggior partito della maggioranza deve necessariamente ormai essere visto con una ottica leggermente diversa, perché altrimenti andremo sempre più incontro a situazioni gravi.

Quindi, prestigio e autorità per il Presidente; io propendo, allora, per la nomina, come adesso, da parte del Presidente della Giunta. Ma il mio appello, che so che non toccherà mai il mio partito, è che si faccia uno sforzo almeno in questo senso (e anche questa è una tesi populista): cioè non affossare sempre e dovunque la meritocrazia in nome della capacità di essere fedeli a una determinata fazione politica, non direi neanche corrente, a una determinata fazione politica.

Può essere parso dal mio intervento che io non sia molto favorevole alla legge, il che obiettivamente non è. Io sono abituato a dire chiaramente quello che penso. La battaglia in favore di questa legge l'ho combattuta

qui, solo, da quei banchi, mentre da tutte le parti del Consiglio non si avevano che vituperi nei miei confronti; magari poi qualcuno mi sussurrava all'orecchio e mi diceva: «tieni duro»; però ero solo a tener duro e quindi non riuscii a tener duro. Avevo quell'idea di cui vi ho parlato e ho avuto la debolezza di parlarvene proprio per giustificare che non era poi una scelta così arretrata, visto che oggi la portano avanti Regioni come la Toscana, che sono amministrate come voi sapete.

Arrivati a questo punto, non si può tornare indietro; arrivati a questo punto, assolutamente non si può lasciare il carro in mezzo al fiume finché l'onda cresca e lo travolga e lo trascini a valle sfasciandolo completamente. Bisogna andare dall'altra parte, bisogna arrivare quanto più rapidamente possibile alla pubblicizzazione generale delle linee. Naturalmente, non significa essere contrari quando io chiedo determinate garanzie perché siano tenute presenti le esigenze e le necessità per i piccoli concessionari e per i dipendenti che con i piccoli concessionari hanno lavorato, e perché si badi bene a non far sì che si fermi tutto il settore, una volta che questa legge sia passata (perché i piccoli concessionari, spaventati da quello che qui non si dice, o dalle assicurazioni che non vengono date dalla Giunta, possono creare una serrata e quindi fermare tutte le linee); ma soprattutto non credo che si stia parlando contro la mano pubblica, contro la gestione pubblica quando si chiede maggiore serietà, maggiore rigore morale, quando si chiede di bandire, come dicevo poc'anzi, il populismo pasticcione e corruttore, che è proprio il nemico di queste gestioni affidate alla mano pubblica, affidate alla collettività.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guaita, relatore.

GUAITA (D.C.), relatore. Signor Presidente, colleghi consiglieri, io credo, innanzi tutto, che lo stato d'animo che era al fondo dell'e-

sposizione che ha fatto or ora il collega Ghinami, sia indice di uno stato d'animo generale; sia indice di uno stato d'animo che non è di oggi. Io credo che le conclusioni alle quali è pervenuto il collega Ghinami dichiarandosi favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, dicono anche che questa è stata la posizione di ciascuno di noi e credo che non sia stato inutile che egli abbia esposto con crudezza, con onestà politica, il suo punto di vista.

In effetti, la discussione di una legge così importante esige, da parte di ciascun consigliere, che si dicano responsabilmente le cose come sono state dette da ciascuno di noi che è finora intervenuto, e direi in maniera particolarmente marcata dai colleghi Zucca e Ghinami i quali, se io ho ben capito, non sono contrari al disegno di legge, ma si son fatti carico essi, certo per tutti noi, di sottolineare che, andando alla pubblicizzazione dei trasporti extra urbani, la Regione voleva andare nel rispetto assoluto di ciò che è pubblico denaro, di ciò che è dignità dell'autorità politica, di ciò che è la giusta intelligenza di un servizio pubblico.

Quindi, credo che questi importanti contributi saranno recepiti non soltanto da noi singoli consiglieri e quindi anche da me come relatore, che dovrò dare qualche breve risposta, ma credo che saranno stati recepiti evidentemente, innanzi tutto, dalla Giunta regionale. Io debbo ringraziare il presidente della Commissione industria, onorevole Puddu, e i commissari della maggioranza che mi hanno indicato come relatore della legge, probabilmente, penso, anche a riguardo del fatto di aver assunto nel '71 la responsabilità di questo settore. La Commissione industria ha lavorato intensamente intorno a questo disegno di legge e io credo che non sia esatto né rispondente alla situazione oggettiva di questi ultimi mesi, dire che si perviene alla discussione in maniera piuttosto affrettata. Forse si confonde con l'esigenza dell'urgenza di un intervento immediato la fretta che può essere stata manifestata da taluno, ma in realtà la Commissione industria nei giorni 19, 20 e 21

ha discusso questo disegno di legge avendo in precedenza ascoltato le ragioni proprie dell'Azienda, le valutazioni che sul disegno di legge davano le organizzazioni sindacali e responsabili dell'Amministrazione regionale, esattamente il Presidente della Giunta regionale, il quale, in assenza dell'Assessore che era fuori della Sardegna in quel momento, con la massima responsabilità politica che gli è propria, ha onorato la nostra Commissione, dando alla medesima ogni ragguaglio di cui fosse stato richiesto.

Il collega Ghinami ha giustamente richiamato l'importanza che deve essere riconosciuta (e gli deve essere riconosciuta) ad un Convegno sui trasporti che egli in qualità di Assessore di quel settore aveva indetto nel 1967 e nel quale era emersa l'esigenza dell'urgenza della pubblicizzazione. E' avvenuto in quella legislatura ciò che avviene oggi alla fine di questa; cioè proprio cinque anni fa, nell'aprile del '69, e in questi giorni, noi ci troviamo a discutere del progetto di legge che a tal uopo era stato presentato. Io credo che si debba rendere merito all'intervento di particolarmente autorevoli colleghi in quella tornata di cinque anni fa: io, così, richiamo, molto brevemente, l'intervento, per esempio, del decano del Consiglio Masia e del secondo decano Zucca.

Il collega Masia ricordava che l'impegno per la pubblicizzazione era contenuto nel Piano di rinascita, cioè in un disegno generale di sviluppo economico e sociale della Sardegna di cui questa legge costituiva un puntuale adempimento. L'intervento del collega Raggio, credo — se mi consentono solo per un minuto — debba essere anche citato, in particolare una certa sua parte, per l'importanza che ha anche in relazione ai discorsi che sono stati da poco pronunziati. Sono andato a vederli gli atti della seduta del Consiglio regionale della passata legislatura. Desidero citare un breve periodo dell'intervento di Raggio: «La SATAS è in una situazione incredibile; lo hanno detto i sindacati in Commissione e occorre che tutti lo sappiano. Del resto, qualcosa la ha detta anche il collega Masia in

aula. Essa ha organici fortemente ridotti, mentre rimane fermo il parco dei veicoli. Da 800 dipendenti, dicono i colleghi proponenti della legge, nella SATAS si è passati a 360-390 dipendenti, mentre il parco mezzi è più o meno quello di prima; turni, ferie, riposi settimanali sono continuamente negati. C'è stato prospettato, in Commissione, il caso di autisti che per quasi un mese, come agenti unici, non autorizzati per altro, lavorano 10 ore al giorno, guidando automezzi in servizio pubblico, senza ottenere riposo settimanale. Salari di fame: da 70 a 90 mila lire al mese; linee soppresse; frequenza delle corse ridotta; mezzi, vecchi di dodici anni (è stato documentato che vi sono mezzi che hanno persino 886.000 mila chilometri di percorrenza, sui quali viaggiano i giovani studenti e i lavoratori). Credo che le percorrenze più basse siano intorno ai 400 mila chilometri. E' in questo modo irresponsabile che la SATAS gestisce un servizio pubblico così delicato. Noi abbiamo il dovere di togliere alla SATAS, alla SCIA, a tutte le aziende concessionarie la gestione del servizio del trasporto pubblico; abbiamo il dovere di passare la gestione alla mano pubblica: questo è il dovere a cui dobbiamo far fronte. Abbiamo anche il dovere di procedere immediatamente, cacciando via i privati, togliendo ai privati le concessioni. Questo è il compito che abbiamo di fronte».

Mi è sembrato utile ricordare l'intervento di un autorevole collega, perché ci richiama alla situazione nella quale si sono trovati ad operare Consiglio regionale e Amministrazione regionale, per risolvere questo complesso problema. L'intervento del collega Dessanay fu anche particolarmente impegnato — io lo ricordo in Commissione perché ho sempre fatto parte della Commissione industria in questi nove anni di mia presenza al Consiglio regionale, salvo le parentesi governative —. Ricordo come il collega Dessanay abbia fatto appunto riferimento all'indifferibilità dell'intervento regionale in questa materia, e al valore dell'intervento pubblico per un servizio che i privati non erano in grado di garantire. Potrei citare testualmente il suo

intervento per una parte particolarmente evidente: quella della sottolineatura dal punto di vista autonomistico dell'importanza di questo intervento, di questo provvedimento legislativo, allora nel 1969 e oggi al cadere di questa legislatura; così come l'intervento del collega Puddu, che in effetti è stato nella sostanza richiamato anche stasera a cinque anni di distanza; e l'intervento del collega Zucca, che dava un particolare valore all'intervento che la Regione si apprestava a fare per la pubblicizzazione delle autofinee, prima Regione d'Italia appunto ad agire in questo settore.

Ora, molta strada è stata fatta e le posizioni qui espresse dai colleghi ci servono per affrontare un disegno di legge che sia migliorativo e sostitutivo dell'attuale vigente legge 9 giugno 1970, numero 3; una legge abrogativa, ma che ha come finalità essenziale il raggiungimento in tempi brevi della pubblicizzazione generale dei servizi di trasporto. Ricordo che la Giunta regionale, a pochi mesi dall'approvazione di questa legge, dovette assumere la decisione di maggiore importanza quando il 17 aprile 1971, in una sua delibera, diceva che le concessioni assentite alla SATAS ed alla SCIA non sarebbero state rinnovate alla scadenza e con questa delibera dava mandato all'Azienda Regionale Sarda Trasporti di predisporre l'immediato subentro nelle concessioni attraverso l'organizzazione di un'azienda in grado di attuarle e avviare così il processo di pubblicizzazione. Da qui l'urgenza, quindi, di procedere all'acquisto dei beni e dei pacchetti azionari delle società suddette.

E' a questo riguardo l'osservazione dell'onorevole Zucca alla quale si collega, in effetti, quella del collega Ghinami. Era necessario dare una risposta pubblica immediata, perché questa era la volontà della Regione e l'Azienda Regionale Sarda Trasporti ha risposto con tempestività esemplare. Se noi dovessimo fare, per esempio, un'analisi comparativa con attività di altri enti, potremmo riscontrare che non è stato compiuto un atto — a me corre il dovere di dirlo perché ero allora responsabile del settore — che non fosse com-

VI LEGISLATURA

CCCXLVIII SEDUTA

17 APRILE 1974

misurato alle direttive politiche che l'Assessorato a nome della Giunta regionale dava, e ricorderemmo quel periodo come un periodo di particolarmente intensa e proficua collaborazione tra la responsabilità politica e l'ente operativo. Io credo che tutta la discussione che si va facendo sulla rispondenza degli enti operativi della Regione alla politica della Regione stessa possa avere un riscontro positivo se noi richiamiamo i mesi di intensa attività dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti nel 1971 per avviare, prima Regione in Italia, il processo di pubblicizzazione con perfetta coerenza e obbedienza, oserei dire, alle direttive politiche dell'Assessorato, trovandosi anche allora in condizioni di estremo disagio, sia perché veniva affrontata per la prima volta e concretamente una politica di pubblicizzazione, sia perché anche l'Assessorato, allora, si trovava in condizioni di disagio per la carenza dei funzionari.

Tuttavia, è doveroso dichiararlo qui in questa sede, quei funzionari dell'Assessorato hanno dato la massima collaborazione, secondo le direttive della Giunta regionale attraverso l'Assessore competente, così come si è avuta dedizione totale da parte di funzionari che non appartenevano neanche all'Amministrazione regionale: l'Amministrazione regionale se ne serviva perché non aveva altra strada, né poteva inventarsi una collaborazione concreta e consapevole se non quella di cui fino a quel momento disponeva.

Io mi rendo conto delle difficoltà in cui si trova oggi l'Assessore ai trasporti se, a distanza di tempo, da questo punto di vista, nessun passo in avanti è stato compiuto per migliorare l'assistenza tecnica all'Assessore per le decisioni di responsabilità pubblica. E debbo dare atto della collaborazione che l'Azienda Regionale Sarda Trasporti ha dato alla Giunta in quel particolare momento, non sottraendosi assolutamente alle direttive politiche, ma attuandole in piena coerenza e rispondenza. Credo che si debba dare atto onestamente alla Presidenza e a tutto il Consiglio di amministrazione che è stato sempre confortato nelle sue decisioni, compresa quella

dell'acquisto del pacchetto azionario della SATAS e della SCIA, dal Consiglio e dal sostegno delle organizzazioni sindacali, con le quali anche l'Assessorato era in diretto contatto.

Io non ho, evidentemente, la possibilità di dare una risposta esauriente dal punto di vista giuridico alla domanda che mi ha fatto il collega Zucca, ma dico che l'Assessorato aveva piena consapevolezza che l'acquisto del pacchetto azionario della SATAS e della SCIA da parte dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, faceva — per usare una parola usuale, anche se non tecnica — padrona l'Azienda stessa e comunque la costituiva responsabile dei programmi e di ogni atto che nel bacino di traffico fino a quel momento gestito dalla SATAS e dalla SCIA venivano invece assunti con iniziative e con modalità puramente di carattere privato o privatistico. Quindi, in questo è consistita, effettivamente, la pubblicizzazione. Cioè l'Azienda Regionale Sarda Trasporti, dacché ha acquistato il pacchetto azionario della SATAS e della SCIA, ha operato dietro le direttive dell'Assessorato, ha operato secondo le esigenze di carattere pubblico, con consigli di amministrazione, nella SATAS e nella SCIA, costituiti da membri del Consiglio di amministrazione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti stessa e che non percepiscono per questo, per essere chiari ed onesti, una doppia rispondenza economica.

Debbo dire inoltre al collega Ghinami (che ha avuto responsabilità nell'Amministrazione regionale e per il quale io, in ogni sede, ho sempre riconosciuto non soltanto l'onestà ma anche la grande capacità e chiarezza dimostrata nei settori affidatigli) che se la sua proporzione secondo la quale la SATAS e la SCIA starebbero all'Azienda Regionale Sarda Trasporti come un tempo stavano alla STUI è giusta però bisogna anche essere conseguenti e dire che l'Azienda Regionale Sarda Trasporti non è la STUI. L'Azienda Regionale Sarda Trasporti non è la STUI, perché, come giurtaamente ha detto il collega Ghinami, la STUI è la FIAT, praticamente, mentre l'Azienda Regionale Sarda Trasporti risponde all'au-

torità politica, all'Assessorato, alla Giunta regionale, al Consiglio regionale. Credo che questa possa essere, come relatore, una risposta per quello che è in grado di fare chi parla, per avere partecipato attivamente alla discussione della legge.

Quanto alla fretta, come è stato detto, dell'acquisto del pacchetto azionario, c'è da dire che esso era l'unica via che da parte di esperti della materia era stata indicata, anche nell'interesse della Regione, per poter attuare tempestivamente la direttiva politica dell'Assessorato; tempestivamente perché c'era una direttiva politica. In questo caso, la responsabilità è totalmente politica ed è giusto sottolinearlo. Ma l'Azienda Regionale Sarda Trasporti (io posso dirlo per la stretta consuetudine di rapporti, di informazioni che c'erano nel nostro ufficio) a questo è addivenuta anche per consiglio di chiari esperti della materia e anche perché non si può pensare di fare una pubblicizzazione, cioè di soppiantare, in effetti, una gestione privata, se non si è in grado di garantire il servizio pubblico.

Ecco perché non si poteva iniziare dai piccoli concessionari, l'azione verso i quali anche a giudizio dell'organo tecnico, quello della Motorizzazione civile, sentito sempre da ogni responsabile politico che sia passato in questo settore, doveva essere la più moderata possibile col rispetto della legge, nonostante che proprio i piccoli concessionari, dal punto di vista dell'attrezzatura tecnica, della vetustà dei mezzi di trasporto, della mancanza di un parco macchine, di una officina, come la legge richiede, avrebbero potuto convincere un politico meno responsabile alla revoca delle loro concessioni proprio perché sussistevano — e lo sanno tutti — le caratteristiche tecniche per una revoca.

Non è stato fatto per evidenti ragioni di carattere sociale che non attengono soltanto ai concessionari piccoli e ai lavoratori che dipendono da piccoli concessionari, ma sono legate anche al fatto che in quella sede era da tanto tempo in attività un servizio di carattere pubblico, sia pure gestito da un imprenditore privato che non poteva essere soppiantato da nessuna attività pubblica o almeno di origine pubblica.

ZUCCA (Indip.). Il fatto è che se un piccolo imprenditore nuoce alla collettività, bisogna eliminarlo, bisogna sostituirlo. Non capisco perché si debba negare questo.

GUAITA (D.C.), *relatore*. Onorevole Zucca, ella potrebbe chiedere, allora, l'eliminazione di tutti i piccoli imprenditori. Io credo di essermi spiegato dicendo che è stata chiesta all'organo tecnico, che doveva fare una stima, un'interpretazione (come si potrebbe dire?) dura nei loro riguardi, perché veniva di fatto, a un certo punto, a mancare un servizio di interesse pubblico; però voglio anche ricordare, onorevole Zucca — ella può interpellare l'Assessore ai trasporti, io posso dirlo per la parte che mi compete — che sono state fatte anche azioni di revoca verso piccoli concessionari quando sussistevano gli estremi della pericolosità o della assoluta inadeguatezza.

ZUCCA (Indip.). Se quelle linee erano utili, andavano gestite diversamente.

GUAITA (D.C.), *relatore*. Onorevole Zucca, quelle linee erano utili anche perché erano le uniche esistenti. Lei, però, come responsabile pubblico che deve sopprimere, deve anche sostituire; deve allora consentire che si creino le condizioni affinché un'azienda pubblica, come l'Azienda Regionale Sarda Trasporti, questi mezzi li acquisisca. La prima parte dell'operazione, l'acquisto del pacchetto azionario della SATAS e della SCIA, questo ha voluto significare, cioè la disponibilità di un parco macchine. Certo, già allora non era nuovissimo, ma di gran lunga, a giudizio della Motorizzazione, dal punto di vista della efficienza tecnica, incomparabilmente migliore di quello...

ZUCCA (Indip.). Quanto abbiamo speso per la SATAS e per la SCIA?

VI LEGISLATURA

CCCXLVIII SEDUTA

17 APRILE 1974

PIGLIARU (P.S.D.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Intorno ai tre miliardi.

GUAITA (D.C.), *relatore*. Io non credo di dover attardarmi però debbo anche, onestamente, riferirmi ad alcuni dati; mi sono permesso di ricordare l'intervento dell'onorevole Raggio perché possa servire anche come termine di confronto, cioè per vedere che cosa è avvenuto nel frattempo.

Per essere preciso, questa è, evidentemente, una parte di una relazione tecnica che nessuno di noi può modificare; anche perché sarebbe venir meno all'esigenza di oggettività nell'informazione. Negli anni decorsi l'Azienda Regionale Sarda Trasporti ha: attivato 30 nuove linee; trasformato 20 linee da feriali a giornaliere; prolungato altre 18 linee. In termini di percorrenza complessiva le modificazioni hanno determinato un incremento di chilometri-autobus che sono passati dagli 11 milioni del 1971 ai 12 milioni e 280 mila del 1972 (con un incremento dell'11,65 per cento), ai 13 milioni e 580 mila del 1973 (con un incremento del 23,5 per cento rispetto al 1971). Secondo: il numero dei viaggiatori trasportati è stato di 11 milioni e 279 mila nel 1972; di 11 milioni e 500 mila nel 1973, contro i 9 milioni del 1971. Tanto nel 1972 quanto nel 1973 i ricavi sono aumentati in misura non proporzionale ai costi di esercizio; più esattamente nel 1972 gli introiti sono cresciuti del 28 per cento rispetto al 1971, mentre, nel 1973, si è avuto rispetto al 1971 un incremento pari al 40 per cento. I costi in assoluto sono cresciuti in misura decisamente superiore ai ricavi. Infatti, sono passati dalle 363, 36 lire per chilometro-autobus, nell'anno 1972, alle 430 per chilometro-autobus nel 1973.

Quanto all'esperienza del personale, io ho citato un autorevole collega che sottolineava una certa situazione. Si dice, che, come per ogni ente pubblico, i funzionari e i dipendenti sono pagati molto o moltissimo; io ho sempre apprezzato una valutazione, anche da parte di avversari politici, quale potrebbe essere l'onorevole Zucca. Tuttavia, se l'ente pubblico (a parità, evidentemente, di efficienza e, quin-

di, di rispondenza alle esigenze del servizio) tratta il proprio dipendente dal punto di vista delle ferie, dal punto di vista dello straordinario, dal punto di vista insomma di tutto ciò che è il problema del personale, come un privato, ebbene, io credo che un'amministrazione pubblica faccia male, per dirlo in positivo. Questo però — e qui io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Zucca e con l'onorevole Ghinami — non vuol dire che, per essere dipendente pubblico, uno debba rubarsi lo stipendio; su questo credo che siamo tutti perfettamente d'accordo: la pubblicizzazione non significa il saccheggio del pubblico denaro, non significa l'assalto alla diligenza. Questo credo non soltanto per la mia posizione politica (ognuno ha la sua), ma come elementare senso civico di responsabilità; ciascuno di noi, che deve dirigere un qualsiasi settore, questo ha il diritto e il dovere di esigerlo.

Questa discussione, che si svolge anche davanti ai responsabili dell'Azienda, io credo che sia utile che sia stata fatta in termini così crudi e, io credo (perché l'onorevole Ghinami ne ha parlato in termini, addirittura, di testimonianze), veritieri: oso pensare che, se queste cose fossero state a conoscenza precisa dell'amministrazione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, i provvedimenti di conseguenza sarebbero stati applicati. Se noi vogliamo fare un invito ad una maggiore ocularità, ad una maggiore vigilanza, penso che questo sia legittimo, giusto e doveroso farlo da parte nostra. Credo che un'azienda pubblica questo senso di responsabilità l'abbia e lo debba anche manifestare...

ZUCCA (Indip.). E' la tendenza generale degli enti pubblici in questo senso.

GUAITA (D.C.), *relatore*. Io sono per dirmi di questo, onorevole Zucca, però ella sarà certamente tanto onesto da considerare che non dipende neanche dal tipo di colore politico dell'amministrazione: perché, se andiamo a vedere, ad esempio, l'assenteismo che si verifica sotto un'amministrazione o bianca

o rossa, può star tranquillo che le differenze di percentuale sono minime: e parlo, naturalmente, dell'assenteismo immotivato, non starò certamente a sostenere che sia da perseguire l'assenteismo giustificato!

Questa attività svolta dalla Azienda Regionale Sarda Trasporti, è, a mio giudizio, in linea col documento che le Regioni hanno presentato al Governo il 25 gennaio per la stesura del piano annuale 1974. Ho qui un documento al quale faccio semplicemente riferimento per non attardarci e che è stato pubblicato da «Mondo economico»...

PUGGIONI (P.C.I.). Meglio di quel documento non c'è...!

GUAITA (D.C.), *relatore*. Ma è un documento delle Regioni e che potrebbe pubblicare anche «Rinascita»: non è questo il punto; è delle Regioni, perché i dati ai quali io ho fatto riferimento, onorevole Puggioni, sono dati che sono contenuti nella relazione.

Credo quindi, signor Presidente, onorevoli colleghi, di passare alla parte conclusiva ricordando, come è mio dovere di relatore, quali sono state le posizioni dei Gruppi politici: l'astensione, cioè, del Gruppo comunista, che ha parlato attraverso i colleghi Birardi, Puggioni, Schintu e Montis, che si sono riferiti in particolar modo alla non elezione del Presidente del consiglio di amministrazione e si sono espressi negativamente sul comitato esecutivo, ritenendolo un elemento snaturante la validità e l'attività del consiglio di amministrazione e facendo la proposta che, anziché con un comitato esecutivo, si procedesse con commissioni articolate per settore. E' stato richiamato l'obiettivo della generale pubblicizzazione e la necessità di finanziamenti ben superiori; questa è l'espressione testuale resa dal consigliere Schintu.

Il Partito liberale, è stato sempre contrario alla pubblicizzazione, ma ha contribuito già nel 1969 e anche in questa legislatura, in Commissione, alla discussione dei progetti di legge relativi all'attività di trasporto pubblico.

E' certo che questo disegno di legge non è una risposta definitiva ai problemi del settore del trasporto pubblico, come alcuni colleghi qui hanno, giustamente, rimarcato, perché occorrerebbe fare una panoramica della situazione delle ferrovie, dei porti e degli aeroporti, dei servizi intraurbani e così via. Però credo che si sia messo meglio in luce l'obiettivo generale della pubblicizzazione con una maggiore autonomia amministrativa e funzionale dell'azienda, un'attività che si fa più agile, con una razionalizzazione ed un coordinamento delle attività del settore, con un servizio più rispondente alle esigenze della collettività, con una maggiore partecipazione delle comunità locali, delle forze sociali, alle scelte di politica del settore. Mi pare una risposta positiva ai problemi dell'industrializzazione, alle esigenze che sono all'interno degli spostamenti pendolari degli operai e degli studenti, per cui si invocano tempi di pendolarità umanizzati, come si suol dire. Credo che sia una risposta anche alla crisi energetica, che ha portato particolari appesantimenti all'economia in generale e nel settore dei trasporti in particolare. Occorre una adeguata dotazione finanziaria; occorre una sollecita approvazione delle leggi del governo del territorio della Regione sarda, ed in questo senso io concordo pienamente con le conclusioni che hanno fatto il Presidente della Commissione onorevole Puddu e anche il collega Ghinami.

Questo disegno di legge, evidentemente, acquisterà maggior valore quando, nella prossima legislatura, potranno essere approvati, ad esempio, strumenti come proposte o disegni di legge sull'urbanistica, sul turismo sociale e sull'edilizia popolare. Si è detto e concludo, onorevole Presidente, colleghi consiglieri, che questa è stata una legislatura sfortunata; ma è certo possibile avere buone iniziative anche in una legislatura sfortunata, come è questa a giudizio di tutti. Credo che questa sfortuna possa essere come dire, funzionalizzata, cioè possa essere messa a disposizione della prossima legislatura in forma concreta, come può fare già da oggi questo Consiglio re-

VI LEGISLATURA

CCCXLVIII SEDUTA

17 APRILE 1974

gionale, consegnando al prossimo — per chi ci sarà — con noi o senza di noi, strumenti di legge che siano organici dal punto di vista dell'esigenza della programmazione generale del territorio e dell'economia per lo sviluppo sociale della Sardegna.

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

PIGLIARU (P.S.D.I.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Signor Presidente, la Giunta chiederebbe alla Presidenza ed al Consiglio la possibilità di replicare nella mattinata di domani, onde poter valutare meglio quanto detto dai diversi oratori intervenuti nella discussione generale. Se la Presidenza e il Consiglio volessero accettare questa richiesta, ne saremmo grati.

PRESIDENTE. Se l'Assessore desidera replicare domani mattina, la Presidenza non ha nulla in contrario, sempre che il Consiglio sia d'accordo. Va bene.

E' pervenuto alla Presidenza un ordine del giorno a firma Schintu, Rojch, Concas, Campus, Guaita, Montis, Puddu Piero e Pugioni sul miglioramento e potenziamento dei trasporti pubblici. Se ne dia lettura.

FRANCESCONI, Segretario:

«Il Consiglio regionale, a conclusione del dibattito generale sul disegno di legge n. 313, preso atto della crisi che attraversa il settore dei trasporti nell'Isola e che è drammatica per quanto riguarda l'Azienda Consortile Trasporti di Cagliari, di Sassari e di Nuoro, impegna la Giunta regionale ad intervenire presso il Governo affinché: 1) lo Stato finanzi gli Enti locali e la Regione per migliorare il servizio di trasporto urbano ed extraurbano in modo da rispondere effettivamente alla domanda sociale; 2) consideri il "deficit" delle aziende consortili e municipalizzate come parte integrante dei bilanci degli Enti locali; 3) ad impegnare il Governo al potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie in concessione; 4) a predisporre un

programma per la organizzazione dei trasporti pubblici nelle città superiori ai 20.000 abitanti ed a reperire i mezzi finanziari; 5) a predisporre un piano regionale dei trasporti che tenga conto delle esigenze dell'Isola e della sua insularità». (1)

PRESIDENTE. Poiché l'ordine del giorno è stato presentato prima della chiusura della discussione generale, può essere illustrato. Ha facoltà di parlare l'onorevole Schintu.

SCHINTU (P.C.I.). Si dà per illustrato.

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

PIGLIARU (P.S.D.I.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Signor Presidente, sarebbe d'accordo sull'ordine del giorno se esso fosse proposto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Vorrei sentire, sulla proposta della Giunta di accettare l'ordine del giorno come raccomandazione, i colleghi che hanno presentato l'ordine del giorno stesso: se loro son d'accordo, trasformiamo l'ordine del giorno in raccomandazione alla Giunta.

SCHINTU (P.C.I.). D'accordo.

PRESIDENTE. Allora, s'intende che l'ordine del giorno è presentato come raccomandazione, e come tale viene accettato dalla Giunta; pertanto, non viene messo in votazione.

I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 9 e 30.

La seduta è tolta alle ore 21.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Coordinatore

Dott. Maria Pinna Scalas

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari
Anno 1976