

XXIX SEDUTA

(POMERIDIANA)

MERCOLEDI' 20 NOVEMBRE 1974

Presidenza del Presidente CONTU

I N D I C E

Mozione concernente 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. (Continuazione della discussione):

MELIS G. BATTISTA	971
PIGLIARU	975
MURAVERA	979
PUDDU PIERO, Assessore ai lavori pubblici e trasporti	981
CARRUS	989

La seduta è aperta alle ore 18 e 05.

BORIO, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 19 novembre 1974, che è approvato.

Continuazione della discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della mozione Carrus, Serra, Loretto, Rojch, Saba, Isoni e Piredda sulla necessità di una organica programmazione nel settore dei trasporti pubblici in Sardegna e sul problema delle difficoltà in cui ver-

sano attualmente le popolazioni servite dai piccoli concessionari.

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

MELIS G. BATTISTA (P.S.d'A.). Onorevoli colleghi, io ho seguito questa discussione e soprattutto il primo oratore, il Sindaco di Monti, Isoni, con molta attenzione, con molto interesse, perchè si è discusso un problema che accentra per conto suo tutti i problemi della Sardegna, che è una grande Isola, la sola Isola d'Europa, dato che Calais e Dover si guardano e si vedono; si passa a nuoto nello stretto di Calais; e così pure da Messina a Reggio; in tutte le regioni del Continente europeo si può andare a nuoto, ed ogni regione è a vista dell'altra. La Sardegna è la sola staccata dal Continente italiano, a metà strada tra l'Africa e Civitavecchia. E' più vicina all'Africa che al Continente italiano.

Quindi, il problema dei trasporti è un problema essenziale per la Sardegna, che comprende tutti gli altri problemi; è un problema centrale. Tutti i nostri rapporti dipendono sostanzialmente dai trasporti, sia in campo industriale che pastorale o turistico, soprattutto in questo momento, in cui la vita internazionale è interdipendente.

Noi abbiamo rapporti con la Comunità europea attraverso Lussemburgo o Bruxelles e altre regioni del continente, che in qualche modo

condizionano anche la nostra produzione di grano duro, di vini, di formaggi eccetera, così come il nostro turismo.

Dunque, l'appassionato discorso di Isoni io l'approvo; però voglio ricordare all'amico Isoni, che questo problema, per la sua importanza e complessità, è stato sempre agitato in quest'aula ed io, personalmente, l'ho agitato in Continente, al Parlamento italiano, facendo interventi particolari specifici, per centinaia di pagine, sul piano marittimo, sul piano ferroviario, sul piano aereo, cioè per tutte le possibilità che ha la Sardegna e che la Sardegna deve difendere.

Io parlerò rapidamente dei vari problemi e soprattutto del problema che l'amico Isoni ha agitato, il problema dei trasporti ferroviari. Ora è chiaro, è chiarissimo senza che io mi dilunghi, che la Sardegna in questo campo ha da lamentarsi, in primo luogo, facendo questa considerazione: che, oggi, da Olbia a Cagliari si impiega un'ora in più di quello che si impiegava 50 anni fa. Perché? La ragione è evidente: perchè l'armamento è diventato più pesante e noi trasportiamo oggi più carciofi, per esempio, o vini, o formaggi, e i nostri treni, essendovi una linea unica, devono fermarsi in ogni stazione e quindi perdere tempo, impiegandone di più per fare quella percorrenza; inoltre, in Sardegna non ci sono officine. Ho una relazione molto lunga, complessa e molto articolata dell'ingegner Manunza, che fu direttore compartimentale delle Ferrovie sarde, in cui si dimostra questo e si dimostra anche che noi riceviamo dal Continente materiale superato che altrove non si utilizza più.

La nostra, poi, è la sola Regione d'Italia che non ha doppio binario, che non ha elettrificazione delle linee, che non ha percorrenze notturne. Cosa vuole dire questo, se non che questa è una Regione trascurata, il cui personale viene mandato in Continente? Noi non abbiamo forza per imporre le nostre esigenze, per pretendere quello che ci è necessario, per essere difensori di quello che abbiamo, per intervenire nel progresso degli altri. Un'autostrada, che stiamo facendo non so da quanti anni, ancora, oggi, non ha raggiunto Sassari, mentre l'Italia è la regina delle autostrade, e ha una autostrada che va dal Brennero in Sicilia, compresa Reggio Calabria,

mentre la Sardegna queste percorrenze non le ha ancora. Questo basta dire, per enunciare un fatto per il quale dovremmo ottenere soluzioni. Questo è un Paese civile, non dev'essere abbandonato a se stesso. Ha un'autonomia invece, che non serve neanche a risolvere questi problemi.

Un secondo problema: è vero, abbiamo le Ferrovie complementari, che però sono state costruite col criterio di non raggiungere nessun paese; fanno una percorrenza molto lunga perchè quelli che le costruivano avevano interesse ad avere i contributi dello Stato, in modo che se ne valessero i padroni di quelle attività. L'indennità, infatti, veniva concessa in base al chilometraggio; quanti più chilometri si facevano, più utilmente quelle ferrovie si costruivano, e tanto più rendevano al padrone.

Ora, la Sardegna ha Ferrovie complementari ormai in abbandono, ridotte a pochi staccati tronchi, e, considerata la concorrenza degli automezzi, praticamente non servono più alla Sardegna, perchè non raggiungono i paesi che si trovano lontani dalle percorrenze ferroviarie. Non servono neanche all'industria, nè ai trasporti; non servono a nulla. Si tratta di una percorrenza abbandonata dalle popolazioni, inutile per il loro progresso e per il loro avvenire.

Trasporti aerei: la Sardegna è un'Isola, come noi sappiamo, è al centro del Mediterraneo quindi tra la Francia e l'Algeria, vicino alla Corsica, tra il Continente italiano, la Spagna, la Francia e le Colonie. Ebbene, la Sardegna è andata sempre più in abbandono; le nostre linee aeree sono sempre più abbandonate, sempre più disertate, sempre più senza inserimento nella rete internazionale dei trasporti aerei. L'aeroporto più bello, dei migliori d'Europa, inaugurato da Viganesi, Ministro allora dei trasporti, che lo qualificò uno dei migliori d'Europa, è quello di Alghero e l'ha fatto un sardista, Antonio Simon Mossa. Quello di Cagliari è un aeroporto costruito senza intelligenza, senza nessuna comodità per i viaggiatori e senza la frequenza necessaria a un grande aeroporto. La Sardegna, per la sua posizione geografica e strategica, è il punto ideale, è il ponte tra tutte le Regioni d'Europa, mentre queste Regioni d'Europa non vengono allacciate attraverso il passaggio alla Sardegna.

VII LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

La Sardegna non difende neanche i suoi trasporti aerei che pure sono così costosi.

Noi siamo sempre più isolati e l'isolamento della Sardegna è ancora più grave se pensiamo ai trasporti marittimi. Un anticipatore dei tempi moderni è stato un sardista, che fu consigliere e Assessore regionale, Stangoni, che fece i porti di quarta classe, e ne fece 18 in Sardegna, da Teulada a Calasetta, a Palau, a Bosa, a Cala Gonone, ad Oristano, a La Caletta eccetera, un gallurese, per questo ne parlo. Ebbene, questo grande pioniere, in questo campo certamente ha un grande merito: ha costruito pensando che la Sardegna dovesse avere questo sviluppo e tornare al mare. Uno sviluppo costiero che coi porti consentiva finalmente, alla Sardegna, di avere uno sviluppo moderno e di guadagnarsi le vie dell'avvenire, in una Europa moderna, civile, di avanguardia.

Noi, invece, quei porti li lasciamo morire; il nostro turismo lo lasciamo cadere. Non ricordiamo che il turismo in Sardegna fa gola agli altri; gli altri lo vogliono per sé, lo vogliono a Taormina, lo vogliono in Calabria, lo vogliono in Puglia, nel Gargano: non vogliono che i turisti vengano in Sardegna. Ogni estate siamo, infatti, sempre dinanzi allo stesso problema, con gli inconvenienti di sempre; il turismo subisce lo scorno, ogni volta, di vedere, lungo le calate dei porti di Civitavecchia o di Genova, di Cagliari o di Porto Torres o di Olbia, gente che si affolla per settimane, si prende a pugni, prende a pugni la forza pubblica che interviene per rimettere ordine; e praticamente, non può raggiungere le proprie famiglie (perché abbiamo 500 mila emigrati).

E' una vergogna, per noi che siamo rappresentanti di questo popolo, che un terzo della popolazione attiva del popolo sardo sia emigrato e, mentre disperatamente anela di ritornare in Sardegna, noi lo respingiamo. E non li vogliono neanche nelle terre di emigrazione! Gli vogliono dare la liquidazione perché tornino in Sardegna, dove non c'è lavoro, non c'è pane per loro. Anche il Partito sardo è giusto che muoia; muore perché c'è chi tradisce questo popolo. Chi lo rappresenta, parla male, parla come può, affligge voi, vi affligge, però non manca al suo dovere, non manca al suo compito di difendere questo popolo.

Questo popolo, però, ha un turismo di questo genere: la gente qua non può venire. Quando si arrischia a venire perde tempo, sia per venire che per ripartire. In Sardegna, poi, non c'è un turismo che sia controllato anche nei prezzi. Un solo paese fa il turismo come si deve, in ogni cosa, per quelli che ci vanno: Santa Teresa di Gallura, perché oltrechè negli alberghi che hanno fatto in quella zona (a Capo Testa, in particolare) ha in molte case attrezzature ospitali. Conosco anche la bellissima Isola di La Maddalena, dove sono andato con l'Amministrazione comunale, che voleva un dissalatore per riversarne l'acqua ottenuta nel bacino di Caprera. Ma ho detto agli amministratori: pigliate l'acqua dal Liscia e fatte un acquedotto sottomarino. Così hanno fatto, La Maddalena ha risolto quel problema ed ora è una terra meravigliosa anche per il turismo.

Ora la Sardegna ha tutte queste possibilità, che noi dovremmo difendere così come dovrebbe fare l'Assessore, perché la Sardegna abbia un avvenire. Questo avvenire, noi lo avremo, se assicureremo i trasporti e li renderemo moderni.

Nessun sardo di rilievo, con queste idee, è nella Direzione della Tirrenia; come non c'è nessun sardo neanche nel settore dei trasporti aerei, nei consigli di amministrazione, cioè, laddove si discutono i problemi e in qualche modo si realizzano. Noi siamo estranei, ci becchiamo fra di noi, siamo dei queruli, non dei volitivi, non crediamo che l'autonomia sia una forza rivoluzionaria, crediamo invece che sia un piccolo servaggio e una comodità per quelli che vengono eletti, perché magari hanno una rendita. Buon pro gli faccia! Speriamo che quel tanto che guadagna, a quelli che lo guadagnano male, ritorni in medicine. Io parlo anche male, perché so l'importanza che ha la conquista dell'autonomia e so quanto è grave che noi l'autonomia non la serviamo, e che essa non serva ai sardi.

I sardi, infatti, non credono più nell'autonomia! Vengono qua a chiedere qualche elemosina, a chiedere che qualcuno li aiuti. Ma non sono più combattenti di una causa difficile, come quella che si combatte e si difende in Irlanda, in Catalogna o nelle Asturie, in Scozia o nel Galles. La Scozia, infatti, ha dodici deputati au-

VII LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

tonomisti, il Galles ne ha tre, e credevano che noi insegnassimo qualcosa a loro. Noi abbiamo insegnato l'autonomia agli italiani, ma la fanno molto meglio in Lombardia che in Sardegna, perchè noi manchiamo ai nostri doveri, vi abbiamo mancato fino ad ora. Voi siete appena venuti, a voi affidiamo questo avvenire.

Ora voglio per ultimo (non voglio affliggervi ancora) discutere un problema fondamentale. In Sardegna c'è il problema delle linee automobilistiche. Io Stangoni l'ho indicato come Assessore (ero segretario del Partito); andarono Assessori anche dei sardisti come Giangiorgio Casu e Piero Soggiu: essi fecero insieme la legge dei vini (che è stata propugnata nel mio paese di Oliena), che è la legge più importante che abbia fatto la Regione in agricoltura. E' una grande legge: difatti la Sardegna è diventata una regione vitivinicola. E' una legge che poi si è estesa alle cooperative casearie e olivicole; quindi anche in questo settore non abbiamo niente da imparare da nessuno.

Queste sono leggi utili al popolo sardo! Ma Stangoni fece un'altra legge molto importante: siccome la SATAS era un grande organismo legato alla FIAT di Torino, che aveva questa diramazione in Sardegna, e le sue linee andavano nei paesi che rendevano e non nei piccoli paesi che rendevano poco ai trasporti, Stangoni ha difeso la soluzione di fondo, facendo una legge che prevedeva l'istituzione delle linee dei piccoli paesi. Ebbe questo coraggio! Voleva che tutta la Sardegna fosse allacciata da linee che rendessero a tutti i sardi il trasporto facile e poco costoso.

La pubblicizzazione delle linee è venuta dopo; e per essa io, personalmente, in Comune di Cagliari, ho parlato per primo. Io sono autonomista conseguente, Cagliari invece è una città antiautonomista; ci sono infatti 4 o 5 mila che danno il voto ai Sardisti! Ma è la città che ha messo il cimitero alle sue porte, è la città che ha messo l'Ospedale Marino sulla via del Poetto, che ha messo al centro della città l'Ospedale Psichiatrico, e il Tubercolosario, che ha messo il campo sportivo in un angolo, dove uno entra e poi non esce più anche se ci vanno 50 mila persone. Una città che non ha capito i problemi

del suo sviluppo e dei suoi doveri di città di 300 mila abitanti. La rivoluzione sarda io non posso farla con Gonnosfanadiga, dove è andato una volta Lauro e ha detto: io vi faccio fare la scalinata per andare ad un santuario; e ha preso mille voti. Non posso farla con Oliena o con Trieri, sofferenti ma poco popolate; devo farla con Cagliari, in modo che il Governo in un certo momento capisca che se si muove il sindaco di Cagliari, si muovono 300 mila abitanti che poi sono 500 mila, con quelli dei dintorni, da Quartu a Decimo! Cagliari è una città meravigliosa, favorita dalla natura, dagli uomini, che capeggia tutti i problemi dell'Isola; i problemi della nostra agricoltura, da Cagliari a Milis, infatti, devono essere visti a Cagliari; e così la nostra viticoltura, i nostri sugheri, la pastorizia, le industrie del Gerrei o del Sulcis; così il porto o il turismo. Cagliari ha un grande avvenire, perchè deve servire la Sardegna, non dev'essere la Sardegna a servire Cagliari. Noi non vogliamo estraniare Cagliari dal resto della Sardegna. Stangoni ha fatto quella lotta, allora; abbiamo poi fatto la lotta della pubblicizzazione. Prima, abbiamo voluto servire i paesi nei quali nessuno voleva andare; adesso dobbiamo servire la Sardegna.

I danari noi non dobbiamo darli ai grandi industriali, dobbiamo darli ai poveri, dobbiamo darli a noi stessi, a quanti lavorano in quegli ambienti e in quelle industrie, in quelle attività. Ma vanno controllati, in modo che i danari siano ben spesi e vadano, come è giusto, a quelli che lavorano. Essi devono rendere al popolo sardo, perchè questa è la nostra lotta, il nostro avvenire.

Io ho parlato di questi problemi senza spirito di acrimonia, chè non è nel mio carattere. Bisogna esser pronti a pagare di persona, perchè la Sardegna muore: vede chiudere le sue miniere, la sua vocazione industriale, purtroppo, non serve a nessuno. Muore Carbonia! L'avvenire che dovrebbe giovare alla Sardegna serve agli altri; il sughero l'importano, caro Isoni, dalla Spagna e dal Portogallo, mentre si chiudono magari le industrie in Sardegna. Si chiude anche l'industria del formaggio, non ne vogliono più neanche all'estero; i magazzini sono pieni, stiamo entrando in una grave crisi. Abbiamo un Consiglio regio-

VII LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

nale, abbiamo un esecutivo regionale: mezzi non di vane chiacchiere, ma di lotta, che devono chiamare il popolo a raccolta, un popolo che si muove, che si agita, che crede nell'autonomia: l'avvenire e il progresso non lo ferma nessuno.

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

PIGLIARU (P.S.D.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il dibattito sulla mozione numero 17 offre un'ulteriore occasione utile al Consiglio regionale per fare il punto sulla situazione dei trasporti in Sardegna: su quello che si è fatto, su quello che resta ancora da fare. Offre anche un'utile occasione per riflettere sulle lamentele che quotidianamente salgono dalle diverse zone dell'Isola per inesistenza di collegamenti o per inefficienza degli stessi nel settore dei trasporti.

Lamentele che si ripetono nel tempo e che si ripetono puntualmente soprattutto in quelle zone servite ancora dal privato concessionario; la mozione presentata dai colleghi democristiani evidenzia quest'aspetto, e su questo è necessario che si facciano apertamente in Consiglio regionale delle riflessioni, che riteniamo utili per dare delle risposte a quei settori che le attendono da tempo; questi non sono certamente i piccoli concessionari, sono soprattutto quelli che riteniamo di dover dimenticare in questo dibattito, sono soprattutto cioè gli utenti.

Dal 1967, dalla data in cui si è tenuta la conferenza sui trasporti, è maturata la scelta politica, la volontà politica di procedere speditamente per la pubblicizzazione del settore dei trasporti in Sardegna ed è così che è nata la legge istitutiva dell'ARST, la numero 3 del 1970. Dotazioni finanziarie della legge istitutiva dell'ARST e alcune parti normative si sono rivelate, durante il periodo di attuazione della stessa legge, insufficienti. Era ed è ancora valida la scelta politica di fondo: di considerare il settore dei trasporti un servizio sociale e, quindi, da affidare alla gestione della mano pubblica. Si è proceduto però parzialmente ad attuare il dettato, la volontà istituzionale di quella legge; non si è proceduto cioè alla attuazione per intero della volontà

politica che istituiva in Sardegna la gestione pubblica dei trasporti. Si è proceduto così, all'assorbimento, o meglio, alla rilevazione dei pacchetti azionari della SATAS e della SCIA e quindi, portando avanti una iniziativa che era e rimane nella volontà della legge solo in termini parziali, rimaneva fuori dalla pubblicizzazione, dal completamento della volontà politica e istitutiva dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, una grossa fetta di privati concessionari; ad essi, con la istituzione della legge numero 3 del 1970, dicevamo che dovevano cessare di gestire il servizio dei trasporti in Sardegna, in quanto l'esigenza, la volontà politica espressa in quella legge riteneva di sottrarre al privato concessionario, giustamente, un servizio che era ritenuto e che è ancora ritenuto (il tempo ha consolidato questo convincimento) di interesse sociale e che, quindi, necessariamente, doveva e deve essere gestito dalla mano pubblica.

E rimase così dal periodo della istituzione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, 1970, fino al momento in cui il Consiglio regionale ha ritenuto di dover modificare questa legge per l'esperienza maturata, perchè attraverso il tempo ha visto le insufficienze della legge stessa e soprattutto nell'aspetto finanziario, che non era più sufficiente neppure per l'aspetto gestionale di quella parziale pubblicizzazione che si era portata avanti; il Consiglio regionale ha ritenuto di proporre una modifica della legge ed è così che, a conclusione della passata legislatura, fu portata avanti e votata dal Consiglio regionale la legge modificativa della numero 3 del 1970, l'attuale legge numero 16. Che cosa si è voluto risolvere con questa nuova legge? Intanto, si è voluto adeguare l'aspetto finanziario della vecchia legge numero 3; i deficit gestionali che si registravano all'ARST, con la gestione dell'ARST, dimostravano che gli stanziamenti previsti con la legge numero 3 erano insufficienti; i passivi gestionali non consentivano neppure di programmare spese d'investimento. Quindi, sotto l'aspetto squisitamente finanziario vi era ormai una pressione nei fatti, per cui si doveva arrivare ad una modifica della vecchia legge numero 3, e l'aspetto finanziario, appunto, innanzitutto, si poneva come esigenza per arrivare a tale modifica. Il secondo

VII LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

aspetto che si era inteso regolamentare, come è stato ricordato, era quello di dare una programmazione più razionale e più articolata all'intera rete dei trasporti in Sardegna, coinvolgendo e chiamando in causa direttamente le altre aziende pubbliche che operano nel settore, quali le Strade Ferrate Sarde, le Ferrovie complementari, le Ferrovie meridionali. E si è ipotizzato, quindi, impegnando in questo l'Assessorato competente ai trasporti e l'intera Giunta regionale a predisporlo, entro sei mesi, un programma organico per una razionale visione di una rete dei trasporti in Sardegna e per l'individuazione dei bacini di traffico in cui coinvolgere le gestioni di altre aziende pubbliche. E, questo, non per una sola esigenza di articolazione geografica dei bacini di traffico, ma, evidentemente e soprattutto, per coinvolgere anche lo Stato in quelli che erano i passivi gestionali crescenti nel settore dei trasporti, stanti gli indici abbastanza eloquenti e significativi che già ci forniva l'Azienda Regionale Sarda Trasporti con un esperimento di vita di appena tre anni.

C'era l'obiettivo (e rimane l'obiettivo di quella legge modificativa dell'ARST) di coinvolgere quindi anche lo Stato nella distribuzione dei costi dei passivi gestionali, che derivano da circostanze che sono state ampiamente e validamente ricordate in quest'Aula: costi crescenti per quanto riguarda i pezzi di ricambio, costi crescenti per quanto riguarda il carburante, costi crescenti per quanto riguarda, sia pure parzialmente, oneri previdenziali e stipendi al personale dipendente. D'altra parte, la stessa Azienda Regionale Sarda Trasporti, nel presentare i suoi bilanci, denuncia queste passività gestionali e denuncia la difficoltà, data la notevole differenza che vi è tra entrate e costi, a portare avanti il servizio, che è stato ritenuto dalla vecchia legge numero 3, e che è ritenuto ancora dalla legge numero 16, un servizio sociale il cui costo deve essere sopportato, necessariamente, dall'Ente pubblico.

Rimangono — sono state enunciate in quella legge — scadenze perentorie, precise: entro il 31 dicembre 1974 le concessioni ai privati non saranno più rinnovate; è un'affermazione valida in quanto è valida la scelta politica che è stata fatta, evidentemente, di sottrarre alla gestione

del privato un servizio considerato di interesse pubblico; quindi, conseguentemente, si rendeva necessaria la gestione interamente affidata alla mano pubblica, e l'enunciazione era valida nel momento in cui è stata varata la legge, ed è valida ancora oggi, perchè oggi più che mai si sente l'esigenza di considerare il servizio dei trasporti come un servizio sociale e quindi da affidare alla gestione pubblica. Ma le affermazioni producono anche degli effetti; non c'è dubbio che nel momento in cui nella legge abbiamo fatto una scelta politica, valida allora, valida ancora oggi, nel momento in cui noi diciamo queste cose ai privati concessionari rimasti ancora fuori dal completamento, da quella che è stata la scelta di fondo, che è quella della pubblicizzazione, nel piccolo concessionario, che non è il nostro soggetto di riferimento in questo dibattito, evidentemente, produciamo, non c'è dubbio, degli effetti, non tanto per la situazione di disagio, che non ha bisogno di essere ulteriormente spiegata, perchè già ampiamente è stata illustrata nella mozione e spiegata in quest'aula, ma una situazione di evidente disagio, in quanto sa che entro il 31 dicembre del 1974, deve smettere la sua attività, giacchè è espressa in legge la volontà politica di non rinnovare ulteriormente le concessioni e si trova di fronte alla impossibilità di fare programmi di investimento per far fronte a quella parte di parco macchine che tecnicamente non è idonea a garantire un trasporto sicuro.

Si trova di fronte alla pressione che sale dagli stessi dipendenti che lavorano per conto suo, pressione che parte dal momento in cui è stata istituita l'Azienda regionale dei trasporti, che ha creato delle legittime aspettative tra i dipendenti di questi piccoli concessionari, in quanto la istituzione dell'Azienda regionale dei trasporti, se è stata una conquista politica voluta dal Consiglio regionale, voluta dalla quasi totalità dei settori politici presenti in questo Consiglio, se è stata una conquista valida allora, e oggi ancora più valida perchè l'esperienza lo ha dimostrato, è vero anche che ha creato delle aspettative e delle sperequazioni; i dipendenti dell'ARST sono stati giustamente portati ad un livello di trattamento economico accettabile; giustamente è stato aggiornato il loro trattamento

VII LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

economico; giustamente è stato aggiornato il loro contratto sotto il profilo normativo, ma sono rimasti, però, come pietra di paragone dipendenti ancora di privati concessionari, che attendono che si attui totalmente l'enunciazione politica contenuta nella legge numero 3 e ribadita e riconfermata e sottolineata nella legge numero 16.

In questa attesa, quindi, non sono coinvolti solo i piccoli concessionari, che 4 anni fa ammontavano a 50-55 unità, ma che ora, attraverso il tempo, attraverso questa attesa piena di punti interrogativi, a cui spesso non si riesce a rispondere con la necessaria chiarezza, piano piano sono andati diminuendo, attuando forse quello che è stato l'invito di un collega stamattina (non so fino a che punto valido), "se non conviene, chiudano". Non c'è dubbio, ci sono alcuni concessionari che hanno chiuso; ma non è dei piccoli concessionari che chiudono che dobbiamo preoccuparci, quanto delle zone della nostra Sardegna che rimangono non collegate, perchè se vi fosse immediatamente il servizio sostitutivo da parte dell'azienda pubblica di trasporto, il problema del piccolo concessionario che chiude rimarrebbe un problema squisitamente morale, umano, e non preoccupante sotto il profilo politico-sociale; ma, nel momento in cui non si sostituiscono questi collegamenti tra zone e zone, non c'è dubbio che a soffrirne in definitiva sono i nostri studenti, sono i nostri lavoratori, sono le nostre popolazioni.

Sono di questi ultimi giorni le notizie che appaiono sulla stampa di studenti o lavoratori che occupano le scuole, che occupano i Comuni, che protestano, che reclamano la presenza di un servizio dei trasporti, che li colleghi con la scuola, che li colleghi con la fabbrica, con il posto di lavoro. E allora, il problema è molto semplice.

Sono state e rimangono valide le scelte politiche fatte; non c'è dubbio che il processo della pubblicizzazione non può tornare indietro; i costi ci sono e si registrano questi passivi nella gestione pubblica; altrettanto, se non in misura così massiccia, dobbiamo credere alla denuncia che viene da parte di chi, piccolo concessionario, ancora regge nel settore dei trasporti in Sardegna e lamenta un passivo gestionale, lamenta una entrata inferiore rispetto ai costi. Ci si chiede:

perchè non rinunciano? Ma noi proprio di questo dovremmo preoccuparci; e se dovessero rinunciare e noi non fossimo in grado di garantire il collegamento di queste zone? Il discorso rimbalzerebbe a livello di manifestazione popolare; non è la prima volta che assistiamo a spettacoli e a proteste di questo genere. E allora, il discorso si pone in maniera molto semplice: non si tratta di rivedere la legge, di invertire il meccanismo di un processo che è già in atto e che sta dando i suoi frutti positivi per quanto riguarda l'esperimento della gestione pubblica dei trasporti.

Si tratta di dare una risposta a chi la attende, giustamente, con chiarezza, sia essa negativa o positiva, sia essa di chiusura o di attesa. Noi non possiamo, però, evidentemente, dire a chi bene o male garantisce, in parte con mezzi tecnicamente validi, e in parte con mezzi non più validi (ma che, comunque, garantisce il collegamento e il trasporto per le nostre popolazioni) non possiamo dire: continuate a gestire questo servizio in attesa che l'azienda pubblica sia in condizioni di reperire gli autobus sufficienti a sostituirvi. E nel frattempo, il piccolo concessionario (e l'effetto che si produce poi è a danno dell'utente) continua a portare avanti un servizio all'insegna dell'improvvisazione, con autobus che non sono tecnicamente più validi; persino la manutenzione, infatti, viene a scarseggiare, una volta che il titolare della concessione non è incentivato a fare spese di investimento, non sapendo quali sono le sue prospettive, la sua pagina finale.

E' da quattro anni ormai che esiste questo problema e sarebbe utile non cercare proroghe di sei mesi o di un anno, cosa che già, nel passato, sono state fatte, e a ben poco servono. Una proposta potrebbe essere quella di programmare, proposta emersa stamattina nel dibattito in quest'aula e non per la prima volta in verità; già in altre occasioni sono stati predisposti addirittura programmi per arrivare al completamento della pubblicizzazione, dicendo in maniera chiara ai piccoli concessionari, ai dipendenti che lavorano con essi e agli utenti interessati al collegamento delle diverse zone in cui operano i piccoli concessionari stessi, entro quale periodo di tempo si sarebbe arrivati alla sostituzione totale o parziale

VII LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

della gestione nel servizio dei trasporti. Certo, non c'è dubbio che il discorso della individuazione dei bacini di traffico è un discorso validissimo, che rientra nella esigenza di arrivare ad una programmazione più razionale, più articolata dell'intera rete dei trasporti in Sardegna.

Ma, in attesa che questi bacini di traffico vengano individuati, in attesa che questo programma venga varato, in attesa che la stessa Regione sarda ottenga la risposta da parte del potere centrale (a cui chiediamo di essere coinvolto nell'onere dei passivi gestionali nel momento in cui avremo individuato questi bacini di traffico), in attesa che tutto questo avvenga, perchè è stato più volte sollecitato e certamente anche dall'attuale Giunta, che mi risulta si muova in questa direzione per arrivare ad una sollecitazione nei confronti dello Stato, ad un incontro che definisca le situazioni ibride in cui operano ancora altre aziende pubbliche in Sardegna, come le Ferrovie complementari, le Strade Ferrate Sarde; in attesa ancora che vengano individuati gli strumenti finanziari da mettere a disposizione di queste altre aziende pubbliche, in attesa che tutto questo avvenga, è necessario che noi ci preoccupiamo di garantire comunque, nel frattempo, il collegamento tra le diverse zone e il servizio del trasporto alle nostre popolazioni, agli studenti, agli operai.

Se non riusciamo a regolamentare, a dire con chiarezza in che termini noi possiamo chiedere a chi ancora resiste nel portare avanti il trasporto privato, malgrado le enunciazioni delle leggi del 1970 e del 1974, ebbene, se noi non riusciamo a dire in che modo debbono ancora reggere questi collegamenti, non vedo, sotto il profilo della correttezza, come si possa chiedere a chi sostiene di gestire le linee con passivi gestionali, non vedo come si possa dire "continue a gestire le linee nell'interesse della collettività, noi non ci preoccupiamo del fatto che voi ci rimettiate o meno". Non si può neppure dire in maniera così semplicistica: le linee attive rimangano, i rami secchi si chiudano. La nostra preoccupazione, la preoccupazione del Consiglio regionale è partire da un discorso inverso; proprio dei settori, di quei rami che si dicono essere secchi, non produttivi — e credo che di attivi ce

ne siano rimasti molto pochi, in Sardegna, per la verità — proprio di quei settori, di quei rami di trasporto, di quelle linee di trasporto, dovremmo preoccuparci, per garantirne la sopravvivenza. Se noi dovessimo invece partire dal presupposto contrario: che le enunciazioni, le leggi ci sono, ma camminiamo ignorando la realtà quotidiana che è sotto i nostri occhi, evidentemente compiamo qualche cosa che è contro il buon senso comune. Non possiamo dire: "continue a gestire il servizio dei trasporti, in attesa che..." senza precisare, specificare che conclusione avrà questa vicenda, che ormai dura da 4 anni. Oltretutto, se noi riuscissimo a programmare, a fare un calendario specifico in questo settore, per quanto riguarda il completamento della pubblicizzazione, non c'è dubbio che incentiveremmo anche gli investimenti da parte di questi sopravvissuti che sono i piccoli concessionari; incentivando gli investimenti i piccoli concessionari stessi sarebbero certamente invogliati ad acquistare, a sostituire mezzi fatiscenti, mezzi che ormai non servono più al servizio del trasporto e che diventano perfino pericolosi per l'utenza; non c'è dubbio che sarebbero invogliati a sostituirli, sapendo però entro quale programma è destinata la propria azienda, l'azienda in cui investono questi danari.

Senza avere questa certezza, indubbiamente, il piccolo concessionario continua a sopravvivere, continua a vivacchiare in attesa che qualche cosa accada, ma è chiaro che deve subire queste non risposte, deve subire sollecitazioni da parte di dipendenti che arrivano a forme perfino di esasperazione, nel tentativo di costringere la Regione sarda a compiere quanto si era impegnata a fare, e cioè il completamento della pubblicizzazione. Il dipendente chiede, aspira legittimamente ad avere un trattamento uguale ai suoi colleghi che lavorano presso l'azienda pubblica; evidentemente, anche i lavoratori esercitano una pressione in questo senso. Ora le proposte che sono emerse questa mattina, vanno valutate, non c'è dubbio che bisognerà delegare la Giunta; alla Giunta però bisogna dire, senza entrare in maniera specifica nelle proposte operative: date una risposta alla situazione in cui si trovano questi piccoli concessionari, non perchè ci interessano

VII LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

solo i piccoli concessionari, ma perchè i nostri interlocutori diretti sono gli utenti e la nostra preoccupazione è di rispondere alle aspettative di chi nel settore ha operato e continua ad operare e di garantire comunque al nostro concittadino un servizio di trasporto che, se non si può dire efficiente, quanto meno esiste, e se questo dovesse mancare i disagi sarebbero certamente superiori; e allora probabilmente ci troveremmo a discutere sotto la pressione non più di una mozione opportunamente presentata in questo Consiglio, ma sotto la pressione del cittadino, del lavoratore, dello studente che si vede privare di colpo del servizio dei trasporti, sia pure portato avanti in maniera insufficiente.

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

MURAVERA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, quello che, fino a pochi anni fa, poteva sembrare uno dei problemi secondari, uno dei tanti fra i servizi civili, è diventato uno dei problemi più importanti della nostra Regione, problema tanto grave e tanto importante quanto quello della occupazione, problema, però, che è molto lontano dalla sua giusta soluzione. E' un problema grave, come è stato definito qui questa mattina, nel dibattito appassionato, negli interventi da parte di numerosi colleghi, un problema tanto grave che il Consiglio regionale sta dibattendo in questa legislatura e che ha dibattuto parecchio nell'altra, per il quale ha adottato anche delle soluzioni, dei provvedimenti ai quali la nostra parte politica ha dato un notevole contributo.

Ma, ripeto, questo problema se è grave in tutta l'Isola, sicuramente lo è nelle zone interne, in quelle emarginate dal processo economico moderno, lo è soprattutto nelle zone montuose, nelle zone isolate, nei piccoli centri, in quelle zone oggi maggiormente interessate a un nuovo processo di sviluppo economico.

Dire che vi è malcontento, dire che questo malcontento è diffuso, è dire troppo poco. Oggi vi è rabbia, vi è ira, in tutta l'Isola, per la mancata soluzione del problema dei trasporti. E contro l'inerzia da parte delle amministrazioni pre-

poste a risolvere il problema dei trasporti, contro i ritardi, contro l'indifferenza, l'apatia, il disinteresse al problema, i lavoratori sono ricorsi, stanno ricorrendo a varie forme di protesta, forme energiche di protesta.

Assistiamo (e la stampa ce ne dà testimonianza tutti i giorni in tutte le parti dell'Isola), a lunghe, a dolorose anche, manifestazioni pubbliche, a scioperi prolungati, a cortei, a blocchi stradali, alla interruzione di tutte le attività; e non si tratta di manifestazioni isolate, non si tratta di lotte di una categoria, di gruppi sparuti di persone, si tratta di lotte condotte da intere popolazioni, lotte attorno alle quali si riesce a trovare l'appoggio delle varie forze sociali che operano nei Comuni, lotte alle quali non manca l'adesione da parte delle Amministrazioni comunali. Si tratta di lotte che hanno investito, che stanno investendo, decine e decine di paesi, lotte che hanno avuto l'appoggio, l'adesione di vari strati sociali, come ho detto prima. Il disagio, infatti, è per tutti, il disagio è per moltissime persone; ma chiediamoci perchè è scoppiato questo problema, questo bubbone, perchè ha assunto tali e così vaste proporzioni.

Certamente, fino a due anni fa, il problema dei trasporti era grave, era acuto, ma non aveva mai raggiunto la tensione che ha raggiunto da quando è scoppiata in Italia la crisi energetica, perchè molte delle cause nascono proprio da quel momento. Cioè, da quando è aumentato il costo del carburante, che ha continuato poi ad aumentare e nel giro di un anno e mezzo è aumentato di tre volte; è cresciuto poi il costo delle autovetture. Questi costi, il costo del carburante, l'elevato costo delle autovetture e altre ragioni, non possono più consentire l'utilizzazione del mezzo privato, incidono troppo sui salari dei lavoratori; il costo del mezzo privato, oggi, per l'operaio, per il dipendente pubblico, è eccessivamente oneroso, non può essere in nessun modo sopportato; ecco perchè è aumentata la richiesta del mezzo pubblico, ecco perchè è aumentata la domanda di questo servizio sociale, cioè dei trasporti pubblici.

Quindi, si è richiesta l'espansione, l'ampliamento, l'ammodernamento dei trasporti a cura dei Comuni, a cura dell'ente pubblico in genera-

VII LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

le. Ma di fronte a questa domanda, di fronte a questa espansione, di fronte alla richiesta da parte di un sempre crescente numero di utenti, vi è stata una paurosa carenza da parte dell'Amministrazione regionale, una insufficienza nelle risposte date al problema e, soprattutto, vi è stata una insufficiente programmazione nel settore.

Questa insufficiente programmazione, questa mancata risposta è stata evidente, è evidente in modo particolare in quelle zone interessate a nuovi insediamenti industriali, come quella di Ottana.

Stamane, il collega Macis ha illustrato la situazione di Ottana, la situazione di Carloforte e di altri centri. La abbiamo illustrata molto bene nell'interpellanza firmata da Macis, Birardi ed altri; per quanto riguarda la situazione della Provincia di Nuoro, lo abbiamo detto in una interpellanza firmata il 5 agosto e ci duole rimarcare che la risposta a questa interpellanza non c'è stata, che le risposte alle richieste urgenti di intervento a favore di questo settore non sono venute con la tempestività che era dovuta, ed oggi ci troviamo con una tensione acutissima, soprattutto nella zona di Ottana, nella Sardegna centrale e nella Provincia di Nuoro.

A Ottana gravitano migliaia, alcune migliaia, di lavoratori; lavoratori che provengono da tanti paesi, da decine e decine di paesi; paesi che interessano non solo la Provincia di Nuoro, ma anche la Provincia di Sassari e quella di più recente costituzione, cioè quella di Oristano.

Noi dobbiamo ricordare a questa Assemblea, che uno degli impegni assunti quando ci fu l'insediamento industriale ad Ottana, fu quello di cercare di evitare a tutti i costi lo spopolamento dei paesi, che attorno ad Ottana gravitavano, lo spopolamento dei paesi più poveri, lo spopolamento dei paesi già economicamente arretrati, al fine di non impoverirli ulteriormente, e di non alterare, nella misura in cui fosse possibile, le strutture culturali degli stessi.

Si era ribadita la necessità di far sì che gli operai potessero tornare da Ottana ai loro paesi, trascorrere il tempo libero assieme ai familiari, partecipare alla vita sociale e civile nelle comunità dov'erano vissuti fino ad allora. Impedire anche (si era detto), che le abitazioni nascessero a

bocca di fabbrica; ma, contemporanea all'insediamento industriale, non c'è stata la predisposizione dei servizi e fra questi servizi intendo riferirmi in questo momento al trasporto pubblico.

Di conseguenza, siamo arrivati alla situazione attuale, che, come è stato detto, è veramente drammatica. Come si viaggia oggi? Quando si viaggia, si viaggia nel peggiore dei modi. Io, in diversi paesi, ad iniziare dal mio, di prima mattina, ho assistito alla lotta per l'accaparramento del posto, la lotta per impadronirsi della maniglia dell'autobus, non per occupare il posto a sedere, ma per avere uno spazio in cui stare in piedi, per un'ora, un'ora e mezza. Pullmanns che dovrebbero trasportare al massimo 40-45-50 persone, oggi trasportano anche 100-110 passeggeri, con grave rischio per l'incolumità, per la salute, per la vita di chi viaggia, di chi prende il mezzo pubblico. Il pullmann che viaggia quotidianamente da Gavoi per Sarule, fino ad Ottana può caricare 45 passeggeri. Tutti i giorni, sistematicamente, deve, è obbligato a caricarne oltre 100.

Ai lavoratori non è mancato l'appoggio da parte dei sindacati, da parte di altre categorie. I sindacati, assieme ai lavoratori, hanno elaborato anche un programma per la soluzione del problema; i sindacati hanno promosso incontri con le categorie, incontri a Nuoro con i dirigenti dell'ARST, con i dirigenti della Motorizzazione, in Prefettura. Inspiegabile, ingiustificata è stata l'assenza a queste riunioni di membri della Giunta.

E in questa situazione grave, drammatica, si è arrivati anche all'inizio dell'anno scolastico. Gli istituti di scuola superiore sono, in genere, ubicati nel capoluogo di Provincia o nei centri mandamentali, oltre che a Nuoro, cioè, a Macomer, Bosa, Lanusei, Ierzu, Isili; oltre che al disagio dei lavoratori pendolari che partivano per Ottana, abbiamo allora assistito al gravissimo disagio, all'impossibilità di frequentare le lezioni da parte di centinaia, migliaia, anzi, di studenti. Si dice che, in Italia, l'anno scolastico inizi il 1° ottobre: non è vero. Per molti studenti l'anno scolastico non è ancora iniziato. In alcuni istituti ancora non si è fatta lezione. Ecco, quindi, come il problema ha assunto proporzioni vastissime.

A Nuoro una soluzione c'è stata: l'utilizza-

VII LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

zione dei mezzi dell'ARST in modo che potessero prima trasportare gli operai dai paesi a Ottana e, in seguito, trasportare gli studenti dai propri paesi a Nuoro. Ma come, questa soluzione? Ritardando di un'ora l'inizio delle lezioni. Siamo l'unica zona, quella di Nuoro, dove le lezioni non iniziano alle 8 e mezza, ma un'ora dopo.

Si tratta di soluzioni, speriamo momentanee, che non soddisfano, che non possono soddisfare nessuno. Che cosa comporta infatti questo ritardo di un'ora nell'inizio delle lezioni? A parte il fatto che in molti istituti ancora, come ho detto, non si è fatta lezione, non si è iniziato il programma, per molti studenti comporterà quasi sicuramente la perdita dell'anno scolastico. L'anno scolastico è già compromesso e, di conseguenza, tutti questi ritardi, per la mancata soluzione del problema dei trasporti avranno effetti negativi sul rendimento scolastico degli alunni, sullo svolgimento dei programmi e, quindi, sull'esito finale dell'anno scolastico.

E' già alta la mortalità scolastica nella nostra Regione e, in modo particolare, nella Provincia di Nuoro; ma continuerà a crescere, e a farne le spese saranno senz'altro i figli delle famiglie meno abbienti, delle famiglie più diseredate, che non possono permettersi il lusso di trasportare i propri ragazzi con i mezzi privati alla scuola. Quindi avremo ulteriori cali nel numero dei promossi e nella frequenza scolastica.

Se la situazione è grave in Sardegna, gravissima in Provincia di Nuoro, è addirittura insostenibile in alcune zone della Provincia di Nuoro, in modo particolare nella Baronia e nel Sarcidano. Occorre che la Giunta, al più presto, esca dal suo immobilismo, sia più decisa, più spedita, più precisa nelle decisioni e nei provvedimenti.

Certo, noi non chiediamo, come è stato detto da alcune parti, che il potere pubblico intervenga a favore dell'iniziativa privata. Noi non siamo tra quelli che chiedono il potenziamento delle autolinee private. La Regione ha gli strumenti, la Regione ha una legge. La legge è stata anche rifatta, è stata riveduta. Occorre che, all'interno di questa legge, si programmi anche per i trasporti. Noi chiediamo il potenziamento, l'ammodernamento, l'estensione del servizio pub-

blico, il collegamento, anche con gli altri servizi pubblici a carico dello Stato che esistono nella nostra Isola. Per quanto riguarda Ottana, per quanto riguarda la Sardegna centrale, chiediamo un intervento organico per la soluzione del problema.

Ma ci piacerebbe sentire qui, dall'Assessore, dai membri della Giunta, quali sono le direttive programmatiche che la Giunta ha impartito all'Azienda Regionale Sarda Trasporti, quali i piani predisposti dall'Azienda stessa. Se non si risolve il problema dei trasporti, non si risolve nemmeno il problema del lavoro. Oggi il problema del lavoro, il problema dell'occupazione è legato, in molte zone, a causa della pendolarità, alla soluzione del problema dei trasporti pubblici nella nostra Isola.

PRESIDENTE. 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, discutere su un tema e un argomento come quello che è stato impostato con l'illustrazione della mozione presentata dai colleghi Carrus, Serra ed altri, diceva qualcuno, è una premessa ad un più vasto discorso che va portato avanti, se riteniamo di affrontare seriamente il problema, e di sottoporre all'Assemblea proposte possibili, concrete.

Certo, non è mancata la denuncia di situazioni particolari; potremmo elencarne e sottolinearne noi alcune altre, che arrivano spesso ad un punto drammatico per certe popolazioni, per certi tipi di utenza; ma anche, qualche volta, nel voler protestare, nel voler contestare, io così per inciso cito un episodio, si arriva al ridicolo. Io non sto a dire quale sia il paese; non importa; è arrivato un telegramma di sollecito, di protesta, perchè in un centro dove partivano due pullmanns, uno aveva l'aria condizionata, l'altro no, e si protestava perchè, necessariamente, tutti e due dovevano avere l'aria condizionata.

DEL RIO (D.C.), *Presidente della Giunta*. Si è occupata anche la sede municipale.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Si arriva spesso ad assurdi del genere, quando la protesta non viene controllata dalle forze politiche, dai sindacati; si arriva anche a degenerazioni nel portare avanti un problema che riteniamo sia drammaticamente importante nella realtà della nostra Sardegna, proprio per la denuncia che, in modo accorato, il collega onorevole Melis ha fatto in quest'aula, dicendo e sostenendo che, per la Sardegna, il problema dei trasporti è vita, perchè è l'unica isola dell'Europa. Non c'è dubbio. Noi concordiamo con questo tipo di denuncia, che riflette ed investe il problema più ampio dei trasporti, dei collegamenti, della insularità della nostra Regione, che ha bisogno evidentemente di essere collegata, perchè senza questo collegamento a nulla o a poco vale che si affrontino i problemi di sviluppo sociale; a nulla o a poco vale che si facciano sforzi per intervenire nel settore dell'agricoltura, nel settore della stessa industria, perchè, alla base di tutto, noi riteniamo, come qualcuno ha dichiarato giustamente, e con il quale concordiamo, sia il problema dei trasporti.

Dei colleghi che hanno illustrato i diversi documenti affrontando tutta la tematica che apre questo problema, alcuni hanno sottolineato il dato positivo, l'importanza che riveste il fatto che la Sardegna sia una delle poche Regioni che ha avuto il coraggio, attraverso una sua legge, la legge numero 3 prima, la legge numero 16 dopo, di affrontare direttamente il problema. Altre Regioni che, per competenza statutaria potevano adottare provvedimenti del genere, sono ben lontane dall'aver affrontato il problema in questi termini e sono intervenute con leggi che aiutano la creazione di consorzi tra Comuni e Province, che aiutano i privati concessionari attraverso interventi per linea-kilometro, per kilometro ed altre incentivazioni, sempre di natura para-pubblicistica. Invece, in Sardegna, anche se vi è fermento, anche se vi può essere ira, come qualcuno ha detto, l'ira non è mai come in altre Regioni, dove si è arrivati agli estremi della disobbedienza civile, agli estremi della lotta ben più pesante di quella avvenuta in Sardegna.

Perchè noi, coi nostri limiti, abbiamo ritenuto, tutti d'accordo, le forze politicamente

più coraggiose, più avanzate, di utilizzare lo strumento della mano pubblica attraverso una legge che abbiamo tutti esaltato in gran parte, tutte le parti del Consiglio, che è la legge numero 16.

Una legge questa che non v'è dubbio, è di approvazione recente, perchè pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione il 21 giugno (credo che il collega Macis l'abbia sottolineato), proprio subito dopo le elezioni, quando si stava per formare la Giunta, quando si stava per arrivare ad un periodo feriale, che non è stato certamente di ferie per quanto riguarda la Giunta, ma che evidentemente impegnava la struttura burocratica dell'Amministrazione regionale e non ha consentito di portare avanti tutti i discorsi, cadendo, fra l'altro, questa legge numero 16, in un momento particolare di crisi nel nostro Paese. Crisi non solo economica generale, ma crisi energetica che, quindi, ha raddoppiato i problemi e ha superato le previsioni, perchè davanti ad una previsione, che era alla base, vorrei dire, della legge numero 16, e della commissione e delle stesse strutture aziendali dell'ARST sulla possibilità d'acquistare un pullmann per 14 milioni, oggi siamo arrivati a 34 milioni, a 40 milioni; davanti ad una richiesta di trasporto pubblico, che era d'un certo tipo, perchè s'utilizzava il mezzo privato, oggi siamo arrivati ad una richiesta di trasporto pubblico maggiorato.

Non c'erano i problemi che oggi ci sono ad Ottana; non c'erano, come ci sono oggi, i problemi della SARAS, perchè l'operaio preferiva avere una indennità che consentiva l'utilizzazione della propria macchina. Oggi questi problemi sono stati moltiplicati, sono stati aumentati dalla crisi. Queste considerazioni, che io svolgo e che cercherò di svolgere in un intervento che non può non essere dispersivo, perchè le considerazioni sono diverse, io cercherò di fare anche per le altre denunce che sono state fatte dai colleghi per quanto riguarda il settore particolare dei trasporti su gomma, e alla fine cercherò di dare risposte più complete per quanto riguarda le mozioni, le interpellanze e i documenti, perchè, evidentemente, importano risposte più precise.

Sulla parte generale, per quanto riguarda la mozione numero 17, noi dobbiamo tener conto

di un dato: di quanto è avvenuto nella nostra Sardegna, dove l'uso del territorio nei modi nei quali si è attuato sino ad ora, obbedendo ai criteri speculativi del massimo sfruttamento del suolo, determinato da una forte concentrazione urbanistica e con l'assenza di vincoli capaci di garantire l'equilibrio fra insediamenti abitativi, insediamenti industriali e infrastrutture sociali, ha determinato una crescita del bisogno di mobilità. Noi dobbiamo considerare che di fronte a questa situazione, alla situazione economica cui accennavo poc'anzi, che ha fatto privilegiare in modo smisurato lo sviluppo di certi settori industriali, legati in modo più o meno diretto alla motorizzazione privata, la politica economica, lungi dall'essere mancata, è stata finalizzata a questo tipo di indirizzo, provocando, di conseguenza, la dispersione degli investimenti relativi al trasporto collettivo a fronte d'una incontrollata estensione degli investimenti incentivanti il trasporto individuale e privato.

Questo dato noi non possiamo ignorarlo, chè quella era la logica sino alla crisi energetica; su quella logica ci siamo tutti mossi e adagiati, forze politiche e forze sindacali, categorie e utenti normali dei trasporti. Abbiamo dimostrato in questo modo che il problema dei trasporti terrestri, emerso da questa scelta, era basato sul principio di assegnare le funzioni fondamentali al mezzo privato su gomma, relegando il trasporto pubblico ad un ruolo marginale e del tutto inefficiente.

Abbiamo cercato e stiamo cercando, in questo Consiglio, tutti d'accordo, attraverso gli intendimenti che abbiamo voluto esprimere, prima nella legge numero 3 del 9 giugno 1970, poi nella numero 16 del 20 giugno 1974, di ribaltare questi indirizzi di politica dei trasporti con i quali, in sostanza, gli stessi vengono sottratti alla pratica concorrenziale della legge del profitto, alla dispersione delle risorse, per incentrarli nelle mani della parte pubblica, perchè curi l'equilibrato, armonico sviluppo, ne fissi gli orientamenti, ne esegua i controlli, appronti i mezzi adeguati per l'attuazione d'un piano generale che coordini i singoli piani di riorganizzazione comprensoriale degli autoservizi.

Se questo discorso che noi abbiamo trasfe-

rito nella legge, viene portato avanti, come deve essere portato avanti, evidentemente, attraverso i necessari collegamenti con gli enti locali, con le organizzazioni sindacali, con i bacini di traffico, questo problema può essere superato. Ma occorre dare tempo al tempo. Non si può dire che la Giunta si è adagiata, che la Giunta è inefficiente, perchè sono decine gli incontri che sono avvenuti con organizzazioni sindacali, con lavoratori e con comitati di fabbrica. Non abbiamo mandato via nessuno, siamo andati dovunque, spesso là dove neanche i sindacalisti, neanche i rappresentanti politici erano presenti ad ascoltare anche la semplice denuncia d'un sindaco. Però, credo, dobbiamo tener conto che non esiste solo l'ARST in Sardegna, che l'ARST nella legge numero 16 è una delle aziende pubbliche. Esistono le Ferrovie Complementari, le Strade Ferrate Sarde, le Ferrovie Meridionali; di queste gestioni, io non ve ne farò la storia, perchè sono stato pregato di essere breve; ma dovrei illustrarne la situazione, perchè esse agiscono in danno e per conto dei vecchi concessionari privati. Sono pendenti delle cause.

Occorre (forse l'Assemblea non lo sa, ma io potrei documentarlo sulla base dei rapporti non solo epistolari ma anche personali a livello di direzione generale, d'Ispettorato della motorizzazione, di Direzione generale dei trasporti) una maggiore presenza delle concessionarie governative, siano esse Ferrovie Complementari, o Ferrovie Meridionali Sarde, o Strade Ferrate Sarde, perchè esse ricevono i mezzi non dal bilancio della Regione, ma dal bilancio dello Stato. E siccome devono agire in una sorta di conservazione delle linee, così com'erano concepite nel passato, senza ampliare se non in una dinamica aziendale, come è detto nel decreto di nomina del Commissario governativo, altro non potrebbero fare se non ripetere pedissequamente le vecchie linee, come è detto nella legge (ch'è stata discussa in quest'Aula, e discussa e accettata dai sindacati) di ammodernamento delle Ferrovie Complementari Sarde; i trasporti su gomma, cioè, dovrebbero seguire, fiancheggiare il vecchio tracciato senza spostarsi, se non per quello che è indispensabile: perchè mancano le strade, ad esempio. E questo confronto, questa battaglia, non è una

battaglia che dobbiamo vincere in quest'Aula, o che l'Assemblea deve vincere superando la resistenza o le remore di una Giunta, o d'un Assessorato; dobbiamo vincerla a livello governativo, in una contestazione che tenga conto di tutta una serie di ricorsi che sono in atto, di decisioni che non sono più del solo potere esecutivo, ma che investono altri ordini di poteri, come accennavo poc'anzi. Questo spiega anche il raffronto che faceva, non ricordo bene se il collega Isoni, per quanto riguarda le tariffe; perchè vi è una differenza tariffaria?

Perchè alcune linee, la gran parte delle linee delle Ferrovie Complementari, come alcune di quelle delle Ferrovie Meridionali Sarde, sono linee sostitutive delle linee ferroviarie. E in quei treni su gomma, come io li chiamo — e mi si passi questa libertà linguistica — si paga il biglietto come se si fosse in ferrovia. Al limite, in quei treni su gomma è possibile avere il biglietto per andare ad Amburgo o ad Anversa; vi è, cioè, un rapporto diverso e una normativa tariffaria diversa da quella dei trasporti automobilistici veri e propri. Ecco, vi è questa differenza.

Non v'è dubbio che quanto a questo il Consiglio, ed io credo che la Giunta sarà d'accordo, se i Gruppi politici saranno d'accordo, potrebbe proporre un discorso più ampio, più preciso per quanto riguarda i singoli temi dei trasporti, cercando di precisare anche alcune rivendicazioni che dobbiamo portare avanti circa il regime tariffario; perchè non si può parlare come si fa in alcune proposizioni, in alcune affermazioni, di una modifica del regime tariffario giustificando questa richiesta col fatto che siamo fermi al 1964.

Si deve tener conto dell'esigenza del servizio come servizio sociale; si deve tener conto d'una programmazione che, attraverso fasce orarie o attraverso un'incentivazione, consenta agli studenti, ai pendolari, agli operai di avere agevolazioni. Per cui, se noi andiamo a fare questo discorso, dobbiamo prima, a monte, programmare i servizi in modo tale da consentire che questo tipo d'utenza venga preferita, venga agevolata.

Se poi noi andiamo a considerare le vicende dell'ARST, come qualcuno ha voluto fare, con un intervento critico nei confronti dell'Azienda

stessa, dobbiamo riconoscere che, dalla sua istituzione, l'ARST ha sì usufruito di circa 16 miliardi e 175 milioni; ma è anche altrettanto vero che, se andiamo a guardare l'inventario dei suoi beni mobili e immobili ed i servizi resi (considerando che il 60 per cento dell'utenza è servita dall'ARST) nel corso di 4 anni e mezzo, questa spesa ha una giustificazione oggettiva, assolutamente contenuta nel raffronto valutativo con questi dati. Riteniamo però di dover affrontare il problema anche nei termini particolari; di dover cercare di fare un discorso anche per quanto riguarda la mozione ch'è oggetto di questo dibattito, alla quale cercherò di dare una risposta.

Per quanto riguarda la mozione numero 17, è detto al punto 1): "dare immediata attuazione ad una programmazione organica che individuando i bacini di traffico...". Ciò è scritto anche nella legge numero 16. E' uno dei compiti che ha l'Assessorato, in accordo con l'Azienda Regionale Sarda Trasporti.

Ma dobbiamo anche tener conto che questo può scaturire, come diceva giustamente il collega Pigliaru, attraverso la conferenza triangolare col Governo, perchè non si può pensare di addossare solo all'ARST il peso di questo settore. Bisogna tener conto, come dicevo prima, che esistono le altre aziende pubbliche che sono citate in legge; e se non vi è questo confronto, che può essere anche scontro, battaglia rivendicativa, come diceva l'onorevole Melis, noi riteniamo che il discorso della immediata attuazione d'una programmazione organica, che possa individuare i bacini di traffico, debba essere contenuta nei tempi e nei modi, perchè possa consentire l'operatività, la presenza del Governo nazionale e delle aziende pubbliche che agiscono nel settore. Per quanto riguarda il punto 2) "acquistare gradualmente dai privati concessionari mezzi, impianti...", noi riteniamo che anche questo problema sia risolto dalla legge numero 16. All'articolo 22 è detto con chiarezza: "Il personale delle aziende concessionarie di autolinee extraurbane, i cui servizi siano assunti dall'ARST, passa alle dipendenze dell'ARST purchè in servizio continuativo da almeno un anno dalla data di cessazione dell'azienda di provenienza". Quindi

VII LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

mi sembra che per quanto riguarda i 350 dipendenti (che poi non sono esattamente 350, perchè, secondo i dati dell'Ispettorato della motorizzazione, sono 267) non sussistono preoccupazioni.

Il discorso è per quanto riguarda i concessionari; a me risulta che la gran parte di essi sono a loro volta operatori, dipendenti di se stessi, magari, perchè guidano i mezzi, o svolgono una funzione all'interno dell'azienda. E' evidente — in un discorso che deve tener conto della legge, in un discorso che dev'essere giuridico ma anche sociale — che noi dobbiamo affrontare anche il problema dei concessionari; ma non si può parlare di indennizzi. A me corre l'obbligo di precisarlo responsabilmente, perchè da quanto disposto nella legge non è possibile parlare di indennizzo; la legge dice che una volta che le concessioni arrivano alla scadenza noi non potremo più rinnovarle. Se questo è scritto in legge, io credo che la risposta sia tutta qui: noi non possiamo evidentemente concedere degli indennizzi. Noi dobbiamo tener conto di questa situazione. Certo, vi è il patrimonio, ma il problema del patrimonio del parco rotabile è un problema che dev'essere affrontato in un rapporto con le aziende pubbliche, con le Ferrovie Meridionali Sarde, con le Ferrovie Complementari, con l'ARST, con le aziende pubbliche, così come sono indicate in legge, in un rapporto che consenta il recupero, in un momento di particolare crisi, di tutti i mezzi utilizzabili, perchè, evidentemente, un'azienda pubblica non può comprare dei mezzi che non siano dichiarati abili al trasporto da parte degli organi tecnici che ciò debbono valutare.

Guai, se gli uffici tecnici della Motorizzazione dovessero fare controlli eccessivamente precisi su tutti questi 350 mezzi di cui qualcuno ha parlato, perchè il parco rotabile si ridurrebbe al 50 per cento o forse al 30 per cento.

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). L'ho detto io.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Alcuni sono, ha detto, fatiscenti: la realtà, il dato reale è, io non voglio fare

percentuali, che alcuni di questi mezzi non sono agibili, per lo meno sotto il profilo della idoneità tecnica, così come prescrivono le leggi. Riteniamo cioè, per quanto riguarda l'acquisizione graduale delle concessioni, dei mezzi, degli impianti, che sia un discorso che va fatto, tenendo conto della legge e delle implicazioni oggettive che ci sono nella soluzione di questo problema.

Per quanto riguarda il punto 3): "assicurare la certezza, soprattutto in termini temporali", noi diciamo, con estrema chiarezza, che oggi non è possibile, almeno per due anni, assorbire piccoli concessionari. L'abbiamo detto, non è possibile. Quindi, troveremo lo strumento per far sì che questi concessionari abbiano la possibilità di tirare avanti, salvo la provvista dei mezzi che può essere fatta o voluta dal Consiglio. Questo abbiamo il dovere di dirlo con chiarezza, perchè non vogliamo creare illusioni; ma non vogliamo neanche creare gli alibi o creare gli strumenti perchè la pubblicizzazione abbia a fermarsi. Quindi, sono impossibili le richieste che sono state fatte da parte del collega Lippi, per quanto riguarda gli interventi, sulla falsariga di quelli della Regione siciliana, che agisce in un altro contesto; noi non possiamo dare nessun sussidio o contributo a nessun concessionario, anche perchè lo Stato, lo stesso Stato, dal 1971, ha cessato tutti gli interventi in questo settore. Non abbiamo possibilità di legiferare e direi che, se ci fossero gruppi politici che questa volontà avessero, dovremmo tornare indietro e dovremmo, in un certo senso, stravolgere la legge numero 16.

Riteniamo di dover essere estremamente chiari su questo punto perchè, se l'Assemblea ha voluto, a stragrande maggioranza, imboccare una strada che era quella della pubblicizzazione, noi riteniamo di dover rispettare questa scelta. Certo, occorre fare un programma, ricollegarsi al discorso dei bacini di traffico, perchè ai piccoli concessionari (che sono degli artigiani, ai quali va anche il nostro apprezzamento, chè hanno reagito in certi momenti, ma senza arrivare a punte di esaltazione, come diceva qualcuno, che sono di natura corporativa, che non servono) noi dobbiamo dare certezza della loro capacità di agire nelle linee di cui sono gestori e concessionari in termini temporali precisi. E tutto que-

sto deve avvenire attraverso un confronto a livello di sindacati, di enti locali, di aziende pubbliche, nell'ambito dei bacini di traffico.

Saranno quelle popolazioni a indicare se questi concessionari possono ancora svolgere una funzione, se l'hanno svolta, e in quali termini; e su quella linea noi dobbiamo necessariamente agire.

Il discorso sulle tariffe è un discorso che evidentemente deve tener conto, attraverso un apposito comitato, come io avevo ipotizzato in incontri fatti con i rappresentanti dell'associazione dell'ANAC, dei piccoli concessionari, di un programma di durata triennale, con autonome operatività annuali, che preveda il definitivo raggiungimento dell'obiettivo innovatore stabilito dalla legge numero 16, dando spazio anche ai piccoli concessionari e provvedendo ad una ristrutturazione del regime tariffario che dev'essere affrontata, non v'è dubbio, in tempi rapidi (entro la fine dell'anno, riteniamo). Ma pensare che i piccoli concessionari possano risolvere il problema, o le aziende anche pubbliche, attraverso una modifica del regime tariffario, se è vero che i trasporti pubblici sono d'interesse sociale, è una cosa assurda e impossibile; si risolverebbe solo parzialmente il problema.

Per quanto riguarda la trattativa globale col Governo, ho già detto, noi concordiamo; occorre un dialogo continuo per chiarire e definire col Governo della Repubblica tutti i punti in tema di trasporti, qualunque essi siano, di qualunque tipo, natura, specificazione, dai trasporti su gomma ai trasporti aerei, ai trasporti marittimi, alla stessa Azienda delle Ferrovie dello Stato, affinché il problema venga posto nei giusti termini, perchè la Sardegna possa, attraverso la Giunta, attraverso i suoi organi, veramente programmare, veramente muoversi nel senso voluto dalle popolazioni.

Per quanto riguarda la mozione numero 17, quindi, io credo di aver detto nel miglior modo possibile il pensiero della Giunta e il pensiero dell'Assessorato.

Per quanto riguarda l'interpellanza numero 54, presentata dai colleghi Macis, Birardi, Lofredo, Marini eccetera, noi dobbiamo dire (salto ovviamente le premesse che rientrano in quel di-

scorso generale che io ho cercato di fare inizialmente) di aver svolto notevoli azioni nei confronti dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti. Del resto, l'intervento fatto dal collega Muravera lo ha implicitamente riconosciuto, quando ha detto che il problema dei trasporti in questa particolare zona è stato affrontato (in un modo che evidentemente è provvisorio, non è apprezzabile, ma che non crea certamente tutte quelle iatture, quelle sciagure di cui parlava) attraverso un incontro col Ministero della pubblica istruzione, un tentativo con le aziende per spostare gli orari e per consentire, quindi, di utilizzare il parco rotabile, che è quello che è, e che non può certo inventare nè il collega Muravera, nè il collega Lippi Serra. I mezzi se non ci sono, non li può inventare nessuno, neppure il Presidente della Giunta. Bisognava adoperare quei mezzi nel modo più utile possibile, tenendo conto che la concentrazione del trasporto avviene in ben precise fasce orarie: pendolari e studenti, alle 8 e 30, devono spostarsi per raggiungere i posti di lavoro e la scuola.

Quindi, credo che questa azione che abbiamo svolto, che è frutto d'incontri con i sindacati e con i consigli di fabbrica, valga a giustificare la presenza della Giunta e l'azione della Giunta. Il discorso sugli indirizzi che all'Azienda sono stati dati e dovranno essere dati in vista della conferenza regionale, è un discorso che dobbiamo affrontare. Sono indirizzi che avremo modo di esaminare quando vedremo i bilanci; quando andremo in Commissione a discutere il bilancio regionale e discuteremo anche il bilancio degli enti, e quindi anche quello dell'ARST. Certo, noi andremo avanti nel rispetto massimo della legge.

Per quanto riguarda l'interpellanza numero 53, a firma dei colleghi Lippi, Chessa e Ofeddu, sulle autolinee, io credo, parlando della mozione numero 17, di aver risposto anche ad essa. Diciamo che siamo intervenuti per attuare, per concretizzare, nei limiti che ho citato poc'anzi, dall'approvazione della legge numero 16, la predisposizione di un piano organico che tenga conto dei bacini di traffico, senza però che questo abbia a gravare solo sull'ARST, ma gravi anche sulle altre aziende pubbliche, come dicevo

prima, Ferrovie Complementari, Ferrovie Meridionali, Strade Ferrate Sarde. Ma tutto ciò potrà avvenire attraverso un incontro triangolare che potrà essere realizzato solo quando sarà risolto il problema della crisi politica.

Per quanto riguarda la parte 2^a: "se non ritenga che l'azienda regionale sarda subentri nella gestione di servizi", abbiamo cercato di rispondere. E' ben vero che esiste la legge del 1939. E' un problema che è stato dibattuto anche nelle aule dei tribunali, ma che nessuna magistratura potrà superare in presenza d'un fatto qual è una legge della Regione regolarmente approvata, cioè la legge numero 16. Il rispetto delle prescrizioni della legge del 29 settembre 1939 è un discorso che doveva essere fatto prima e che non può più essere fatto dopo.

Per quanto riguarda le altre cose, io ho cercato di dire che è impossibile concedere contributi alle aziende private che gestiscono autolinee perchè non è consentito dalla situazione legislativa della nostra Regione.

L'interpellanza firmata dai colleghi Sini, Orrù, Muledda, Muravera e Schintu, per quanto riguarda il problema di Ottana, si ricollega alle cose che ho detto poc'anzi: è un problema che ci trova sensibili, è un problema che noi, nei limiti del consentito e del possibile, abbiamo affrontato.

Per quanto concerne l'interpellanza Pireda, sulla linea Sedilo - Aidomaggiore - Paulilatino - Abbasanta, noi siamo intervenuti, effettuando incontri con la Prefettura di Oristano, con i concessionari e con l'ARST e il problema è in via di definitiva risoluzione.

Per quanto riguarda l'interrogazione Lippi e Murru, sulla situazione delle aziende consorziali, per quanto riguarda l'ACT di Cagliari, io debbo precisare: noi siamo a conoscenza dello stato di crisi che attraversa e che travaglia l'Azienda Consorziale dei Trasporti di Cagliari. Siamo a conoscenza e siamo intervenuti, sia come Assessorato agli enti locali per la parte di sua competenza, sia come Assessorato ai trasporti e abbiamo raggiunto anche un accordo con i sindacati per il rispetto di certe fasce orarie, e per certi interventi che consentono l'eliminazione del biglietto e quindi la possibilità della bigliettaio-

ne automatica, con relativo risparmio dei costi, si da consentire, quando tutto questo verrà attuato, attraverso fasce orarie con particolari tariffe, una soluzione concordata con i sindacati del problema del costo.

Siamo intervenuti anche in sede di discussione del quinto programma esecutivo approvando, su proposta del collega Rais, del collega Carus ed altri che non ricordo, del collega Macis credo, un ordine del giorno per un intervento nel quinto programma esecutivo, che consenta sia l'acquisizione di mezzi, che la ristrutturazione dell'azienda e un contributo per la gestione. Siamo intervenuti in sede di discussione della proposta di bilancio per il 1974, indicando nei nuovi oneri legislativi un miliardo e 650 milioni per gli interventi non solo per l'ACT di Cagliari, ma anche per le altre aziende municipalizzate. Non ritengo certo con queste risposte di avere esaurito tutta la tematica e tutto ciò che coinvolge un argomento della vastità e dell'importanza di questo.

Dobbiamo qui dire, per quanto riguarda le tensioni all'interno dei lavoratori dipendenti, che noi abbiamo anche definito, attraverso un disegno di legge, l'accordo-ponte, il primo accordo-ponte, il cosiddetto accordo ANAC, per concedere le 22 mila lire di acconto ai dipendenti delle concessionarie, cioè delle aziende che lavorano a livello di concessione; tale somma verrà concessa per tredici mesi, se non ricordo male, e costituirà un onere di circa 120, 150 milioni. Siamo in fase di discussione, con tutte le Regioni: abbiamo avuto ultimamente una riunione nella sede della Regione Toscana, presieduta dal Presidente Lagorio, e abbiamo presentato delle proteste al Ministro del bilancio, della programmazione e allo stesso Presidente incaricato, onorevole Moro, perchè venga definito il così detto "accordo protocollo" che dovrebbe ragguagliare i salari dei dipendenti delle aziende private a quelli dei dipendenti delle aziende pubbliche, cioè l'accordo FENIT. Se questo discorso viene portato avanti, se cioè una contrattazione tra Stato e Regione, tra categorie, e tra aziende pubbliche, avviene, noi riteniamo che il processo di pubblicizzazione nel settore dei trasporti possa essere, in termini temporali non certamente brevi, affronta-

to sul serio.

Dobbiamo infine ricordare la situazione dell'ARST per rispondere a certe osservazioni: il parco macchine della Azienda Regionale Sarda Trasporti è di 348 mezzi e l'Azienda aspetta altre 45 unità, che devono arrivare il 30 novembre, il 31 dicembre del '74, il 31 gennaio, il 28 febbraio e il 31 marzo del '75. Potrei leggervi l'elenco del parco rotabile delle singole aziende pubbliche, però il discorso, in sostanza, se vogliamo sul serio affrontarlo, deve vedere proposte concrete. Certo, il problema, ne siamo convinti — e nessuno più di me ne è convinto — esiste, ed è un problema essenziale per lo sviluppo economico e sociale della nostra Sardegna.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuto in questo momento alla Presidenza un ordine del giorno a firma Carrus, Isoni, Farigu, Pigliaru e Corona sulla 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. 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;

CONVINTO che lo sforzo finanziario e organizzativo dello Stato e della Regione deve essere accompagnato con 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, con un piano organico triennale che dovrà essere presentato al Consiglio non oltre il 30 giugno 1975;

2) ad acquistare gradualmente tramite l'ARST dai privati concessionari mezzi, impianti e personale utilizzando la professionalità e i mezzi già esistenti secondo criteri non sperequati rispetto ai precedenti interventi soprattutto per ciò che riguarda la valutazione dei mezzi e degli impianti;

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

VII LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1974

diverse Regioni italiane, in relazione anche alla necessità di non 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 che devono costituire il presupposto del trasferimento alla Regione delle relative competenze".

PRESIDENTE. L'ordine del giorno, poichè è stato presentato dopo la chiusura della discussione generale, non può essere illustrato. Verrà messo in votazione dopo le repliche da parte dei presentatori della mozione numero 17, e da parte dei diversi interpellanti. Per la mozione numero 17, ha facoltà di replicare l'onorevole Carrus.

CARRUS (D.C.). Signor Presidente, colleghi consiglieri, prima di iniziare la replica sulla mozione che abbiamo presentato in ordine alla 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, vorrei sottoporre all'onorevole Presidenza un problema di carattere procedurale; siccome i documenti sui quali si è discusso oggi sono più d'uno e, a mio parere, la discussione di oggi ha rivelato che la tematica dei trasporti è abbastanza vasta e complessa da richiedere quindi un

dibattito di carattere approfondito, che tocchi tutti gli aspetti dei trasporti pubblici in Sardegna, chiederei se non ritenga sia il caso (anzichè costringere le repliche dei vari oratori che hanno partecipato al dibattito entro un'ora che è forzatamente ristretta e che quindi non consente di sviluppare tutte le tesi che, in questa Assemblea, i vari Gruppi politici hanno) di rinviare le repliche a domani mattina, in modo che si possa fare un dibattito compiuto e si possa arrivare a delle conclusioni organiche del Consiglio, con degli indirizzi molto precisi. Dico questo, signor Presidente, mi rivolgo al Presidente della Giunta e all'onorevole Assessore, nonchè ai colleghi degli altri Gruppi politici, perchè mi sembra che la mozione sui trasporti, i vari documenti sui trasporti abbiano nel dibattito di questa sera toccato tanti e tali temi che meritano una più approfondita considerazione e, soprattutto, una più approfondita decisione da parte del Consiglio. Per questo, prego l'onorevole Presidente del Consiglio di voler valutare, o di voler eventualmente sottoporre al giudizio dei Gruppi, l'opportunità di un rinvio del dibattito a domani mattina.

PRESIDENTE. La proposta mi sembra abbastanza ragionevole. Se i Gruppi non si oppongono forse una meditazione può essere utile ai fini della discussione, nel qual caso, si intende che i lavori proseguiranno domattina alle ore 10 e 30.

La seduta è tolta alle ore 20.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Coordinatore

Dott. Irene Zurrada
