

XXVIII SEDUTA*(ANTIMERIDIANA)***MERCOLEDI' 20 NOVEMBRE 1974**

Presidenza del Vicepresidente ORRU'

i n d i

del Presidente CONTU

I N D I C E

Congedi	939
Disegno di legge: "Istituzione e funzionamento del Fondo per l'edilizia economica e popolare e lo sviluppo urbano e norme sull'edilizia residenziale pubblica". (61) (Continuazione della discussione ed approvazione):	
PUDDU PIERO, Assessore ai lavori pubblici e trasporti	940
USAI.	948
PIREDDA	948
MULEDDA	949
(Votazione segreta)	952
(Risultato della votazione)	952
Interpellanza (Annunzio)	939
Mozione, interrogazione e interpellanze concernenti la necessità di una organica programmazione nel settore dei trasporti pubblici in Sardegna e sul problema delle difficoltà in cui versano attualmente le popolazioni servite dai piccoli concessionari. (Discussione e svolgimento congiunto):	
ISONI	956
LIPPI	960
MACIS	964
FARIGU	966

La seduta è aperta alle ore 10 e 55.

BORIO, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 30 ottobre 1974, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che i consiglieri Rojch e Asara hanno chiesto, rispettivamente, 3 e 5 giorni di congedo per motivi di salute. Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia annunzio dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

BORIO, Segretario:

"Interpellanza Macis - Birardi - Loffredo - Marini - Puggioni - Schintu sulla situazione dei servizi di trasporto pubblico e sullo stato di attuazione della legge regionale 20 giugno 1974, n. 16". (54)

Continuazione della discussione e approvazione del disegno di legge: "Istituzione e funzionamento del Fondo per l'edilizia economica e popolare e lo sviluppo urbano e norme sull'edilizia residenziale pubblica". (61)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del disegno di legge: "Istituzione e funzionamento del Fondo per l'edilizia economica e popolare e lo sviluppo urbano e norme sull'edilizia residenziale pubblica"; relatore l'onorevole Mura. Ricordo che nella serata di ieri si era conclusa la discussione generale.

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

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge presentato dalla Giunta è stato oggetto di un'attenta discussione da parte della Commissione competente e di una discussione in aula che ha cercato di puntualizzare la situazione particolare che questo provvedimento intende affrontare. Nel predisporre il disegno di legge, la Giunta ha tentato di porre in essere una proposta che riguardasse fondamentalmente due settori, due argomenti fondamentali: l'istituzione di un Fondo per lo sviluppo dell'edilizia e l'assistenza finanziaria e tecnica ai Comuni per la predisposizione e la gestione degli strumenti urbanistici. Si tratta di un tentativo di coordinamento di norme sull'edilizia residenziale pubblica, nell'ambito di finalità di carattere generale, comuni d'altro canto alla totalità degli atti e dei provvedimenti attualmente assunti dalla Regione sarda, per accelerare nel massimo grado la spesa pubblica, fornendo agli organi, aziende ed enti, variamente interessati all'attuazione dei programmi, sia i mezzi finanziari necessari, sia strumenti giuridici più flessibili e spediti di quelli attuali.

Il quinto programma esecutivo del Piano di rinascita, recentemente discusso e approvato dal Consiglio, richiama i due argomenti fondamentali sopracitati. Dà origine infatti al Fondo di cui stiamo parlando, stabilendo un finanziamento di

19 miliardi e 500 milioni nel titolo di spesa 5.1.01. La presente legge, tuttavia, tenta di ampliare le possibili fonti (o tentava, nelle intenzioni della Giunta), ampliare i fondi di alimentazione del Fondo stesso estendendolo anche al bilancio ordinario della Regione e ad eventuali leggi dello Stato che abbiano fini identici al disegno di legge che abbiamo predisposto (è l'agancio alla legge 24 giugno 1974, numero 268). Evidentemente, questa parte del disegno di legge ha trovato all'interno della Commissione, delle singole forze politiche, una discussione profonda e meditata. Da parte delle diverse forze politiche si è chiesto che non di un intervento anti-congiunturale si trattasse, ma che la Giunta, attraverso un disegno di legge organico ed una proposta organica, cercasse di costituire un Fondo che non avesse durata limitata nel tempo, secondo quello che era l'intendimento iniziale del Consiglio regionale.

A questo punto, noi abbiamo da osservare che, se è vero che non siamo in presenza di un disegno organico; se è vero che la Giunta doveva, su sollecitazione del Consiglio, predisporre uno strumento per la spendita rapida e per l'intervento rapido in questo settore; se è vero che questo problema ha bisogno di una legislazione più coordinata, più approfondita, più meditata, è altrettanto vero che alcune osservazioni noi dobbiamo fare al Consiglio e alle forze politiche.

Noi predisponiamo, sulla base delle disponibilità limitate, insufficienti ai bisogni (come avrò modo di dire più in là), predisponiamo un intervento per una serie di settori che riguardano sempre l'edilizia. Da più parti è stato osservato che lo stato attuale del "fermo" della 865, degli interventi nel settore dell'edilizia popolare, è dato dalla mancanza di un parco di aree di cui i Comuni non dispongono; del resto, a dimostrazione di questo, basti ricordare al Consiglio che i piani di zona approvati riguardano 14 Comuni, mentre i piani di zona in istruttoria ad oggi sono in 11 Comuni. La dimostrazione l'abbiamo proprio in questo elemento: allo stato attuale, quei Comuni che possono vantare la proprietà, la possibilità di entrare in possesso di una parte del territorio da urbanizzare, da utilizzare per l'edilizia popolare, sono limitati nei confronti della

gran parte del territorio della Regione, sono ben limitati. Quindi, pensando alle difficoltà di questi Comuni nell'istruttoria delle pratiche per quanto riguarda l'acquisizione delle aree, per il reperimento dei fondi, con procedure lunghe, con tempi lunghi, noi evidentemente, con questo strumento, abbiamo ritenuto opportuno intervenire per dare quelle anticipazioni che i Comuni dovranno restituire senza interessi.

Non è infatti pensabile che non esista un meccanismo di restituzione, di reintegro nel Fondo di queste somme, in quanto i Comuni, una volta acquisite, urbanizzate ed assegnate queste aree, avranno da introitare dalle cooperative, dai singoli che vogliono fare interventi di edilizia popolare, delle somme; non è quindi pensabile che non ci sia una restituzione di questi fondi perchè, evidentemente, il Comune questi introiti deve avere attraverso la vendita o la concessione di questi terreni alle cooperative o ai singoli.

Quindi, la prima osservazione che vogliamo sottoporre all'attenzione del Consiglio, sia pure in attesa di un disegno organico che consenta di esaminare in modo più approfondito e più completo la materia per quanto riguarda l'edilizia economica, l'acquisizione dei suoli, è che sia data la possibilità di un reintegro di queste somme, perchè se questo non facessimo, a nostro parere, nell'attuale disegno di legge, rischieremmo di fare andare in economia quei fondi che potrebbero poi essere riutilizzati (secondo la proposta della Giunta) in altri settori. Se viene conclamata, e tutte le parti lo riconoscono, che nel settore vi è un'esigenza fondamentale di interventi ben più massicci (e noi concordiamo con queste affermazioni), riteniamo che di quest'osservazione il Consiglio debba tenere conto. Non intendiamo affrontare una battaglia in proposito, uno scontro col Consiglio, perchè i tempi e le situazioni economiche e sociali questo non consentono, ma responsabilmente noi vogliamo richiamare l'attenzione del Consiglio su questo fatto.

Per quanto riguarda il resto del disegno di legge, il tentativo che del resto è stato accettato da tutte le parti politiche, quando noi lo abbiamo proposto, abbiamo ritenuto che questo strumento (cioè la costituzione del Fondo) rappre-

sentasse il più efficace sistema di accelerazione della spesa, almeno per la parte conclusiva dell'iter che ogni provvedimento di spesa comporta. E' assai importante per i Comuni e per le cooperative (destinatari principali degli interventi), avere la certezza che all'emissione del mandato assessoriale di erogazione dei contributi disposti, segua l'immediata possibilità di riscossione della somma, essendo ogni controllo affidato al collegio dei revisori (che lo esercita, come è noto, sui consuntivi). Peraltro, la proposta di istituzione del Fondo non ignora l'esigenza di un controllo che non sia di pura legittimità, ma di merito, perciò più propriamente politico, poichè prevede che l'Assessore disponga i programmi (che devono essere esaminati dall'apposita Commissione, come è previsto nella proposta di legge) ed i provvedimenti di spesa, con la collaborazione del Comitato che amministra questi fondi (quindi una garanzia per il legislativo per quanto riguarda la possibilità, attraverso la Commissione, di intervenire nella programmazione, di correggere eventuali storture nelle proposte di programmazione, di intervenire in sede amministrativa vera e propria attraverso l'apposito Comitato). Si assicura, con questo meccanismo, la presenza dei rappresentanti dei poteri locali, delle organizzazioni cooperative, dei sindacati.

Da alcune parti e dal collega Muledda è stato fatto il discorso sulla presenza di certe parti del settore dell'amministrazione più interessata: anche su questo punto, se noi consideriamo la composizione (se non ricordo male, sono 19 i componenti di questo Comitato che deve seguire la corretta spendita di questi fondi), se noi andiamo a considerare, dicevo, quali sono le presenze, vediamo che i funzionari si riducono a 4 o 5, e sono o in rappresentanza di Assessori (ai quali non può essere negata la presenza, diretta o, appunto, per rappresentanza) oppure la loro partecipazione assicura un necessario collegamento. Del resto, la Commissione ha adottato (non so se con un voto di maggioranza o all'unanimità) alcune modifiche, che noi accogliamo, ma vogliamo ricordare che la presenza non è sbilanciata a favore dei settori amministrativi dell'Amministrazione regionale; anzi, la presenza è rafforzata dagli amministratori comunali, dai rappresen-

ti degli Enti locali, dai rappresentanti delle cooperative, dai rappresentanti degli istituti autonomi case popolari, che sono espressione non dell'amministrazione, ma di forme elettive (come i colleghi sapranno, vengono scelti attraverso decisioni dei Consigli provinciali, attraverso proposte che vengono avanzate da organi elettivi). Quindi riteniamo che anche questo aspetto vada visto nella sua giusta dimensione.

Il nostro tentativo ha lo scopo di rimuovere i vincoli di bilancio che gravano sulle Amministrazioni comunali per l'attuazione delle opere di urbanizzazione in genere, attraverso un programma che la Commissione andrà ad esaminare per attuare le opere di urbanizzazione; attraverso la dotazione di somme direttamente trasferibili ai bilanci degli Enti locali, come anticipazione non gravata da interessi. Si viene a formare, nel tentativo nostro, un Fondo di rotazione certamente più utile e più produttivo rispetto alla concessione di contributi in conto capitale a fondo perduto, così come è stato fatto sinora. Tale meccanismo trova riscontro in sede nazionale nel disegno di legge proposto dal Ministro dei lavori pubblici per il rilancio della 865, sul quale la Regione ha già espresso parere favorevole attraverso incontri in collegamento con tutte le Regioni del territorio nazionale.

La concessione di contributi per la ricostruzione, il risanamento di abitazioni malsane e precarie, evidentemente, comporta un discorso che dobbiamo fare e nel Comitato e in sede di Commissione apposita per la programmazione, per evitare storture, per evitare che il potere politico abbia la possibilità di utilizzare questo strumento, questi fondi in modo clientelare o in modo dispersivo.

L'attuazione di un programma di assistenza finanziaria e tecnica alle Amministrazioni comunali e alle altre amministrazioni competenti per la disciplina del territorio, per la predisposizione della gestione degli strumenti urbanistici; la predisposizione di un progetto per lo sviluppo dell'edilizia economica e popolare, per la realizzazione di complessi integrati di servizi e di opere civili: il progetto ha cercato di considerare, di coordinare tutti questi interventi predisposti dallo Stato e dalla Regione, per favorire iniziative

che impegnino, se è necessario, anche Enti pubblici per l'adozione e la diffusione di tecniche costruttive, di nuovi materiali idonei da utilizzare per fornire gli alloggi adeguati a costi accettabili per la maggior parte dei lavoratori.

L'articolo 3, nella formulazione originale, cerca di individuare la composizione del Comitato, come ho detto poc'anzi; gli articoli 4 e 5 indicano i compiti del Comitato, che noi accettiamo nella formulazione predisposta dalla Giunta; l'articolo 6 stabilisce l'alimentazione del Fondo ed ha subito una modifica da parte della Commissione competente; noi, comprendendo le preoccupazioni, diciamo anche assoggettandoci a questo stimolo politico perchè la Giunta e la maggioranza siano portate a predisporre uno strumento completo in tempi brevi, accettiamo questo correttivo predisposto dalla Commissione stessa.

Per quanto riguarda il discorso che è stato fatto in aula dai consiglieri che sono intervenuti, che hanno toccato temi e hanno posto domande più specifiche, noi dobbiamo ricordare che, a suo tempo, la Giunta (con una serie di elaborati, non frutto della sola Regione sarda, ma di incontri con tutte le altre Regioni italiane) formulò una serie di richieste al Ministero dei lavori pubblici ed alla Commissione della Camera perchè si tenesse conto, nel predisporre gli interventi nel settore dell'edilizia economica e popolare, delle esigenze vere del nostro Paese. Avevamo riepilogato queste esigenze in alcune cifre, che evidentemente tengono conto di tutti i dati che è stato possibile acquisire: edilizia economica e popolare, 542 miliardi; ricostruzione e risanamento, 194 miliardi; interventi nelle zone alluvionate, 4 miliardi; altri interventi, 60 miliardi (per un totale di 800 miliardi).

Le proposte sono state raccolte da parte di un apposito Comitato tecnico presieduto dagli Assessori delle Regioni ed abbiamo portato queste richieste alla Commissione competente, come dicevo prima, in sede di elaborazione del rilancio dell'865. Dette richieste sono state accolte dall'apposita Commissione della Camera dei Deputati e si stava arrivando a formulare il nuovo testo dell'865, quando la crisi politica ha fermato questo processo. Quindi non si può attri-

buire a negligenza dell'attuale Giunta l'assenza nella contrattazione, la mancata presenza nel discorso politico col Parlamento repubblicano; noi non possiamo accettare questa critica perchè riteniamo di tentare, nel limite delle umane possibilità, ogni rapporto, ogni confronto, anche scontro, col potere centrale per portare avanti le esigenze della nostra Isola.

FRAU (M.S.I.-Destra Nazionale). Conosce il rapporto di La Malfa?

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Conosco il rapporto di La Malfa.

FRAU (M.S.I.-Destra Nazionale). Dice che non deve essere sacrificato a favore...

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Il discorso è ancora da farsi, è ancora da essere ufficializzato, è ancora da essere concordato, discusso in sede politica parlamentare. Però ci sono forze sufficienti nel Parlamento italiano per stravolgere, se è necessario, questo disegno, che evidentemente non tiene conto del bisogno reale di alloggi, di case che c'è nel nostro Paese.

Certo, la situazione congiunturale, i problemi di bilancio, i problemi di reperimento delle fonti di finanziamento preoccupano, però nel nostro Paese ci sono le forze politiche e direi c'è la capacità per incidere, per reperire quei mezzi, per far sì che questa esigenza venga, sia pure attraverso piani precisi annuali, coordinata, sviluppata, portata avanti. Queste tensioni morali, queste tensioni sociali devono avere una risposta, se si vuol dar credito a quello di cui tutti siamo convinti: la necessità di uno sviluppo economico coordinato, di uno sviluppo sociale del nostro Paese. Certo, abbiamo bisogno di continuare e il documento che è stato approvato in sede di discussione del quinto programma esecutivo prevede un'indagine seria, un discorso serio per una programmazione nel settore dell'edilizia economica e popolare, prevede l'esame di eventuali priorità per il risanamento dei centri storici e per il risanamento dei centri malsani. E' un discorso

che dovrà essere fatto e che io, a nome della Giunta, assicuro verrà fatto nel modo più rapido possibile, nell'interesse delle cose che dobbiamo fare, degli strumenti che dobbiamo adottare se vogliamo che gli strumenti legislativi da approvare trovino una risposta attraverso il soddisfacimento di bisogni reali.

Per quanto riguarda la richiesta formulata dal collega Muledda, a proposito degli interventi della 865 all'articolo 45, sin dal marzo del 1974 ci fu un inizio di trattative col Ministro dei lavori pubblici, col Ministro del tesoro e col Ministro del bilancio e della programmazione, e attraverso queste trattative, questi discorsi, questi incontri (spesso scontri) si arrivò alla conclusione di definire, sempre in base all'articolo 51 della legge 865, interventi in 50 Comuni che assommavano a 3 miliardi 615 milioni. Ad un certo punto, il 23 luglio del 1974, il Ministero dei lavori pubblici, nel ripartire le residue disponibilità sul fondo di 300 miliardi ex articolo 45 della 865 per mutui ai Comuni per l'acquisizione ed urbanizzazione di aree, in applicazione di questo articolo riduceva lo stanziamento globale a 6 miliardi e 800 milioni. Pur protestando (non solo la Regione sarda, perchè il discorso non è solo della Regione sarda ma di tutte le Regioni), noi siamo arrivati, sulla base di parametri, sulla base di elementi di calcolo, ad una riduzione che ha portato l'entità dello stanziamento a 2 miliardi e 40 milioni (riduzione in percentuale che è stata indicata dal collega Muledda).

Il problema per noi era: o accettare e quindi rapidamente ridistribuire queste somme in queste percentuali, oppure fare un discorso di contestazione che non accettava questi stanziamenti e bloccare queste somme. Noi abbiamo ritenuto responsabilmente, la Giunta su mia proposta ha ritenuto responsabilmente di andare avanti pur mantenendo la contestazione, pur mantenendo il tentativo di portare avanti un discorso nuovo; abbiamo perciò attribuito i 2 miliardi e 40 milioni nel modo che il consigliere collega Muledda ha elencato e ha letto. Abbiamo qui a disposizione dei colleghi, del collega Muledda in particolare, la documentazione scritta delle proteste, delle azioni politiche, degli incontri che sono avvenuti a livello nazionale col Mi-

nistro dei lavori pubblici e col Ministro del bilancio (documentazione non solo mia, ma di tutti gli Assessori). Io facevo parte della delegazione, assieme al collega dell'Emilia Romagna, al collega del Piemonte, a quelli della Lombardia e della Campania, delegazione che ha avuto uno scontro piuttosto vivace. Però, arrivati a quel punto, quando le somme disponibili erano quelle, quando si era in presenza, ai limiti quasi di una crisi politica, il nostro dovere di amministratori era certo di assumerci la responsabilità di denunciare questi tagli, ma dovevamo pur utilizzare questi 2 miliardi e 40 milioni. Non con gioia, non con soddisfazione politica, non con risultati politici tranquilli e certi, ma nell'interesse dell'Amministrazione, nell'interesse pubblico generale dovevamo utilizzare in qualche modo questi fondi.

Potrebbe questo problema aprire, come diceva il collega Muledda, l'argomento della necessità di interventi da parte del quinto programma esecutivo, ed è un discorso che si vedrà nella sede opportuna.

Per quanto riguarda il discorso che da altre parti è stato fatto sulla normativa che regola gli espropri, è ben vero che vi sono delle contraddizioni, ma è anche altrettanto vero che, nel settore degli espropri, la 865 ha chiarito molte cose. Non siamo più in presenza della vecchia "legge di Napoli", che attraverso particolari parametri cercava di ricostruire i termini di esproprio; siamo in presenza dell'865, di una legge che, evidentemente, comporta responsabilità al potere politico. Direi che comporta anche un intervento da parte della Regione per disciplinare la materia, e noi su questo siamo avanti; avremo tra breve la possibilità di deliberare in Giunta un apposito disegno di legge che riordini la materia, che dia certezza, perchè siamo veramente in presenza di una serie di normative farraginose, contraddittorie e che provocano spesso il risentimento del cittadino che si vede leso in qualche modo nel suo diritto. Però, in qualche modo, la 865 ha ben precisato che il suolo non può essere considerato una proprietà del privato, perchè è una proprietà della collettività e come tale va amministrata, come tale va governata.

Circa gli altri interventi che sono stati portati in aula, per quanto riguarda l'importanza che

ha questo settore nei confronti della nostra Isola, io non ho molto da aggiungere. Anche su questo abbiamo cercato di fare un discorso nei limiti di tempo della presenza dell'attuale Giunta e mia personale: abbiamo predisposto memorie, abbiamo raccolto elementi e abbiamo contrattato, sempre nell'ambito del rilancio della 865. Tenendo conto dell'esperienza passata che prevedeva per la Sardegna, per il Meridione, un certo tipo di percentuale di intervento, abbiamo cercato di dimostrare agli organi di Governo, agli organi centrali che questo parametro non era stato rispettato e, attraverso una serie di argomenti, attraverso una serie di elementi, abbiamo dimostrato che la richiesta di alloggi per la Sardegna (che si è ridotta, nel primo intervento della 865, veramente a percentuali minime irrisorie) ha bisogno di ben altre cose. Tutta questa azione politica di sostegno alla battaglia in difesa del diritto delle popolazioni, in difesa delle prerogative del Consiglio, ha trovato sostegno politico, costanza e forza.

Un discorso a parte merita la legge numero 15. Occorre qui parlare con estrema chiarezza: sulla base delle stime del 1972 per sopperire a tutte le richieste della numero 15 occorre 300 miliardi; sulla base delle stime del 1974, occorrerebbero 600 miliardi come minimo, facendo un costo doppio di 12 milioni ad appartamento. Noi siamo oggi in presenza...

FRAU (M.S.I.-Destra Nazionale). Questo non è un discorso accettabile.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Mi consenta, onorevole collega. Il discorso può non essere accettato, ma teniamo conto che noi andiamo a costruire in un certo modo...

FRAU (M.S.I.-Destra Nazionale). Il discorso deve essere più ampio.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Certo, certo, tenendo conto di queste cose della... (*interruzioni*).

Mi consenta. Nell'arco temporale di durata della legge, proprio facendo i conti sul credito,

noi abbiamo bisogno di almeno 600 miliardi. Allo stato attuale delle cose, noi ci troviamo in presenza della 865 che assicura condizioni di miglior favore più di quanto non assicuri la legge numero 15. Primo problema da affrontare: la 865, se avesse i mezzi, la disponibilità, se rispondesse alla domanda che c'è nel settore dell'edilizia, assicura condizioni di miglior favore (ai ceti popolari, naturalmente, perchè si tratta di edilizia economica e popolare) anche per quanto riguarda l'abbattimento degli interessi, che è superiore a quello della legge numero 15. E' possibile? Attraverso la 291, attraverso tutta la serie di altre leggi che sono sopravvenute, che hanno ampliato la sfera dell'865...

ANEDDA (M.S.I.-Destra Nazionale). Sì, ma gli interessi che si pagano attualmente sono di oltre il 25 per cento.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Mi consenta, collega Anedda, la legge 865 e le leggi successive hanno ampliato il concetto e quindi la possibilità di intervento. Questo se ci fossero i mezzi finanziari, la provvista dei mezzi ben più favorevole.

Quindi, un primo problema che ci siamo posti era quello di modificare la legge nel senso della legislazione nazionale, ma anche il problema finanziario. La Regione, oggi, non si trova in condizioni di affrontare il discorso, perchè l'onere che verrebbe a ricadere sul singolo utente della casa, sul singolo beneficiario dell'intervento, si aggirerebbe attorno al 13,60 per cento, pur abbattendone una parte la Regione sulla base della legge numero 15. Oggi gli interessi tendono a lievitare continuamente, per cui il cittadino beneficiario... (*interruzioni*).

Allo stato attuale, io ho dati reali che risalgono ad alcune settimane or sono, onorevole collega. Non facciamo un discorso limitato, perchè si tratta di un discorso più ampio; io sto esaminando dati reali, non colleghiamo l'uno all'altro, che non serve, in questo momento...

ANEDDA (M.S.I.-Destra Nazionale). Gli interessi attuali si aggirano sul 25 per cento, come le ho detto.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Io ho dati che risalgono ad un mese fa, mi consenta, onorevole Anedda. Sto parlando del 13,60 per cento; oggi abbiamo il 13,60 per cento, un mese fa era il 12,45 per cento per il Credito fondiario. Questo per precisare che già da un mese all'altro abbiamo avuto questa lievitazione.

E allora, in proposito, io credo di potermi ricollegare al discorso che viene fatto anche in sede nazionale per quanto riguarda i crediti e i mutui agevolati per l'edilizia. C'è un tentativo di rilancio o di nuova legislazione o nuova impostazione del mercato delle cartelle fondiarie; non sappiamo cosa ne verrà fuori; ma c'è un tentativo di rivedere in proposito la legislazione. C'è un tentativo da parte della Regione di tener conto delle giacenze o dei fermi di tesoreria, che sono ben pochi in un rapporto di trattativa diversa con i tesoriери che gestiscono i fondi della Regione. Ma tutto questo è un discorso da venire. E' evidente che noi oggi non possiamo dire che la legge numero 15 possa, abbia possibilità di continuare ad operare; allo stato attuale delle cose alla legge numero 15 si può pensare solo in vista di un rilancio nel futuro, quando le condizioni economiche miglioreranno, quando la crisi sarà in qualche modo (come è augurabile) superata. Oggi come oggi i 50 mila, quelli che hanno le domande giacenti, non hanno alcuna possibilità di trovare accoglimento...

FRAU (M.S.I.-Destra Nazionale). Questo bisogna dirlo.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Lo sto dicendo in Consiglio regionale.

ANEDDA (M.S.I.-Destra Nazionale). La verità è che mentre si pretende di far pesare l'intero costo dell'edilizia popolare (non parliamo dell'edilizia media) sul bilancio della Regione, non si vuol pensare a nessuno strumento che metta in moto i capitali dei singoli, moltiplicando così gli interventi. E' chiaro che se la Regione deve costruire gli alloggi popolari, non ci riuscirà mai, ma se vuol mettere in moto gli altri capitali, ci

può riuscire.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Onorevole collega, sono diverse linee, sono scelte, e il Consiglio in autonomia ha creduto nella sua maggioranza di compiere questa scelta.

Io credo che, quando le condizioni economiche generali del nostro Paese lo consentiranno, si proporrà il problema di un intervento nel settore, si proporrà un riesame della materia, perchè in quel momento si dovrà fare il discorso di una nuova legge numero 15. Credo che il Consiglio, nonostante la scelta di oggi sia quella dell'edilizia economica e popolare, dovrà affrontare il discorso in qualche modo, con certi temperamenti che queste osservazioni in parte possono accogliere. Io sono di questo convincimento, ne sono convinto per le richieste, per le esigenze e diciamo per la stessa natura delle nostre popolazioni sarde, che credono nel bene casa come risultante di tutta una fatica, di tutto un travaglio di anni di lavoro, di attività. Io sono convinto, proprio per la natura del sardo, di queste cose, però occorre un temperamento, occorre anche che il cittadino sardo abbia ad essere coinvolto in un processo educativo di diverso sviluppo socio-economico, perchè il bene della casa venga concepito in un modo diverso, perchè non avvengano le storture che sono avvenute sino ad oggi attraverso la GESCAL, attraverso l'INA-CASA, attraverso le assegnazioni delle case costruite dal potere pubblico, con i soldi pubblici, case divenute oggetto di mercato, di speculazioni.

E il discorso è questo che noi dobbiamo fare: occorre una meditazione profonda del tema. Io credo di non dover aggiungere molte cose; mi ero proposto una replica piuttosto semplice, piuttosto stringata, come aveva voluto il dibattito in aula. Ho cercato di rispondere, ho cercato di dire, sottolineare alcune osservazioni che sono state fatte, cioè, in una parola, di affermare la volontà politica che ha la Giunta di portare avanti il discorso per quanto riguarda la soluzione di un problema che, non v'è dubbio, è fondamentale per la nostra Isola. Certo, occorre una meditazione, una rimeditazione profonda di quello che è avvenuto nella nostra Isola per quanto riguarda

gli insediamenti di carattere industriale; occorre il collegamento con un certo tipo di insediamenti di carattere industriale e con altri tipi di insediamenti che devono venire nel settore agricolo, ed in questo quadro non v'è dubbio che non si può isolare dal contesto dello sviluppo socio-economico della nostra Sardegna il problema della casa. Dev'esserci un raccordo permanente, perchè abbiano sì a bonificarsi i vecchi centri tradizionali della nostra Isola; abbiano sì a crearsi le strutture civili in quei vecchi centri tradizionali della nostra Isola, ma abbia anche a sapersi quello che avviene in certe zone della nostra Isola, con certi insediamenti che impongono dei problemi.

Dobbiamo fare in modo che i nostri centri non diventino dei dormitori pubblici, dei dormitori collettivi; dobbiamo fare in modo che gli insediamenti tengano effettivamente conto dell'umanità dell'individuo, della necessità che l'uomo si senta non un'unità, ma uomo nel vero senso della parola. Ecco perchè noi raccogliendo le varie osservazioni, in uno sforzo modesto ma sincero, autentico, abbiamo ritenuto di licenziare come Giunta regionale questo disegno di legge, con i limiti dovuti ai tempi limitati, nella mancanza perciò di una riflessione profonda del problema, nella mancanza e nell'assenza di dati. Non si può con una denuncia sterile portare avanti strumenti legislativi; occorre concretizzare le denunce con dati concreti, con meditazioni profonde; occorre che tutte le forze politiche si attrezzino in modo diverso, perchè attraverso un'elencazione non dei bisogni, ma proposizione anche dei rimedi, si possa andare avanti sul serio in questo settore, come è intendimento, credo, sincero di tutte le forze politiche.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

SINI, *Segretario ff.*:

Art. 1

E' istituito presso l'Assessorato regionale ai lavori pubblici un fondo speciale con gestione autonoma denominato "Fondo per l'edilizia economica e popolare e lo sviluppo urbano".

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

BORIO, *Segretario*:

Art. 2

Sono a carico del Fondo di cui all'articolo precedente le spese per:

- a) la concessione ai Comuni di anticipazioni non gravate da interessi passivi per la acquisizione di aree da destinare alla edilizia economica e popolare e per la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria, compresi gli allacciamenti ai servizi civili esistenti, in conformità alle norme delle leggi 18 aprile 1962, n. 167 e 22 ottobre 1971, n. 865 e successive integrazioni e modificazioni;
- b) la realizzazione di complessi integrati e di opere di servizi civili, comprese le spese per l'acquisizione delle aree, in conformità alle norme di cui al 2° comma dell'art. 16 della legge 24 giugno 1974, n. 268 e delle leggi 18 aprile 1962, n. 167 e 22 ottobre 1971, n. 865;
- c) la concessione di contributi per agevolare la sistemazione e ricostruzione delle abitazioni malsane o precarie, secondo le disposizioni di cui all'articolo 267, commi V, VI, VII, del T.U. 30 giugno 1967, n. 1523;
- d) la concessione di contributi e prestiti per la realizzazione di alloggi popolari in aree di nuova urbanizzazione, secondo le disposizioni di cui all'articolo 267, commi V, VI, VII, del T.U. 30 giugno 1967, n. 1523, per

la costruzione di abitazioni di tipo popolari in nuovi insediamenti; il cumulo di detti contributi e prestiti in deroga alle disposizioni vigenti, può raggiungere il 90 per cento della spesa ammissibile;

- e) tutte le iniziative che favoriscano un più razionale e moderno assetto dei centri abitati e l'espansione dell'edilizia economica e popolare con il fine di assicurare ai lavoratori, soprattutto a quelli in condizioni economiche meno favorevoli, la piena disponibilità di idonee abitazioni;
- f) l'assistenza finanziaria e tecnica per la predisposizione e la gestione degli strumenti urbanistici, di cui al primo comma dell'articolo 16 della legge 24 giugno 1974, n. 268, richiesta dalle amministrazioni comunali e da altre amministrazioni competenti per la disciplina del territorio;
- g) il funzionamento del Fondo.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

BORIO, *Segretario*:

Art. 3

Il Fondo di cui all'articolo 1 è amministrato dall'Assessore ai lavori pubblici le cui decisioni, in ordine alla amministrazione, sono assunte su conforme deliberazione del Comitato di cui al successivo articolo.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento, sostitutivo parziale, a firma Usai, Mura, Farigu, Pigliaru, Floris Mario e Muledda. Se ne dia lettura.

BORIO, *Segretario*:

"Sostituire la parola: 'deliberazione' con la parola: 'parere' ". (1)

VII LEGISLATURA

XXVIII SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

PRESIDENTE. L'onorevole Usai ha facoltà di illustrare questo emendamento.

USAI (P.C.I.). Si tratta solamente di correggere un errore di trascrizione verificatosi in sede di battitura della legge, perchè la Commissione aveva licenziato questo articolo con la parola "parere" e non "deliberazione". Quindi si tratta di riportare il testo alla forma originaria.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, per esprimere il parere della Giunta sull'emendamento Usai e più ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai lavori pubblici e trasporti.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. La Giunta lo accoglie.

PRESIDENTE. Metto pertanto in votazione l'emendamento numero 1. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto ora in votazione l'articolo 3 così come risulta dopo l'approvazione dell'emendamento. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

BORIO, *Segretario*:

Art. 4

E' istituito presso l'Assessorato regionale ai lavori pubblici, con decreto del Presidente della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore ai lavori pubblici, un comitato composto:

- 1) dall'Assessore ai lavori pubblici, che lo presiede;
- 2) dall'Assessore all'urbanistica o da un funzionario da lui designato;
- 3) dal Direttore dei servizi dell'Assessorato ai lavori pubblici;
- 4) da un funzionario designato dall'Assessore

- 5) al bilancio, programmazione e rinascita;
 - 6) da cinque amministratori di enti locali eletti dal Consiglio regionale con voto limitato a tre;
 - 7) dai presidenti, o da un loro delegato, degli istituti autonomi provinciali delle case popolari;
 - 8) da tre rappresentanti delle organizzazioni cooperative indicati dalle stesse organizzazioni;
 - 9) da tre rappresentanti della Federazione regionale sindacale.
- Funge da Segretario un funzionario dell'Assessorato ai lavori pubblici designato dall'Assessore competente.

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

PIREDDA (D.C.). Per quanto riguarda la composizione del Comitato che gestisce il fondo, riterrei che sarebbe necessario comprendervi anche una rappresentanza della categoria dei lavoratori autonomi. Ritengo infatti che soprattutto da questa categoria vengano gli utilizzatori del Fondo o della quota dei 3 miliardi che è destinata al risanamento delle case malsane e quindi che il Comitato non sia sufficientemente rappresentativo delle categorie nei confronti delle quali l'intervento da parte della Regione si muove.

Per la verità, avrei anche, forse, auspicato una presenza, per esempio, dei Presidenti (o degli Assessori, ove esistano, che si occupano di queste cose) delle 4 Amministrazioni provinciali o delle 3 attuali, anche per dimostrare che la Regione non ha del tutto superato il vecchio orientamento, la vecchia esigenza, la vecchia istanza di far gestire questo intervento alle Amministrazioni provinciali, sia per valorizzare il loro aspetto elettivo e quindi il loro rapporto con la società sia per realizzare una più equa ripartizione di questo intervento in tutto il territorio della Sardegna.

Questa proposta la stiamo formalizzando in un emendamento, relativo appunto alla rappresentanza dei lavoratori autonomi nel Comitato di gestione; riterrei che debbano farne parte cinque lavoratori autonomi eletti dal Consiglio re-

VII LEGISLATURA

XXVIII SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

gionale con il solito sistema del voto limitato a tre. Credo che sia in circolazione, questo emendamento, non so se siamo...

PRESIDENTE. L'emendamento all'articolo 4 è stato presentato in questo momento. Trattasi di un emendamento aggiuntivo a firma Pirredda, Mulas e Pigliaru. Se ne dia lettura.

BORIO, *Segretario*:

"Dopo il punto 8), aggiungere: 9) da cinque lavoratori autonomi eletti dal Consiglio regionale, con voto limitato a tre e designati dalle associazioni di categoria più rappresentative". (2)

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

MULEDDA (P.C.I.). La presentazione di quest'emendamento riapre il discorso che già ieri sera in sede di discussione generale è stato sollevato. Noi riteniamo che la composizione del Comitato debba essere riportata (e già in Commissione, seppur parzialmente, fu accettata questa nostra posizione) debba essere riportata, dicevo, a quella che fu votata ed approvata col quinto esecutivo e questo per le motivazioni che dicevamo ieri sera e delle quali anche l'Assessore, parzialmente almeno, ha preso atto nella replica.

In ogni caso, c'è da dire anche che non si può accettare un sistema misto di elezione. La designazione da parte delle organizzazioni viene a far cadere il momento dell'elezione da parte del Consiglio, per cui questo emendamento risulta improponibile tecnicamente (altrimenti sarebbe una ratifica, non più un'elezione); in secondo luogo, bisognerebbe individuare quali organizzazioni dovrebbero designarli, perchè i lavoratori autonomi sono una categoria talmente vasta e talmente complessa che difficilmente potremmo trovare cinque organizzazioni o tre organizzazioni che possano indicare questi nomi.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai lavori pubblici e trasporti.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. La Giunta, nella replica fatta quando abbiamo concluso la discussione generale, ha avuto modo di sostenere che l'articolo 4 (che prevede questo Comitato) ed i successivi articoli trattano una serie di garanzie che consentono a sufficienza a tutte le forze economiche e sociali di avere tranquillità per quanto riguarda la destinazione e l'utilizzazione dei fondi. Noi abbiamo una Commissione per la programmazione che esprime un parere, che esamina il programma ed è una garanzia politica, perchè all'interno della Commissione programmazione sono rappresentate tutte le forze politiche (e per analogia io ritengo tutti gli interessi delle diverse categorie); abbiamo poi un Comitato che ha la funzione di amministrare quello che è stato costruito in accordo con gli uffici dell'Assessorato, attraverso la Commissione programmazione.

Le considerazioni svolte dal collega Muledda sono direi ovvie, senza offesa alcuna per quanto riguarda i proponenti dell'emendamento. Come si fa a stabilire quali sono le organizzazioni che devono designare, nella miriade di presenze che abbiamo nel settore? Diventa veramente un discorso difficile. Noi comprendiamo lo sforzo che i colleghi proponenti hanno fatto nel sottoporci l'emendamento, cioè nell'interesse di una categoria che spesso viene ignorata, ma ritengo che il Consiglio, attraverso la sua Commissione programmazione, non possa non tenere conto di queste esigenze. Poi ci sarebbe anche il problema dell'ampliamento del consesso, perchè da 19 membri si arriverebbe a 24, quindi con una frantumazione del discorso all'interno del Comitato amministrativo, rischiando non di accelerare, ma di bloccare, di fermare la spendita di questi fondi che invece vogliamo rapida.

Pregherei quindi i colleghi che hanno presentato l'emendamento di volerlo ritirare, perchè la Giunta non può, per le considerazioni svolte, accettarlo.

PRESIDENTE. Chiedo allora ai presentatori se intendono mantenere l'emendamento oppure ritirarlo. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pirredda.

PIREDDA (D.C.). Pure essendo convinti che questa rappresentanza avrebbe ulteriormente qualificato la gestione del Fondo (nel senso di essere gestito anche dalle categorie degli utenti), riteniamo che, anche allo scopo di non creare le difficoltà di cui si è fatto cenno, l'emendamento possa essere ritirato.

PRESIDENTE. Va bene. Metto in votazione l'articolo 4. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

BORIO, *Segretario*:

Art. 5

La misura dei contributi, l'importo dei mutui e degli interessi da far gravare sugli stessi, i criteri di utilizzazione della somma, le procedure da seguire per la concessione delle agevolazioni previste saranno determinati con decreto del Presidente della Giunta su proposta congiunta dell'Assessore ai lavori pubblici e dell'Assessore competente in materia di urbanistica, e su conforme deliberazione della Giunta medesima, di intesa con la Commissione consiliare competente.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 6.

BORIO, *Segretario*:

Art. 6

Le entrate del Fondo di cui all'articolo 1 sono costituite dagli accreditamenti disposti dall'organo di attuazione delle leggi 11 giugno 1962, n. 588 e 24 giugno 1974, n. 268.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 7.

BORIO, *Segretario*:

Art. 7

Gli impegni di spesa sono assunti con proprio decreto dall'Assessore ai lavori pubblici ed i prelevamenti conseguenti al decreto di impegno vengono effettuati mediante l'emissione di ordini di pagamento a firma dell'Assessore ai lavori pubblici.

I decreti che autorizzano la spesa sono pubblicati sul B.U.R. ai sensi della L.R. 10.12.1971, n. 32.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 8.

BORIO, *Segretario*:

Art. 8

Le funzioni di revisione e di riscontro sulla gestione del Fondo sono esercitate da un apposito collegio di revisori nominati con decreto del Presidente della Giunta regionale e costituito da un magistrato della delegazione della Corte dei Conti per la Sardegna, presidente, da un funzionario dell'Assessorato ai lavori pubblici, da un funzionario dell'Assessorato alle finanze, membri designati dai rispettivi Assessori.

Per ognuno dei suddetti componenti può essere designato un membro supplente.

I componenti il Collegio dei revisori durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

I revisori esercitano il loro mandato con-

VII LEGISLATURA

XXVIII SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

formemente alle disposizioni contenute negli artt. 2403 e seguenti del codice civile in quanto applicabili.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 9.

BORIO, *Segretario*:

Art. 9

Il servizio di cassa del Fondo della presente legge è affidato ad un Istituto di credito operante nell'Isola.

Con apposita convenzione verranno fissate le modalità di tale servizio.

Le somme costituenti le entrate del "Fondo" saranno versate direttamente all'Istituto convenzionato che le accrediterà nel conto istituito a favore del Fondo medesimo.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 10.

BORIO, *Segretario*:

Art. 10

Ai componenti il Comitato e al Segretario spettano i compensi, le indennità e i rimborsi previsti dalla L.R. n. 15/1974 e successive modificazioni.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 11.

BORIO, *Segretario*:

Art. 11

I programmi dell'edilizia residenziale finanziati dalla presente legge, sono localizzati nei piani di zona di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 167, a norma dell'art. 50 della legge 22 ottobre 1971, n. 865.

In assenza dei piani di zona, le localizzazioni dei predetti programmi costruttivi avvengono a norma dell'art. 51 della legge 22 ottobre 1971, n. 865.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 12.

BORIO, *Segretario*:

Art. 12

Gli alloggi di edilizia residenziale finanziati dalla presente legge, debbono avere le caratteristiche previste dall'art. 8 del decreto legge 6 settembre 1965, n. 1022, convertito nella legge 1 novembre 1965, n. 1179 e modificato con le leggi 28 marzo 1968, n. 422, e 1 giugno 1971, n. 291.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 13.

BORIO, *Segretario*:

Art. 13

Agli alloggi di edilizia residenziale realizzati dagli enti locali con i fondi della presente legge si applicano le norme del D.P.R. 30 dicembre 1972, n. 1035.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 14.

BORIO, *Segretario*:

Art. 14

Gli alloggi di edilizia residenziale già realizzati o in corso di realizzazione, finanziati a totale carico della Regione con i fondi del bilancio ordinario o con quelli della legge 11 giugno 1962, n. 588, sono attribuiti:

- ai Comuni per quanto riguarda i suoli;
- agli Istituti Autonomi per le Case popolari provinciali competenti per territorio per quanto riguarda i fabbricati.

Per detti suoli, il Comune deve assicurare il vincolo di destinazione previsto dalle legge 22 ottobre 1971, n. 865 per l'edilizia residenziale pubblica. La concessione di tali aree può aver luogo soltanto in regime di diritto di superficie, secondo le modalità previste dall'art. 35 della richiamata legge n. 865.

La concessione del diritto di superficie all'IACP deve essere perfezionata dal Comune entro sei mesi dalla data in cui il Comune medesimo è divenuto proprietario delle aree stesse.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: "Istituzione e funzionamento del Fondo per l'edilizia economica e popolare e lo sviluppo urbano e norme sull'edilizia residenziale pubblica".

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	53
votanti	35
maggioranza	18
favorevoli	27
contrari	8
astenuti	18

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Anedda - Are - Baghino - Borio - Carrus - Chessa - Corona - Del Rio - Dessanay - Erdas - Farigu - Floris Mario - Floris Severino - Frau - Giagu - Isoni - Lippi - Marraccini - Masia - Mela - Melis Antonio - Melis G. Battista - Monni Pietro Serafino - Monni Pietro - Mulas - Mura - Offeddu - Pigliaru - Piredda - Puddu Piero - Soddu - Spano - Tedesco - Tronci - Zurru.

Si sono astenuti: Berlinguer - Birardi - Cardia - Careddu - Granese - Macis - Maddalon - Mancosu - Marras - Melis Egidio - Muledda - Muravera - Orrù - Raggio - Schintu - Sechi - Sini - Usai).

Discussione di mozione e svolgimento congiunto di interpellanze e interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della mozione Carrus, Serra, Loretto, Rojch, Saba, Isoni e Piredda sulla necessità di un'organica programmazione nel settore dei trasporti pubblici in Sardegna e sul problema delle difficoltà in cui versano attualmente le popolazioni servite dai piccoli concessionari. Se ne dia lettura.

BORIO, *Segretario*:

“IL CONSIGLIO REGIONALE

CONVINTO della fondamentale funzione dei trasporti pubblici di fronte ai rapidi mutamenti della struttura produttiva e delle esigenze di servizi civili in Sardegna e della inderogabile necessità di una riorganizzazione dell'intero settore;

ACCERTATO che ormai si va sempre più affermando la coscienza della indispensabilità di un servizio pubblico di trasporti efficiente e adeguato soprattutto nelle zone in cui più rapido è il processo di industrializzazione e più intenso il processo di scolarizzazione della popolazione;

RIAFFERMATA la validità degli interventi fatti dallo Stato e dalla Regione nel settore, interventi che hanno determinato un vero e proprio salto di qualità negli ultimi anni;

PREOCCUPATO perchè, nonostante il massiccio sforzo finanziario e organizzativo dello Stato e della Regione, manca ancora oggi una seria impostazione programmatica e perchè in molte zone vi è una notevole carenza quantitativa e qualitativa dei servizi;

PREOCCUPATO altresì per il grave disagio provocato negli ultimi tempi alle popolazioni servite dai privati concessionari di autolinee per lo stato di incertezza della condizione e delle prospettive e per le oggettive difficoltà economiche in cui versano gli stessi a causa del mancato adeguamento tariffario e di adeguati interventi di sostegno;

RIBADITA la necessità di una graduale, organica e programmata pubblicizzazione del settore che non crei vuoti o disagi per le popolazioni;

RIAFFERMATA la necessità di non creare discriminazioni e di operare con equità nei confronti dei privati che vengono man mano sostituiti dalle organizzazioni pubbliche di trasporto;

VISTI la positiva esperienza e i provvedimenti adottati da altre Regioni italiane;

impegna la Giunta regionale

1) a dare immediata attuazione ad una programmazione organica che individuando i bacini di traffico e le zone di gravitazione delle singole aziende pubbliche provveda senza sfasamenti alla totale pubblicizzazione del settore;

2) ad acquistare gradualmente dai privati concessionari mezzi, impianti e personale utilizzando la professionalità e i mezzi già esistenti secondo criteri non sperequati rispetto ai precedenti interventi;

3) ad assicurare la certezza, soprattutto in termini temporali, ai privati concessionari in modo che fino alla totale pubblicizzazione non si creino vuoti del servizio e disagi per le popolazioni;

4) a rivedere organicamente il problema delle tariffe e dei contributi sia al settore pubblico che a quello privato in relazione agli effettivi costi di esercizio, con apposito provvedimento legislativo secondo le positive esperienze fatte in diverse Regioni italiane in relazione anche alla necessità di non far gravare su lavoratori e studenti oneri particolarmente gravi con l'aumento del costo della vita;

5) ad instaurare col Governo centrale una trattativa globale sul problema dei trasporti pubblici con particolare riferimento a quelli in concessione e sovvenzionati al fine di procedere ad una organica programmazione degli interventi statali e regionali senza sfasature e con l'obiettivo di conseguire la graduale unificazione della organizzazione del settore nell'ARST e il trasferimento alla stessa, per il tramite della Regione, delle sovvenzioni pubbliche”. (17)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento sono state presentate anche quattro interpellanze ed una interrogazione, che vengono svolte congiuntamente. Se ne dia lettura.

BORIO, *Segretario*:

*Interpellanza Sini - Orrù - Muledda - Mura-
vera - Schintu sulla situazione dei trasporti pub-
blici nella zona industriale di Ottana.*

“I sottoscritti, premesso che la maggior parte degli operai occupati nell'industria di Ot-

tana sono pendolari e che a causa della insufficienza dei trasporti pubblici sono costretti a viaggiare in condizioni di estremo disagio sui pochi mezzi esistenti e ad utilizzare mezzi privati andando così incontro a considerevoli sacrifici finanziari;

rilevato che questa situazione ha determinato giustificate manifestazioni di protesta degli operai e prese di posizione dei sindacati e delle amministrazioni locali;

rilevato, infine, che fino a questo momento l'Amministrazione regionale e, in particolare, l'Assessore ai trasporti hanno fatto mancare un intervento capace di assicurare urgenti e positive soluzioni al problema, chiedono di interpellare l'Assessore ai trasporti per sapere se non ritenga necessario:

a) predisporre un piano organico di potenziamento dei servizi pubblici da e per Ottana;

b) intervenire, considerando la onerosità del servizio, in accordo con le aziende interessate, per rendere meno oneroso il trasporto pubblico per i lavoratori;

c) stabilire contatti con i sindacati e le aziende al fine di predisporre misure immediate per risolvere gli aspetti più gravi e improcrastinabili del problema". (12)

Interpellanza Piredda sul ripristino dell'autolinea Sedilo-Aidomaggiore-Paulilatino-Abbasanta-Ghilarza:

"Il sottoscritto, premesso che la Società autolinee Frau e Frau con sede in Sedilo da quasi un ventennio ha svolto anche lodevolmente il servizio di trasporto automobilistico pubblico collegando diversi paesi dell'alto Oristanese con i centri di servizio della zona (Abbasanta e Ghilarza) e con la città di Oristano da sempre sede dei servizi commerciali e burocratici;

constatato che la predetta società anche a seguito della generale crisi attraversata dalle società esercenti autolinee si trova in condizioni di crisi che creano disagi per gli utenti e per i lavoratori dipendenti;

accertato che da circa un anno la medesima non gestisce più la linea Sedilo-Abbasanta;

considerato che tale mancato esercizio fa

manicare un servizio indispensabile soprattutto per gli studenti che da Sedilo e Aidomaggiore devono recarsi sia ad Abbasanta che a Ghilarza per frequentare l'Istituto industriale, il Liceo scientifico, la Scuola professionale ed il Centro di addestramento;

considerato altresì che il mancato esercizio determina la decadenza;

interpella l'Assessore ai trasporti per sapere se non ritenga opportuno dato quanto sopra, intervenire presso l'Azienda regionale sarda trasporti affinché:

1) assuma immediatamente la gestione della linea Sedilo-Aidomaggiore-Paulilatino-Abbasanta-Ghilarza con servizio prevalente per gli studenti;

2) predisporre gli atti per il sollecito assorbimento della azienda stessa con l'osservazione delle norme in materia di pubblicizzazione delle linee gestite da concessionari privati". (32)

Interpellanza Lippi - Chessa - Offeddu sulle autolinee in concessione a privati.

"I sottoscritti, premesso che nel territorio della Regione Sarda operano 33 società private concessionarie di autolinee e che le medesime dispongono di un parco macchine pari a 350 unità e di circa 300 dipendenti; considerato che dette società hanno fino a questo momento integrato egregiamente l'attività dell'Azienda regionale sarda trasporti sopperendo in maniera lodevole alle deficienze organizzative e di servizio dell'Azienda regionale sarda trasporti specie nelle zone interne e più disagiate dell'Isola; considerato che le tariffe di viaggio sono rimaste invariate dal 1963 mentre è risaputo che da quella data il costo generale della vita, i prezzi degli automezzi e dei pezzi di ricambio sono aumentati del 100 per cento e che questo stato di fatto crea notevoli difficoltà in tutte le società autotrasportatrici; preoccupati che la mancata approvazione del piano di attuazione da parte dell'Azienda regionale sarda trasporti possa creare ulteriori disagi alle società autotrasportatrici private e conseguentemente disservizi nei pubblici trasporti specie nelle zone più disagiate nell'Isola; preoccupati infine che l'applicazione dell'articolo 5 della legge regionale 24 aprile 1974 possa compromet-

tere definitivamente la sopravvivenza delle società che attualmente gestiscono le autolinee private e quindi provocare la distruzione di un prezioso patrimonio tecnico ed umano, chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale per sapere:

1) se non ritenga di intervenire presso l'Azienda regionale sarda trasporti perchè appronti con sollecitudine il piano di attuazione che avrebbe dovuto far conoscere entro 6 mesi dall'approvazione della legge 24 aprile 1974;

2) se non ritenga che l'Azienda regionale sarda trasporti nel momento in cui subentra nella gestione dei servizi di autolinee già in concessione a privati debba rilevarne a prezzo equo di mercato il patrimonio rotabile e le relative pertinenze e riconoscerne il diritto all'avviamento come prescritto dalla legge 29 settembre 1939;

3) se non ritenga che al momento del passaggio della gestione privata a quella pubblica debba essere assimilato dall'Azienda regionale sarda trasporti anche tutto il personale dipendente delle società private pubblicizzate;

4) infine, se nella mora della totale pubblicizzazione dei servizi di trasporto non ritenga di concedere — a simiglianza di quanto avviene alla Regione siciliana — un contributo di L. 120 a km. a tutte le società private che gestiscono autolinee (detta richiesta è motivata dal fatto che l'Azienda regionale sarda trasporti ha un costo medio per km. di L. 650).

L'interpellanza ha carattere di massima urgenza". (53)

Interpellanza Macis - Birardi - Loffredo - Marini - Puggioni - Schintu sulla situazione dei servizi di trasporto pubblico e sullo stato di attuazione della legge regionale 20 giugno 1974, n. 16.

"Le gravi carenze dei servizi di trasporto pubblico dell'Isola sono emerse con particolare evidenza in questi ultimi tempi soprattutto nelle zone industriali e in quelle dove l'aumentata scolarizzazione è condizionata dal trasferimento degli studenti in sede diversa da quella di residenza.

Gli stessi fenomeni di grave disservizio e conseguente disagio delle popolazioni interessate si verificano anche nei centri urbani. Si può affermare che nel complesso si verifica un rilevante aumento della domanda senza che le aziende operanti nel settore riescano a far fronte alle esigenze di un servizio adeguato.

Più particolarmente, per quanto si riferisce agli autoservizi di linea, l'Azienda regionale sarda trasporti non è stata finora indirizzata in maniera tale da poter realizzare l'obiettivo della pubblicizzazione dei trasporti nell'ambito della programmazione regionale.

D'altra parte mentre l'Azienda regionale sarda trasporti continua a svolgere i servizi più onerosi e meno remunerativi, sono state autorizzate all'esercizio imprese private inidonee a garantire un servizio pubblico razionale ed efficiente.

Pertanto i sottoscritti chiedono di interpellare l'Assessore ai lavori pubblici e ai trasporti per conoscere:

1) quali direttive programmatiche la Giunta regionale abbia impartito all'Azienda regionale sarda trasporti;

2) quali programmi siano stati proposti dall'Azienda regionale sarda trasporti alla Giunta regionale;

3) quali indirizzi siano stati suggeriti dalla Giunta regionale in vista della convocazione delle Conferenze regionali e zonali dei trasporti previste dall'articolo 3 della legge 9 giugno 1970;

4) quali ragioni hanno presieduto alla concessione di nuove autorizzazioni alle imprese private". (54)

Interrogazione Lippi - Murru sulla situazione fallimentare dell'Azienda consorziale trasporti e sulle conseguenti ripercussioni sulle popolazioni cagliaritane e del suo hinterland.

"I sottoscritti, constatato che da settimane la città di Cagliari ed il suo hinterland si trovano in stato di semi-paralisi per l'agitazione dei dipendenti dell'Azienda consorziale trasporti; preoccupati del disagio che detto stato di cose provoca soprattutto negli strati più indigenti della popolazione, nei pensionati, nelle persone anziane

in genere e nei lavoratori pendolari; tenuto conto che a monte di questa situazione paradossale ed intollerabile vi è una lunga serie di errori politici addebitabili al centro-sinistra inventore e gestore dell'Azienda consortile, errori e responsabilità che vanno dalla leggerezza con cui è stata programmata la politica aziendale della Azienda consorziale trasporti alla conduzione clientelare della stessa ed alla amministrazione allegra e sperperatrice che ha consentito l'accumularsi di svariati miliardi di lire di deficit; preoccupati infine dello stato di precarietà economica e di insicurezza nel lavoro in cui versa tutto il personale dipendente, chiedono di interrogare il Presidente della Giunta regionale per sapere:

1) se sia a conoscenza dello stato di preoccupante crisi in cui versa l'Azienda consorziale trasporti di Cagliari;

2) se non ritenga che l'Assessorato agli enti locali ed il Comitato di controllo debbano intervenire energicamente onde accertare le vere cause che hanno determinato il deterioramento progressivo e, infine, l'attuale paralisi dei servizi pubblici di trasporto urbano gestito allegramente dagli attuali e dai precedenti amministratori della Azienda consorziale trasporti;

3) quali iniziative urgenti intenda adottare onde por fine ad una intollerabile situazione che mortifica i lavoratori dell'Azienda, paralizza l'attività della città di Cagliari e del suo immediato retroterra, e crea i disagi sopra citati nella popolazione.

L'interrogazione ha carattere di massima urgenza. (20)

PRESIDENTE. L'onorevole Isoni, in qualità di firmatario, ha facoltà di illustrare la sua mozione.

ISONI (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, a nessuno, ritengo, sfugge in quest'aula e anche al di fuori di quest'aula, la non facile situazione in cui versano, in questo momento, i trasporti in Sardegna, sia interni che esterni. I collegamenti aerei e marittimi, anche se in quest'ultimo decennio hanno segnato un sensibile progresso rispetto al passato, si mostra-

no ugualmente carenti in rapporto alle aumentate esigenze, sia nel movimento delle merci come nel movimento delle persone.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CONTU

(Segue ISONI). E' stato fatto molto, posso dire, per gli aeroporti di Cagliari-Elmas, Alghero-Fertilia ed Olbia-Costa Smeralda; è stato fatto qualcosa, anche se tuttora insufficiente, per i porti di Cagliari, di Portotorres, di Olbia e di Golfo degli Aranci. Il settore resta comunque carente e le carenze si mostrano vieppiù per i trasporti esterni, in coincidenza con le ferie natalizie, le festività pasquali ed il periodo turistico, che possiamo considerare vada da giugno fino a settembre, con punte di massima tensione intorno al ferragosto e per tutto il mese di agosto. Voi ricorderete, indubbiamente, le teorie di automobili ferme ai luoghi d'imbarco e le migliaia e migliaia di persone in condizioni difficilissime, lasciate a terra dai mezzi di linea. Solo chi ha assistito o ha dovuto soffrire anche le conseguenze di questi inconvenienti, può ben capire quanto sia grave la situazione dei trasporti esterni della Sardegna.

Per quanto attiene alla viabilità interna, il traffico interno, il movimento di merci e di persone, l'Isola è servita da una rete ferroviaria primaria, principale, delle Ferrovie dello Stato, a scartamento normale; da una rete, detta secondaria, a scartamento ridotto e da tutta una serie di linee e di autolinee in concessione o sostitutive di tronchi ferroviari secondari soppressi che, praticamente, dovrebbero toccare tutti i centri popolosi dell'Isola. Anche in questo settore è cambiato notevolmente l'assetto stradale; le strade sono migliorate, i mezzi sono più numerosi e anche migliori di tanti anni fa, però la Sardegna è cresciuta, i sardi si muovono di più, si spostano di più. Ci sono alcune zone importanti, in crescita, di sviluppo, come Ottana, Olbia, Portotorres, come Cagliari, la stessa città di Cagliari, che vedono muoversi una gran massa di gente quotidianamente, per cui occorrono mezzi nuovi, più mezzi, strumenti più adeguati, per facilitare il fenomeno della pendolarità, sia dei lavoratori, come degli studenti, ai quali, aperta la

scuola dell'obbligo, e ormai aperta la scuola media superiore, è d'uopo dare i mezzi atti a far sì che essi possano raggiungere la scuola più vicina col minor onere possibile (il che, purtroppo, in questo momento non accade).

Comunque, mi piace ricordare, che le autolinee in Sardegna vengono gestite da diverse aziende pubbliche e private. La Regione, con sua legge, ha istituito l'Azienda Regionale Sarda Trasporti, che ha assorbito alcune grosse aziende che già operavano da più anni in Sardegna. Per ordine di importanza, all'Azienda Regionale Trasporti si affiancano le linee gestite dalle Strade Ferrate Sarde o Ferrovie Complementari, a seconda della gestione, che anch'esse operano solitamente su linee a lungo raggio, spesso sostitutivo delle reti ferroviarie recentemente smantellate. Buona ultima arriva una piccola schiera, e anche abbastanza sparuta, di piccoli concessionari di autolinee, che costituiscono quasi la rete capillare delle autolinee sarde, in quanto queste solitamente servono brevi percorsi, zone molto marginali, zone montane, zone interne dell'Isola. Alla fine abbiamo alcune Aziende Comunali Trasporti, per trasporti urbani ed extra-urbani.

Come è facile arguire da questa mia breve esposizione, si rileva subito che abbiamo in Sardegna un certo numero di aziende di trasporto sovvenzionate o dallo Stato, come il caso della Ferrovie secondarie, che hanno un appannaggio annuale valutabile intorno ai 18 miliardi quale contributo per l'esercizio di siffatte linee; oppure aziende sovvenzionate dalla Regione, come l'Azienda Regionale Sarda Trasporti e come le aziende comunali dei trasporti urbani ed extra-urbani (ACT). Le sovvenzioni di queste autolinee trovano la loro giustificazione, la loro legittimazione nel fatto che le tariffe sono ferme al 1964; che, nonostante il grave aumento dei costi, non c'è stato un adeguamento del costo del tragitto e di conseguenza sia lo Stato che la Regione o altri Enti pubblici han dovuto intervenire per colmare il divario tra il prezzo pagato e il prezzo reale di costo di gestione delle autolinee.

La Regione, accollandosi quest'onere, ha dato prova di estrema sensibilità, perchè non ha voluto accollare all'utente (che, nel caso delle autolinee non è sicuramente il più provveduto

di mezzi) non ha voluto accollare all'utente, dicevo, l'onere determinato dal maggior costo dei mezzi, dal maggior costo delle spese di esercizio, dal maggior costo della manodopera, dal maggior costo del carburante e delle spese di gestione. Di conseguenza, la Regione ed il Consiglio regionale hanno mostrato grande sensibilità nell'impedire che questi maggiori oneri andassero a ricadere e a gravare sulle spalle dei cittadini meno abbienti, dei nostri lavoratori, dei nostri studenti.

Noi vorremmo che si facesse ogni sforzo perchè si abbia a giungere alla pubblicizzazione di tutti i trasporti in Sardegna nel minor tempo possibile, dando la precedenza alle zone meno fortunate e dando la precedenza alle zone dove maggiore è oggi la necessità di trasporti pubblici (zone industrializzate, centri scolastici e zone di presenza ospedaliera). E' chiaro che non pretendiamo che l'Azienda Regionale Sarda Trasporti, e per essa la Regione in larghissima misura, possa immediatamente e con la sperata sollecitudine provvedere alla pubblicizzazione (a partire dal 1° gennaio 1975, come la legge avrebbe voluto, dopo aver proceduto alla revoca di tutte le concessioni entro il 31 dicembre 1974); non possiamo sperare che la Regione sia in grado di far fronte ad un onere così grave, quale sarebbe quello determinato dall'acquisto dei mezzi, dall'assunzione del personale, dall'inizio della gestione delle autolinee in vaste zone della Sardegna, dalla sostituzione di circa 350 autobus (quale è attualmente il parco macchine dei concessionari, dei piccoli concessionari sardi).

D'altronde, onorevoli consiglieri e signor Presidente, se perentoriamente la data del 31 dicembre '74 avrebbe dovuto segnare la fine delle autolinee in concessione, è altrettanto vero che l'Azienda Regionale Sarda Trasporti e che la stessa Amministrazione regionale non sembra siano in grado, per ragioni finanziarie, di acquisire immediatamente, di revocare immediatamente quelle concessioni e di sostituirsi alle attuali concessionarie. Allora io ritengo sia opportuno, con assoluta urgenza, studiare le modalità e l'opportunità di tenere in vita, ancora per un certo lasso di tempo (che dovrà essere stabilito) le vecchie aziende concessionarie di autolinee. Ma è chiaro che per codeste aziende, che lavorano da oltre

dieci anni con i prezzi dei biglietti bloccati e senza nessuna contropartita, senza nessun intervento a sostegno dei nuovi bisogni, sorgenti sia dall'aumentato traffico sia dalla maggiore necessità di mezzi, è chiaro, dicevo, che sarà opportuno studiare un piano di aiuti, anche a favore delle piccole aziende concessionarie di servizi di autotrasporti pubblici.

Ciò è voluto da due ragioni importanti: la prima consiste nel fatto che sarebbe discriminatorio sovvenzionare, come fa lo Stato, le Strade Ferrate Sarde, sovvenzionare, come fa la Regione, l'Azienda Regionale Sarda Trasporti e le aziende cittadine di trasporti urbani ed extraurbani, trascurando totalmente le esigenze ed i bisogni dei piccoli concessionari, tenendo presente anche che i danni non andrebbero tanto a cadere sui piccoli concessionari quanto sull'utente, che è la vittima di una situazione tanto confusa e precaria. Tanto è vero, onorevoli colleghi, che da dati molto precisi a noi risulta che, ad esempio, uno studente che parta da Alà dei Sardi per andare alla scuola media superiore più vicina, spende 14.000 lire, mentre uno studente che parte da Bultei (e la distanza è superiore) spende 3.100 lire! Questa sperequazione fra i due servizi in una stessa Regione, in una stessa località fra studenti che convergono ad una stessa scuola, non è assolutamente giustificabile e va trovata subito una soluzione. Una soluzione equa, che garantisca ai nostri lavoratori ed ai nostri studenti parità di trattamento. Non si può chiedere a un cittadino, a parità di condizioni, che faccia uno sforzo di gran lunga superiore per raggiungere e conseguire un diritto sancito dalla Costituzione.

Alla luce di questi fatti, e perchè le sperequazioni abbiano a cessare, noi raccomandiamo e chiediamo che la Giunta s'impegni perchè venga, con tutta sollecitudine e con l'urgenza che la necessità richiede, studiato un piano organico d'intervento che consenta la sostituzione progressiva e sollecita di tutti i vecchi concessionari di autolinee; che consenta nel contempo il mantenimento in vita degli attuali concessionari fino a quando l'Azienda Regionale Sarda Trasporti sia in grado di sostituirli; che consenta alle popolazioni dell'interno dell'Isola, che sono indubbia-

mente le più danneggiate da questa situazione, di arrivare alla scuola e al luogo di lavoro a parità di condizioni delle popolazioni delle altre contrade dell'Isola.

Questi fatti ci spingono a ritenere che la Giunta regionale e il Consiglio, per la parte che lo riguarda, faranno ogni sforzo perchè l'assetto dei trasporti in Sardegna sia fatto in via definitiva. Nè vogliamo credere che nei confronti dei piccoli concessionari, ossia nei confronti dei cittadini che quei piccoli concessionari oggi servono, nei confronti dei Comuni dell'interno, dei nostri studenti e dei nostri lavoratori, la Regione voglia adottare un trattamento assolutamente sperequato e inaccettabile; perchè, d'altronde, questo atteggiamento quasi punitivo che da qualche parte abbiamo notato nei confronti d'una categoria di concessionari che noi abbiamo visto nascere nell'anteguerra, quando camminare sulle strade era un'avventura, con mezzi incredibili, affrontando sacrifici inenarrabili, non trova giustificazione alcuna. Questi nostri vecchi piccoli concessionari sono rimasti sulla breccia, hanno tentato di assolvere ancora al loro dovere, hanno trasportato ancora in perdita i nostri alunni, i nostri studenti, i nostri lavoratori.

Noi vorremmo che, attorno a queste mie considerazioni, la Giunta e principalmente l'Assessore ai trasporti facessero una seria riflessione, perchè non intendiamo chiedere niente di eccezionale, non intendiamo chiedere trattamenti di favore; chiediamo soltanto che ai nostri lavoratori, ai nostri studenti, alle popolazioni ancora servite, in mancanza di mezzi alternativi, nell'impossibilità della Regione di far diversamente per ragioni finanziarie, chiediamo dunque che a queste popolazioni venga riservato un trattamento umano. Perchè, onorevole Assessore, mi creda, non è giusto che i miei concittadini raggiungano la scuola più vicina spendendo 20 mila lire al mese e i suoi invece ne spendano solo 3 mila, per il fatto che per i miei concittadini la Regione e lo Stato non concorrono alle spese mentre, per i suoi concittadini, concorre la Regione. A noi sembra altamente ingiusto; l'atteggiamento è discriminatorio. Chiediamo pertanto che si adotti ogni mezzo perchè questa discriminazione cessi.

In particolare vorrei raccomandare alla Giunta, all'Assessore ai trasporti e all'Assessore alla pubblica istruzione, che tengano presente la situazione di quei Comuni serviti da linee alternative delle Ferrovie Complementari, nelle quali il costo del biglietto è di 74 lire a kilometro-mese, mentre per gli altri studenti il costo del biglietto è di 305 lire a kilometro-mese. E' grave il danno che ne deriva. Poichè si è soliti, anche con i fondi della legge sul diritto allo studio, distribuire le somme in proporzione degli abitanti (ed è un criterio, un metro, molto obiettivo che condividiamo in pieno) nel caso specifico diciamo che debbono essere valutate alcune grosse eccezioni; e sia per gli studenti che per i lavoratori delle zone più disagiate la Regione deve fare un ulteriore sforzo, deve meglio ripartire i mezzi di cui dispone, deve a favore di questi erogare la somma necessaria perchè l'accesso alla scuola sia effettivamente un diritto godibile così come la Costituzione italiana detta e impone.

Noi, è chiaro, auspichiamo che l'Assessore competente e la Giunta regionale assumano formale impegno per l'approntamento d'un piano che finalmente abbia a risanare in maniera duratura il problema dei trasporti in Sardegna. Un intervento da parte della Giunta regionale presso il Governo centrale sarebbe opportuno per ricordare ad esso, ed in particolare al Ministro dei trasporti, che in Sardegna viene dirottato il materiale rotabile di scarto, consunto, inservibile; ossia il materiale rotabile che viene scartato dalla rete ferroviaria nazionale; per ricordare che le nostre stazioni sono lasciate nel più completo abbandono; per ricordare che i dispositivi automatici da tanti anni messi in opera nei passaggi a livello al fine di snellire il traffico stradale, sono rimasti lì inoperosi, sebbene lo Stato abbia speso per essi parecchie centinaia di milioni.

Noi vogliamo che la Giunta regionale s'impegni a richiamare lo Stato, il Governo centrale alle sue responsabilità, ricordando ad esso la situazione precaria dei nostri porti, chiedendo che aumenti il numero delle navi traghetto, che aumenti il numero dei danti di attracco nei vari porti per le navi che trasportano mezzi gommati. Noi chiediamo che anche i nostri aeroporti vengano ulteriormente potenziati e resi più sicuri.

Chiediamo che soprattutto la rete stradale, la rete automobilistica interna venga potenziata e migliorata. E chiediamo che i 18 miliardi, che annualmente lo Stato eroga a favore delle Ferrovie Complementari Sarde, vadano a favore della Regione la quale, immediatamente, attraverso anche quelle erogazioni, potrebbe acquisire al patrimonio dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti tutto il parco macchine delle Ferrovie complementari e potrebbe, nel contempo, noi riteniamo, con quei 18 miliardi, largamente coprire il suo disavanzo della gestione delle autolinee.

Chiediamo, inoltre, che la Giunta regionale e l'Assessore ai trasporti guardino con più comprensione, con più simpatia, ai nostri piccoli e valorosi concessionari, che hanno solo il torto di essere rimasti sulla breccia nonostante tutto e nonostante tutti, ma dai quali si pretenderebbe di continuare a lavorare in perdita, pagando le maestranze con stipendi che assolutamente non potranno mai corrispondere, scendendo in concorrenza con enti statali o parastatali o sovvenzionati dallo Stato che dormono sonni più tranquilli dei nostri piccoli concessionari. Noi chiediamo che la Regione appronti con assoluta urgenza un piano di assorbimento delle autolinee in concessione; assorbimento delle autolinee in concessione che non deve suonare nè condanna nè demerito per nessuno; assorbimento di autolinee in concessione che deve significare, nel contempo, il trasferimento di tutti i mezzi attualmente tenuti dai concessionari, il trasferimento delle maestranze e il trasferimento di tutto il personale addetto alla gestione di quelle autolinee.

Ciò perchè a ciascun sardo, utente o agente, imprenditore o lavoratore, non ritorni danno alcuno, perchè a ciascuno di noi, a ciascuno di voi, ritorni solo la voce del buon diritto. Io auspico che queste nostre indicazioni vengano prontamente fatte proprie dalla Giunta regionale e che vengano tradotte in atti pratici nell'interesse delle nostre popolazioni.

PRESIDENTE. I presentatori dell'interpellanza numero 12 possono illustrarla se lo desiderano.

MULEDDA (P.C.I.). Rinunciamo.

PRESIDENTE. I presentatori dell'interpellanza numero 32 hanno facoltà di illustrarla.

PIREDDA (D.C.). Quello che volevamo dire è stato sostanzialmente compreso nell'intervento del collega Isoni.

PRESIDENTE. D'accordo, rinunziano all'illustrazione.

Per illustrare l'interpellanza numero 53 ha facoltà di parlare l'onorevole Lippi.

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Onorevole Presidente, onorevole Assessore, onorevoli colleghi, cercherò di essere estremamente breve, anche se il problema che abbiamo dinanzi è di tale momento, di tale entità, che meriterebbe approfondimento e soprattutto meriterebbe una verifica puntuale ed un dibattito ampio, ricco d'indicazioni e generoso di prospettive e di soluzioni confortanti; soluzioni e prospettive per una situazione, quella dei trasporti appunto che, come tutti sappiamo, è di una gravità inusitata. Potremmo dire che la situazione dei trasporti in Sardegna ha raggiunto il limite della disastrosità. I giornali, del resto, sono pieni di notizie che riguardano questa problematica.

Io qui ho portato solo alcuni ritagli di questi ultimi giorni, ma credo di non sbagliare se affermo che quello dei trasporti è uno dei problemi che ha maggiormente interessato l'opinione pubblica, e con l'opinione pubblica la stampa locale in questi ultimi anni, prima e soprattutto dopo la nascita dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti; Azienda trasporti che tutti sappiamo essere nata appunto per sciogliere i troppi nodi che imprigionavano il problema dei trasporti e che invece si è rivelato (come tenterò di dimostrare, anche se brevemente) uno strumento di disordine e direi persino di fuga dagli impegni che, attorno a questo problema, erano stati assunti ed ancora sono assunti da una notevole quantità d'imprenditori privati.

Il problema è grave sotto il profilo del servizio ordinario, del trasporto cioè inteso come fondamentale servizio civile d'un Paese, d'una

Regione. Credo che tutti sappiamo (e del resto ce l'ha ricordato poc'anzi il collega Isoni) quale sia sotto questo profilo la situazione in Sardegna. Credo che non sfugga a nessuno quale sia la quantità di centri urbani, grandi e piccoli, che sono mal serviti dai servizi di autotrasporti, privati e pubblici che essi siano, e peggio ancora quanti siano i centri, e non sempre piccolissimi centri, quanti siano questi centri completamente isolati, estraniati, esclusi dal contesto, dal tessuto civile della nostra Regione.

Ancora più grave, onorevole Assessore, si presenta il problema sotto il profilo del servizio sociale, sotto il profilo cioè di quel tipo di servizi che aveva giustificato la nascita dell'ARST. Io ricordo che, quando si portò in Consiglio la legge istitutiva dell'ARST, il punto di forza dei sostenitori di questo provvedimento di legge (che del resto trovò larghissime convergenze, non esclusa quella della nostra parte politica), il punto di forza dei presentatori e dei sostenitori di questo provvedimento di legge nasceva appunto dall'esigenza che il servizio del trasporto pubblico, visto come servizio sociale essenziale per una società civile in crescita come la nostra, non potesse essere affidato alla privata impresa, ma alla pubblica impresa, alla pubblica iniziativa, appunto perchè, trattandosi d'un servizio, il problema non poteva essere posto in rigorosi termini economicistici e ragionieristici, ma in coerenza con le reali esigenze civili. Ora, è proprio sotto questo profilo che è più carente l'attuale struttura, gestita, come tutti noi sappiamo, per una larghissima quota dall'ARST.

E' più vivo che mai il problema dei trasporti per i pendolari lavoratori e più drammatico che mai il problema del trasporto degli studenti pendolari. Tutto questo, come dicevo prima, nonostante abbiamo a disposizione lo strumento per superare queste difficoltà, nonostante abbiamo l'ARST con i suoi 350 automezzi più o meno sufficienti, molti dei quali, è stato detto proprio ieri dal Presidente, sono "autentici rottami" (questa è l'affermazione del professor Quinto Pani, resa nella mattinata di ieri ad una delegazione della Marmilla che si era recata presso di lui a sollevare il problema dei trasporti, soprattutto degli studenti pendolari). Abbiamo

l'ARST con i suoi 350 automezzi (dei quali, come dicevo prima, molti fatiscenti), non di meno l'ARST non è in grado di offrire servizi adeguati ad una popolazione di 1.500.000 abitanti, non è in grado di offrire servizi adeguati a Comuni, a frazioni, piccoli agglomerati urbani che, come sappiamo, in Sardegna superano il numero di 400 comunità.

Tutta questa situazione, dunque, nonostante l'ARST, come tutti noi sappiamo, sia tutt'altro che avara nella conduzione aziendale, se è vero, come è vero, che ha raggiunto livelli che oramai superano il tetto di 5 miliardi di deficit annuo; come è vero che, al termine del 1973, a poco più di un anno e mezzo dalla sua istituzione o a due anni dalla sua istituzione, aveva abbondantemente superato un deficit di 10 miliardi. L'ARST, dicevo, non è riuscita a fornire quei servizi più celeri, più economici, più penetranti, più coerenti alle esigenze di una società che cresce nella civiltà e nel progresso; più pronti a raccogliere le indicazioni della programmazione per trasformarla in fase operativa capace di penetrare nella realtà economica e sociale del Paese.

Nonostante tutto questo, la situazione, come dicevo prima, è gravissima e drammatica. Abbiamo ottenuto in questi anni non un potenziamento e un miglioramento dei servizi, ma abbiamo assistito ad uno scollamento quasi totale dei servizi di linea, che si presentano disorganici ed imperfetti. Disorganici perchè è a tutti dinanzi agli occhi che, a fronte di zone territoriali superdotate sul piano del servizio di autotrasporti, ce ne sono altre ove i servizi sono carenti, se non addirittura inesistenti. E' noto a tutti che, a fronte di zone industriali dotatissime, sotto il profilo dei servizi di autotrasporti (vedi Ottana, tanto per citarne una a caso), ve ne sono altre ove i servizi di trasporto per i lavoratori pendolari o non esistono o sono insufficienti. E' dinanzi agli occhi di tutti che, a fronte di zone scolastiche superdotate anch'esse sul piano del servizio sociale, anche se attraverso particolari accorgimenti tecnici e attraverso l'intervento del Ministero dell'interno, vedi Ottana (sempre Ottana, presa a modello di come dovrebbe essere configurata e dovrebbe configurarsi la perfezione dell'assetto territoriale sotto tutti i punti di vista); a fronte

dunque di questa perfezione di servizi della zona industriale di Ottana e di qualche altra zona industriale, vi è tutta un'insufficienza macroscopica anche sotto questo profilo per zone scolastiche diverse. Ed è dinanzi agli occhi di tutti anche la discrasia, molte volte la contraddizione di zone che sono superservite sul piano delle esigenze sociali, superservite per gli operai ed i lavoratori pendolari e non sono nel contempo non dico servite, ma nemmeno parzialmente servite per quanto attiene al servizio in favore degli studenti pendolari.

Abbiamo visto svilupparsi, con la nascita dell'ARST, un crescente disimpegno della privata imprese nel servizio dei trasporti. Un disimpegno che è andato, in questi ultimi anni e soprattutto in questi ultimi mesi, accentuandosi, se è vero, come è vero, che è annunciato per lunedì 25 prossimo, se non sono male informato, uno sciopero di tutte le aziende private di trasporto. Disimpegno che non può essere certamente addebitato a colpa dell'imprenditore privato, ma che (dobbiamo obiettivamente e correttamente riconoscerlo) è dovuto alla concorrenza sleale e talvolta micidiale che quotidianamente gli viene fatta da parte dell'azienda pubblica, cioè dall'ARST; è dovuto alla non competitività dell'azienda privata di trasporto, specie se non incentivata e specie se lasciata ancora relegata nelle zone, nelle tratte più difficili e quindi più onerose. E' poi vero che la politica aziendale dell'ARST, i cui dipendenti percepiscono salari spesso tre volte superiori a quelli delle aziende private, a quelli che possono concedere le aziende private ai loro dipendenti, ha creato notevoli difficoltà nella famiglia degli imprenditori privati.

Un disimpegno quindi, quello dell'imprenditoria privata, naturale, che nessuno di noi (o per lo meno certamente non noi della Destra Nazionale) si sente di condannare, ma, nonostante tutto, non possiamo fare a meno di rilevare che ferisce profondamente il nostro tessuto civile, della Sardegna e che dev'essere superato nel più breve termine. Non ci pare giusto che una categoria di lavoratori, quali sono gli imprenditori privati, debba essere relegata nella gogna del disimpegno dell'organo regionale e nella gogna del

totale disinteresse della classe politica sarda; non può essere relegata nel limbo dell'assoluta trascuratezza, se non per altro perchè sono piccoli imprenditori, il più delle volte venuti dal nulla, a costo di sacrifici eroici.

Io ricordavo a qualche mio amico, onorevole Assessore, un episodio che mi rimase impresso per anni e ancora rimane nel mio ricordo. Una di quelle piccole imprese (non cito il nome per ovvie ragioni), per poter portare avanti la propria azienda, quando ancora i trasporti erano a traino animale, questa piccola azienda poi diventata grossa azienda, durante l'estate lavorava nei campi per trasportare la paglia dalle aie nelle case dei rispettivi proprietari agricoltori, per far provvista di paglia per alimentare i cavalli e poter così consentire all'azienda che realizzava queste modeste economie di sopravvivere. Quella stessa situazione noi la troviamo oggi in quasi tutte queste piccole imprese, ove l'imprenditore non è padrone, ma esso stesso è al servizio dell'azienda di cui è titolare; l'80 od il 90 per cento di queste piccole aziende hanno infatti il titolare come protagonista quotidiano della vicenda dell'azienda, essendo esso autista o meccanico.

Quindi non credo, non mi pare che sia nè corretto, nè serio, nè giusto, nel momento in cui si fa un discorso aperto alle esigenze dei lavoratori, ignorare che anch'essi sono lavoratori, quanto e forse anche più di quelli che abitualmente definiamo con questo termine. Quindi disimpegno, dicevo, che bisogna superare, superare subito, sia per questa esigenza che ho poc'anzi sottolineato e sia perchè non possiamo consentire, onorevole Assessore, che decine e decine di migliaia di sardi rimangano completamente isolati dal contesto della comunità isolana, se questo sciopero, che è stato annunciato per lunedì, dovesse prolungarsi (come, ahimè!, tutto lascia prevedere). Ebbene, per tutte queste preoccupazioni che brevemente, forse disorganicamente, ho elencato, la mia parte politica, il mio Gruppo ha presentato, in data 9 novembre, un'interpellanza, che è quella che stiamo appunto esaminando contestualmente alla mozione numero 17, nella quale abbiamo sottolineato, onorevole Assessore, alcune considerazioni, che poi mi pare, *grosso modo*, siano contenute anche nella mo-

zione presentata dai colleghi di parte democristiana.

Rileviamo nella nostra interpellanza che esistono in Sardegna, che operano su tutto il territorio isolano ben 33 società private concessionarie di autolinee, società private concessionarie che, se non sono male informato, hanno ottenuto proprio in questi giorni dalla Giunta il rinnovo della concessione per un altro anno. Dette 33 società operano con un parco macchine di 350 automezzi (tanti quanti fanno parte del parco macchine dell'ARST) e con un patrimonio umano di dipendenti diretti pari a 300 unità lavorative. Nella nostra interpellanza sottolineiamo una cosa che mi pare sia stata non solo scritta nella mozione democristiana ma anche ribadita dal suo illustratore, onorevole Isoni, il quale afferma — e credo che nessuno di noi obiettivamente possa sottrarsi a questa constatazione, perchè viviamo tutti nella nostra società isolana e quindi abbiamo modo di apprendere e di verificare queste verità — che queste 33 piccole aziende, con 350 dipendenti, anch'essi non sempre nel pieno della salute, sono state comunque capaci di integrarsi nel coacervo della gestione dei servizi di linea e sopperire alle deficienze e alle carenze del settore (che, come ho detto, spesso sono drammatiche, quali quelle che si sono aperte nella gestione dell'ARST in Sardegna).

Abbiamo anche sottolineato, onorevole Assessore, e lei certamente lo avrà rilevato, che le tariffe dei trasporti per queste società sono ferme al 1963, quindi sono vecchie di 11 anni. Non mi pare che occorran grandi discorsi per capire (non dico per dimostrare), per capire l'incongruenza, l'assurdità, l'inciviltà persino, io aggiungerei, di questa situazione, se teniamo conto che soltanto nell'arco di un anno la lira è scivolata ufficialmente del 28 per cento ma, in realtà, in concreto, ha superato una svalutazione reale di oltre il 50 per cento; se teniamo conto che dal '63 ad oggi le spese sono per lo meno raddoppiate; se è vero, come è vero, che i pezzi di ricambio, per esempio, hanno superato i livelli del 300 per cento degli aumenti; se è vero, come è vero, che il combustibile ha superato il tetto del 250-300 per cento di aumento; se è vero, come è vero, che i salari, per quanto contenuti, hanno abbon-

dantemente superato il tetto del 100 per cento dell'aumento, e così dicasi per gli oneri sociali e tutto quanto attiene ad una materia così delicata e complessa, quale è quella che è implicata nel problema.

Siamo poi preoccupati del ritardo, questa volta certamente non fisiologico, dell'applicazione dell'articolo 5 della legge dell'aprile del 1974, numero 26, nella quale si affidava l'impegno all'ARST di presentare entro sei mesi un piano organico di strutturazione dei servizi di auto-linee della Sardegna.

In quell'interpellanza, onorevole Assessore, sempre la stessa interpellanza numero 53, noi chiedevamo alcune cose che riteniamo estremamente importanti: chiediamo che si affronti il problema, che si risolva; chiediamo che vengano concessi determinati incentivi alle aziende di servizio di linea privati; chiediamo che venga concesso un contributo pari a 120 lire a chilometro percorso (soprattutto tenendo conto che il costo gestione per chilometro dell'ARST è posto pari a 650 lire a chilometro). Ma noi vorremmo, al di là di queste richieste contingenti, immediate, affermare, a conclusione di questa breve illustrazione, che riteniamo necessario ed urgente predisporre un piano organico di assorbimento delle società concessionarie, dico un piano organico di assorbimento, non un piano qualunque di assorbimento, perchè ci preoccupa moltissimo che la fretta, la non coincidenza della volontà politica con le reali disponibilità finanziarie della Regione, possano creare delle discrasie pericolose che poi, alla fine, andrebbero a tutto scapito delle società, che in buona fede o in mala fede riteniamo ed affermiamo di voler sovvenire, di voler aiutare; a tutto scapito, aggiungerei, persino di quelle comunità che poi, in fondo, sarebbero le beneficiarie di queste innovative e rivoluzionarie decisioni governative.

Quindi si impone un organico programma di assorbimento che tenga conto non solo e non tanto dell'esigenza di assorbire il patrimonio immobiliare e rotabile di queste società, ma che affronti il problema, sotto il profilo umano e sociale più importante, della tranquillità di prospettiva del lavoro e della serenità economica di questi imprenditori privati, i quali, come ho det-

to prima, e come è a tutti noto, hanno gestito per anni in perdita, hanno gestito per anni in gravi, gravissime difficoltà il servizio affidato loro dalla concessione.

Non vorremmo che accadesse quanto è accaduto non tanto al momento dell'istituzione dell'ARST, quanto al momento della nascita dell'ENEL, onorevole Assessore (lei ben sa cosa è accaduto, soprattutto ai piccoli imprenditori). Certamente il problema non ha preoccupato i grossi e forse anche grassi signori delle grosse aziende elettriche sarde, le quali, avendo la possibilità di monetizzare subito per miliardi gli impianti ceduti all'ENEL, certamente non hanno dovuto affrontare grossi disagi. Ma i piccoli, che fine hanno fatto? Io ne ho conosciuto e ne conosco più di uno di questi piccoli operatori economici del campo elettrico che oggi sono alla fame; ne conosco più di uno di piccoli operatori del campo elettrico che, avendo ceduto la loro piccola impresa con l'impegno di essere assunti alle dipendenze dell'ENEL, sono stati abbondantemente gabbati, perchè dopo sei mesi, un anno, al massimo due, col pretesto della vecchiaia sono stati liquidati ignominiosamente e senza una lira dall'ENEL! Ecco, questo ci preoccupa.

Ci preoccupa il fatto che il piccolo imprenditore possa essere allettato dalla prospettiva di monetizzare un patrimonio oramai alienato dal tempo, dalle circostanze e da tutto quel che segue, e che poi alla fine si veda gabbato... *(interruzioni)*.

Guarda, io parlo anche senza microfono, perchè è inaudito che accadano queste cose ogni volta che parlo io!

Finisca per trovarsi gabbato, dicevo, e ceda i suoi impianti con la prospettiva di essere assunto dall'ARST, magari come fattorino o come autista; e poi, alla fine, con un pretesto più o meno elegante, si veda, nel giro di pochi mesi o di pochi anni, con un buon servito, inviato al proprio domicilio.

Ecco perchè ho parlato di organico programma, onorevole Presidente della Giunta. E' un problema, come dicevo prima, di correttezza e di serietà politica ed amministrativa, ma è anche un problema umano che io ritengo non debba essere sottovalutato. A questo aspetto, che è

preminente, noi aggiungiamo, ribadendo quanto abbiamo detto prima, l'esigenza di concedere dei contributi a fondo perduto in conto gestione nella misura di 120 lire a chilometro percorso a tutte queste aziende per consentire loro, quanto meno, di poter mantenere fede all'impegno che deriva dal rinnovo della concessione che la sua Giunta ha fatto proprio in questi giorni; per questa concessione di contributo a fondo perduto, onorevole Presidente della Giunta, chiederemmo che la concessione venisse retrodatata almeno al 1° gennaio 1973, per le ragioni di ordine economico che ho tentato di dimostrare e di rappresentare poc'anzi.

Abbiamo detto, e tutti lo sanno (e dal consenso che ho visto da parte del Presidente della Giunta e dell'Assessore mi è sembrato di capire che anche la Giunta è consapevole di questa verità), che molti degli automezzi di queste 33 società sono oramai fatiscenti, logori, inutilizzabili. Ed allora, poichè si presume che queste società debbano acquistare nuovi automezzi, noi chiediamo che vengano concessi contributi sugli acquisti di nuovi automezzi fino alla concorrenza del 45 per cento della spesa e mutui agevolati ad un tasso pari al 3 per cento, fino alla concorrenza del 35 per cento della spesa relativa all'acquisto di questi automezzi (mediante un mutuo, il cui periodo di ammortamento, a nostro giudizio, non dovrebbe essere previsto in un breve termine, ma in un termine medio ragionevole, non inferiore ai 10 anni).

Chiedo scusa per essere stato forse più lungo di quanto io stesso prevedessi. Ringrazio l'Assessore per l'attenzione e mi auguro che le risposte che vorrà darci siano tali da consentirci di essere soddisfatti. Sull'interrogazione pertinente al servizio pubblico dell'ACT di Cagliari, avremo modo di chiarire il nostro pensiero in fase di replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Macis per illustrare la mozione numero 54.

MACIS (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'interpellanza del nostro Gruppo muove dalla constatazione, che è già ripetuta più volte in quest'aula, della grave situazione esi-

stente nel servizio dei trasporti pubblici in Sardegna. La situazione potrebbe anche definirsi drammatica e riguarda tanto le zone interne quanto le zone urbane.

Nelle città è noto lo stato di dissesto finanziario delle aziende che dovrebbero gestire i servizi di linea, e diciamo dovrebbero perchè in effetti ci si può chiedere se viene assicurato il servizio stesso. Tutto ciò provoca disagi che certamente non sono meno gravi di quelli denunciati in quest'aula per le zone interne, dove la situazione è ancora più grave perchè bisogna considerare che i fenomeni di disgregazione sono causa ed effetto allo stesso tempo di un ulteriore abbandono. Basterà pensare alla necessità dei lavoratori che dalle zone interne devono muoversi per recarsi ai posti di lavoro; basterà pensare agli studenti che devono spostarsi in altra sede per poter frequentare le scuole. Me le deficienze del settore dei trasporti come risultato di una generale e complessiva disgregazione sono emerse con maggiore evidenza nei nuclei di nuova industrializzazione. Se si pensa che vi sono dei lavoratori che giornalmente debbono percorrere più di 100 chilometri nel solo viaggio di andata per raggiungere il posto di lavoro, ci possiamo rendere conto di una situazione che è grave non soltanto per l'inefficienza del servizio di trasporto, ma per il problema a monte: un processo di industrializzazione e di localizzazione degli insediamenti produttivi al di fuori di qualsiasi programmazione.

Vi è il problema di Ottana, e il nostro Gruppo vi si soffermerà particolarmente, ma vi è anche il problema di altre zone dove maggiori sono le infrastrutture, dove più radicate sono le industrie e quindi migliori sono i servizi. Basti pensare a quello che avviene nella zona di Portovesme, nel Sulcis-Iglesiente, cioè in una zona di antiche tradizioni operaie, dove esistono già dei servizi. Ma se consideriamo che la Ferrovia Meridionale Sarda non ha ancora proceduto all'attuazione di quel progetto di ristrutturazione che ha trovato uno sbocco legislativo alcuni mesi or sono, ci rendiamo conto della gravità della situazione del servizio dei trasporti pubblici anche nella zona di Portovesme. Per non parlare poi di quel problema che in parte è legato al-

la situazione di Portovesme, cioè la necessità di un efficiente collegamento dell'isola di Carloforte con l'isola madre.

La Giunta non ignora il problema, che certamente è ben conosciuto anche dall'Assessore competente, ma ancora non si prospetta soluzione. A Carloforte vi è il problema del trasporto dei passeggeri e dei mezzi, della pendolarità necessaria con l'isola madre, ma vi è anche il problema dell'impossibilità attuale di trasportare le merci per le opere pubbliche. In quest'isola abbiamo la situazione paradossale di opere pubbliche finanziate che non si possono realizzare perchè non esiste un servizio di trasporto marittimo.

Da questi pochi esempi si dimostra la validità della nostra affermazione circa la drammaticità del problema, della quale siamo mossi nel proporre l'ultima interpellanza, e gli altri documenti che si riferiscono alla situazione di Ottana, certamente di data anteriore. I problemi non sono sorti oggi, ma oggi sono più gravi di ieri, e per questo è necessario un immediato intervento.

L'altro riferimento che noi facciamo nel nostro documento...

PRESIDENTE. Onorevole Macis, mi perdoni. Io vorrei pregare i colleghi di consentire che l'intervento dell'oratore si svolga nella massima attenzione possibile. Invito quindi i colleghi che devono fare colloqui o dialoghi di intrecciarli nelle sale adiacenti all'aula assembleare.

Prego, onorevole Macis, continui.

MACIS (P.C.I.). Dicevo: l'altro riferimento che è contenuto nel nostro documento riguarda il richiamo alla legge 20 giugno 1974 sulla riorganizzazione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti. Nell'esaminare gli altri documenti presentati, e dallo smarrimento generale che esiste nell'affrontare i problemi dei trasporti si ha l'impressione che si debba partire dall'anno zero, che niente sia stato fatto e che ci troviamo di fronte al caos assoluto. Io credo che sia opportuno il richiamo alla legge sull'ARST, perchè si tratta di una legge che, se attuata, può effettivamente avviare a soluzione il problema dei trasporti. Una legge che prevede di realizzare la

pubblicizzazione del servizio di trasporti in Sardegna sulla base degli obiettivi della programmazione regionale, credo che si qualifichi per le sue finalità ben precise di stabilire il principio della pubblicità nella gestione.

Ma la legge prevede anche che l'Azienda Regionale Sarda Trasporti operi sulla base di programmi annuali e pluriennali che debbono essere stabiliti sulla base degli indirizzi che la Giunta regionale deve dare all'ARST. Quindi non ci troviamo di fronte ad un'azienda che programma per conto suo, abbandonata a se stessa, ma ci troviamo di fronte ad uno strumento della Regione, concepito nella legge istitutiva, per operare appunto come emanazione diretta della Regione. Si prevede inoltre che l'Azienda Regionale Sarda Trasporti stabilisca i suoi programmi e attui tutte le misure necessarie per assicurare i servizi di trasporto, promuovendo conferenze regionali e zonali in collaborazione con le comunità locali per raccogliere tutte le istanze che provengono dalle zone più lontane e meno servite. Nell'ambito della legge regionale richiamata devono quindi essere risolti i problemi dei trasporti di linea interni della Sardegna.

Crediamo che il ritardo nell'attuazione della legge, per quanto possano esservi dei motivi che lo giustificano (il 16 giugno è una data recente alla quale si deve aggiungere il tempo trascorso per la formazione della Giunta ed il periodo estivo), sia estremamente grave. Infatti, la situazione dei trasporti che abbiamo delineato, e che è stata descritta anche negli altri interventi succedutisi in quest'aula, è talmente grave da esigere da parte della Giunta regionale un intervento deciso ed immediato. Parliamo della Giunta regionale perchè crediamo che l'Assessore competente abbia profuso le sue energie in questo settore ed abbia una chiara visione dei problemi, ma riteniamo che vi debba essere un impegno coerente di tutto l'esecutivo perchè si avvii veramente a soluzione questo problema.

In questo ambito, nel quadro cioè della pubblicizzazione dei trasporti e del programma dei servizi pubblici regionali, debbono essere risolti anche i problemi dei concessionari. Certo, per i concessionari vi è un problema di oneri sempre più gravi, di incertezza, ma questi pro-

blemi devono essere risolti nell'ambito del programma non con la richiesta di misure corporative, temporanee e settoriali, che non servirebbero a migliorare i servizi, nè darebbero o potrebbero dare soddisfazione a questa categoria. Il problema è altresì grave se si pensa (e chiedo sinceramente di essere smentito su questo punto) che sono state concesse ulteriori autorizzazioni a privati. Sarebbe questo un modo grave di operare, perchè deve essere bloccata la situazione esistente, e soprattutto si deve immediatamente porre mano alla pubblicizzazione e alla riorganizzazione dei servizi di linea in Sardegna, comprendendo nei servizi di linea anche quelli dei collegamenti marittimi con le isole minori, alle quali mi riferivo prima.

Crediamo che questa indicazione, che è contenuta nella legge dell'ARST, rappresenti la strada maestra per avviare a soluzione, o almeno per impostare un problema che certamente non può essere risolto dall'oggi al domani. La richiesta di una certezza nell'operare che proviene dalle categorie interessate può essere risolta nell'ambito del programma regionale dei trasporti; non crediamo in misure particolari che oggi vengono sollecitate, perchè è necessario, invece, uscire da una visione corporativa, settoriale, che finisce per essere clientelare anche se può trovare un'eco in quest'aula.

E' invece urgente avviare un discorso generale sul problema dei trasporti, che è essenziale per il conseguimento degli obiettivi della rinascita; non si può parlare di sviluppo economico dell'Isola senza considerare il problema dei trasporti, senza che vi sia una politica dei trasporti da parte dell'Amministrazione regionale, tanto più che la legge 268 non contiene nessuna previsione nel settore. Riteniamo che il problema vada affrontato nel suo complesso, e pertanto questa discussione può rappresentare la premessa per un discorso più generale e più organico, da avviare al più presto e in termini positivi a condizione che si superino le posizioni corporative e si dia concreta, immediata attuazione agli strumenti normativi che già vigono nella Regione.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'ono-

revole Farigu. Ne ha facoltà.

FARIGU (P.S.I.). Signor Presidente, colleghi consiglieri, sulla situazione generale e sui trasporti mi intratterrò poco o niente, perchè già molto è stato detto sulla situazione di carenze, di insufficienze di questo importantissimo servizio. Il Partito socialista, che sempre ha prestato particolare attenzione a questo settore economico dei servizi in Sardegna (tanto che è stato il primo proponente della legge istitutiva dell'ARST), anche in questo momento è particolarmente impegnato, non solo perchè in Giunta il rappresentante socialista ne porta direttamente la massima o la principale responsabilità, ma perchè è veramente un settore di grossa importanza.

E' vero che i servizi in Sardegna sono completamente disastriati: lo hanno detto tutti ed io concordo con le analisi che sono state fatte dal collega Isoni e dal collega Macis. Non concordo però con quanto il collega Isoni ha tenuto ad evidenziare, e cioè che in questo settore, gestito in parte da mano pubblica, in parte da mano privata, il privato abbia la sorte peggiore, sia stato cioè condannato (proprio magari dalla mano pubblica) a gestire i cosiddetti rami secchi, ai margini del servizio di pubblico trasporto, servendo le zone più depresse, servendo le zone meno redditizie per loro. Ebbene, io con questa analisi non concordo. Non concordo nel modo più assoluto, anche perchè, come ho avuto in altra sede occasione di rilevare, semmai è l'ARST, l'Azienda Regionale Trasporti, che si è lasciata...

ISONI (D.C.). Non ne abbiamo detto di queste cose, non ce le devi mettere in bocca! Devi stare attento quando ascolti; non abbiamo detto di queste cose!

FARIGU (P.S.I.). Mi è parso di capire che questi piccoli concessionari — risulterà agli atti — che hanno svolto un grosso ruolo, abbiano svolto essenzialmente questo ruolo proprio nelle zone più emarginate. Mi pare che qualcosa del genere sia stato detto, e se ho capito male chiedo scusa.

Voglio dire che, comunque, con un giudizio

di questo tipo noi non possiamo concordare, anche perchè, dicevo, proprio nelle zone di sviluppo industriale (vedasi il nucleo industriale di Cagliari) questi concessionari privati sono stati i primi a stabilire i rapporti diretti con le società industriali che operano nella zona per il servizio di trasporto dei lavoratori, servizio di sicura remunerazione rispetto agli altri servizi pubblici. Ebbene, l'ARST in questo è stata assente ed erano servizi a pieno regime, cioè con il trasporto dei passeggeri sempre garantito; non vi erano, quindi, corse a vuoto, perciò era ridotta al minimo la parte passiva dell'esercizio. Sotto questo profilo, io non posso perciò concordare, ma non posso concordare non tanto per la minore entrata in senso economico che possa avere avuto l'ARST (che può essere nell'insieme del problema un aspetto marginale), ma perchè temo che, tenuto in considerazione il ruolo di questi piccoli concessionari (che, d'altra parte, abbiamo visto pure moltiplicarsi dopo l'inizio del processo di pubblicizzazione proprio col miraggio dei benefici economici che potevano derivare dal tipo di pubblicizzazione realizzato), il rinnovo delle concessioni a questi piccoli concessionari possa effettivamente far slittare i programmi che derivano all'ARST, quindi alla Regione, proprio in base alla legge di ristrutturazione dell'ARST (la legge 20 giugno 1974 che è stata citata dai colleghi). Ebbene, esiste un'esigenza, che è quella di dare effettivamente una razionale sistemazione al sistema dei trasporti nell'Isola. Bisogna affrontarla e affrontarla presto, e di conseguenza bisogna rimuovere tutte quelle cause che possono in qualche modo determinare rinvii o ostacolare una razionale sistemazione. Operano in questo settore, è stato detto, diversi enti: l'ARST per un verso, le Ferrovie Meridionali per l'altro, e poi i concessionari privati. Ebbene, se si vuol dare organica e razionale sistemazione al servizio trasporti, che si riconosce di vitale importanza per il decollo reale di tutto lo sviluppo economico e sociale dell'Isola, allora bisogna eliminare questi contrasti di interessi che non sono certo elementi che favoriscono il coordinamento e la razionalizzazione dei servizi. Ecco, questa è la nostra preoccupazione e concordo perfettamente con quanto ha detto il collega Macis: lo

strumento legislativo lo abbiamo, si tratta di dare respiro a quella legge, attuazione concreta a quella legge chiamando la Giunta a dare quegli indirizzi a chi li deve dare (l'Assessore certamente, e noi lo sappiamo, ha fatto notevoli sforzi e ha dedicato molta parte del suo tempo, del breve tempo che lo vede a quel posto di responsabilità, proprio a questo delicato settore).

E' lì la via, è lì la strada per arrivare effettivamente alla realizzazione di un sistema di pubblico servizio che sia veramente efficiente e veramente capace di dare risposta ai bisogni della nostra collettività. Io sono intervenuto soprattutto per sottolineare questo, per non far sì che si possa ancora creare un qualcosa che ci porti in là, troppo più in là rispetto alla drammatica esigenza che questo servizio impone, che si slitti troppo in là nell'affrontarlo, come deve essere affrontato nel contesto della programmazione, nel contesto di tutto lo sviluppo socio-economico dell'Isola. Il trasporto è uno strumento indispensabile, ripeto, per questo sviluppo, ed allora è a questo che bisogna dedicarsi, con gli strumenti opportuni. Gli strumenti opportuni non possono essere che quelli della mano pubblica, non possono essere che quelli che già il legislatore sardo ha indicato con la legge del 20 giugno 1974. Questa è la via.

Ora voglio sottolineare qui una cosa, e vorrei proprio capirne il senso. I piccoli concessionari sono veramente i missionari o qualcosa del genere, i sacrificati, eccetera, eccetera, però, stranamente, si battono in mille maniere e si rivolgono a chiunque, anche al sottoscritto, e non da oggi, ma da sempre, per ottenere finanziamenti, per ottenere contributi, eccetera, eccetera. Dico che se essi hanno un servizio che è per loro passivo, la cosa più semplice sarebbe non chiedere i rinnovi e finire così la loro drammatica situazione. D'altra parte, l'assorbimento da parte dell'ARST non può avvenire perchè essi si battono per cause, io credo, non giuste. Si è visto in queste piccole aziende, dopo l'entrata in vigore della prima legge istitutiva, inventare direttori generali, inventare alti funzionari di aziende che magari hanno 7-8-10-15 dipendenti. E' assurdo, effettivamente, che questi debbano essere assorbiti con quei criteri, cioè il riconoscimento di quelle

determinate qualifiche.

Io direi che non debbono essere rinnovate le concessioni, e debbono essere rilevati quei patrimoni per il valore che hanno di per se stesso. La concessione essi l'hanno avuta per un determinato periodo, per un periodo precisato. Ebbene, alla scadenza essi non potevano crearsi altra aspettativa, perchè la concessione l'hanno avuta per quel periodo precisato. Scaduto quel termine, il servizio non viene rinnovato, e se essi vorranno liberarsi di questi automezzi l'ARST ne ha bisogno...

ISONI (D.C.). E il primo gennaio gli studenti, i lavoratori come faranno? Questi servizi finiscono il 31 dicembre!

FARIGU (P.S.I.). Li assorbe l'ARST, ecco qui. Noi abbiamo lo strumento giuridico e abbiamo anche lo strumento operativo. L'ARST certamente assorbirà immediatamente quei servizi. Con quali mezzi? Ma con gli stessi mezzi con i quali operano i piccoli concessionari privati, con gli stessi mezzi.

Ovviamente, qui occorrerebbe fare un discorso molto più approfondito sulla stessa ARST per quanto concerne i mezzi per garantire questi servizi. E qui io soltanto fugacemente voglio sottolineare all'attenzione di questo Consiglio che anche sull'ARST dobbiamo porre una maggiore vigilanza, dobbiamo controllare meglio la conduzione di questa azienda. Mentre ci troviamo con le società, che producono gli autobus per questo tipo di servizio, in difficoltà a fornirli, noi vediamo che l'ARST si libera di determinati mezzi definiti masse di rottami, autobus fatiscenti. Ebbene, strano, chi li acquista deve fare servizio di pubblico trasporto! Allora c'è da chiedersi come mai ci sono acquirenti di questi autobus che si vogliono, guarda caso, adibire agli stessi servizi. Questo significa che con una gestione diversa, con una conduzione dei servizi interni (tipo officina) più adeguata, effettivamente le difficoltà non dico che potrebbero essere eliminate, sarebbe una grossa sciocchezza, ma si sarebbero certamente ridotte.

Le concessioni non vanno rinnovate, a nostro avviso, non vanno rinnovate proprio perchè

non si debba ancora una volta rinviare l'impegno politico e quello che deriva direttamente dalla legge per attuare un armonico ed organico servizio di pubblico trasporto in Sardegna. Certo, non basta non rinnovare le concessioni a questi piccoli concessionari, siamo tutti d'accordo su questo; occorre chiedere, evidentemente, un intervento più tangibile da parte dell'Amministrazione dello Stato per quanto riguarda i trasporti su ferrovia. E' noto a tutti che il servizio di pubblico trasporto a mezzo della strada ferrata, in Sardegna è stato sempre tradizionalmente trascurato. E' ovvio, perchè era un servizio ferroviario che iniziava e si doveva necessariamente chiudere nell'Isola e quindi non poteva esserci un notevole interesse per l'Amministrazione dello Stato di potenziarlo. La conseguenza è che però ci troviamo in Sardegna ad affrontare il pubblico trasporto tutto su gomma, che ha un costo elevatissimo; di conseguenza, occorre da un lato chiedere un maggiore intervento da parte dello Stato per il potenziamento delle strutture ferroviarie in Sardegna (ma direi anche per la loro dilatazione, per la loro estensione), come del resto bisognerà esaminare attentamente se il pubblico trasporto debba continuare ad essere gestito come è stato gestito sino adesso, sia quello urbano, sia quello extra-urbano.

Mi riferisco in particolare a certi criteri seguiti da chi portava la responsabilità delle aziende pubbliche, di pubblico trasporto, che hanno usato queste aziende come il momento o l'occasione per affrontare i problemi della disoccupazione (chi fosse cattivo direbbe per risolvere alcune esigenze di tipo clientelare). Evidentemente, non è lì che si possa affrontare il problema di eliminare qualche disoccupato in più, quindi bisogna riproporre il problema dell'agente unico, almeno laddove è consentito dal particolare servizio; si parla soprattutto delle linee brevi intorno ai nuclei di industrializzazione. Quindi si chiede che la mano pubblica ponga mente in modo serio ad una gestione più rigida, ad una gestione che anche in termini economici diventi meno onerosa per la pubblica amministrazione. Però questo è un tipo di discorso: si tratta di razionalizzare, di migliorare la gestione. Ma la via, lo strumento attraverso il quale si possa dare una

VII LEGISLATURA

XXVIII SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

sistemazione organica al servizio di pubblico trasporto per porlo nelle condizioni di servire veramente alle altre componenti per la nostra rinascita economica e sociale, questo è soltanto lo strumento che il legislatore ha indicato con l'istituzione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti.

Occorrerà anche, accanto a questo tipo di discorso, evidentemente, intavolarne un altro per quanto riguarda i rapporti con la Penisola per i trasporti marittimi ed aerei. E' un discorso estremamente importante non solo per il trasporto dei passeggeri, ma anche per il trasporto delle merci. E' un discorso che bisogna che tutti quanti si affronti nei confronti dello Stato, perchè soprattutto negli ultimi tempi abbiamo visto che l'aumento delle tariffe, gli aumenti dei costi di trasporto tra l'Isola e la Penisola sono diventati veramente troppo onerosi e che non fanno che accentuare la nostra condizione, appunto, di Isola e di isolati.

Tutto l'insieme di questi discorsi non può essere affrontato se permangono sulla scena del

servizio di pubblico trasporto una moltitudine di interessi, una moltitudine di operatori, una moltitudine di concorrenze e così via. Per noi, quindi, è pacifico che il servizio (dico questo tipo di intervento nel settore del pubblico trasporto) debba essere realizzato così come le forze politiche hanno indicato con la legge 20 giugno 1974.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 17 e 30.

La seduta è tolta alle ore 14.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Coordinatore

Dott. Irene Zurrida

Interrogazioni, Interpellanze e Mozioni annunciate in apertura di seduta

Interpellanza Macis - Birardi - Loffredo - Marini - Puggioni - Schintu sulla situazione dei servizi di trasporto pubblico e sullo stato di attuazione della legge regionale 20 giugno 1974, n. 16.

Le gravi carenze dei servizi di trasporto pubblico dell'Isola sono emerse con particolare evidenza in questi ultimi tempi soprattutto nelle zone industriali e in quelle dove l'aumentata scolarizzazione è condizionata dal trasferimento degli studenti in sede diversa da quella di residenza.

Gli stessi fenomeni di grave disservizio e conseguente disagio delle popolazioni interessate si verificano anche nei centri urbani. Si può affermare che nel complesso si verifica un rilevante aumento della domanda senza che le aziende operanti nel settore riescano a far fronte alle esigenze di un servizio adeguato.

Più particolarmente, per quanto si riferisce agli autoservizi di linea, l'Azienda regionale sarda trasporti non è stata finora indirizzata in maniera tale da poter realizzare l'obiettivo della pubblicizzazione dei trasporti nell'ambito della programmazione regionale.

D'altra parte, mentre l'Azienda regionale sarda trasporti continua a svolgere i servizi più onerosi e meno remunerativi, sono state autorizzate all'esercizio imprese private inidonee a garantire un servizio pubblico razionale ed efficiente.

Pertanto i sottoscritti chiedono di interpellare l'Assessore ai lavori pubblici e ai trasporti per conoscere:

- 1) quali direttive programmatiche la Giunta regionale abbia impartito all'Azienda regionale sarda trasporti;
- 2) quali programmi siano stati proposti dall'Azienda regionale sarda trasporti alla Giunta regionale;
- 3) quali indirizzi siano stati suggeriti dalla Giunta regionale in vista della convocazione delle Conferenze regionali e zonali dei trasporti previste dall'articolo 3 della legge 9 giugno 1970;
- 4) quali ragioni hanno presieduto alla concessione di nuove autorizzazioni alle imprese private. (54)