

XXX SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

GIOVEDÌ 21 NOVEMBRE 1974

Presidenza del Vicepresidente DESSANAY

i n d i

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):

CARRUS	991
PIREDDA	996
LIPPI	1000
MURRU	1002
MACIS	1006
PUDDU PIERO, Assessore ai lavori pubblici e trasporti	1007
RAGGIO	1013
SODDU	1016
DEL RIO, Presidente della Giunta	1019

La seduta è aperta alle ore 10 e 50.

BORIO, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 12 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 - 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, e lo svolgimento congiunto di quattro interpellanze ed un'interrogazione, tutte riguardanti il settore dei trasporti nell'Isola. Ha facoltà di replicare l'onorevole Carrus.

CARRUS (D.C.). Signor Presidente, colleghi del Consiglio, io credo che il Consiglio regionale abbia fatto bene in questa tornata ad occuparsi del problema dei trasporti. I proponenti della mozione numero 17 hanno voluto richiamare l'attenzione della Giunta regionale e dei Gruppi politici presenti in questo Consiglio sul drammatico problema dei trasporti interni nella nostra Isola.

Quello dei trasporti è, come è noto, uno dei problemi annosi, direi secolari, delle vicende che caratterizzano il sottosviluppo della nostra Regione; trasporti esterni, quindi capacità di su-

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

perare la condizione geografica ed anche la condizione economica dell'insularità, e adesso, soprattutto dopo le ultime modificazioni profonde che ci sono state nella struttura sociale della Sardegna, anche trasporti interni. Se prima l'accento veniva posto prevalentemente sulla carenza dei trasporti esterni (sono noti a tutti i problemi che sorgono durante l'estate, per esempio, dai trasporti marittimi, dai trasporti aerei, dai trasporti ferroviari, le difficoltà create per il turismo dalla carenza di collegamento dell'Isola con il resto dell'Italia e con il resto del mondo), se prima, dicevo, l'accento veniva prevalentemente posto sui trasporti esterni, oggi, invece, il problema dei trasporti interni ha assunto un'importanza eccezionale proprio per le modificazioni profonde che ci sono state nella struttura della nostra società.

Modificazioni che riguardano le zone di più recente industrializzazione; modificazioni che riguardano l'aumentato tasso di scolarizzazione della popolazione; modificazioni che riguardano il rapido accrescersi di agglomerati urbani, nei quali i trasporti pubblici rappresentano ormai uno dei punti più importanti. Di fronte a questi tre fattori estremamente importanti (cioè zone di intensa e rapida industrializzazione; zone di intensa e rapida urbanizzazione; aumento vertiginoso del numero delle persone, degli studenti che devono frequentare le lezioni in zone diverse da quelle di residenza) il problema dei trasporti interni ha assunto un rilievo che nel passato non aveva. Basta avere un minimo di esperienza, un minimo di conoscenza di quello che succede nella zona di Ottana, nella zona di Macomer, nella zona di Cagliari per quanto riguarda gli operai; basta avere un minimo di esperienza dei trasporti pubblici nella zona di Cagliari e nella zona di Sassari per quel che riguarda la domanda di trasporto urbano ed extraurbano vicino ai grandi agglomerati urbani della Sardegna; basta avere un minimo di esperienza di gestione degli istituti di scuola media superiore, per rendersi conto di come il problema dei trasporti interni sia ormai diventato un problema importante quanto quello dei trasporti esterni.

La mobilità della popolazione in Sardegna,

come conseguenza delle trasformazioni sociali, ha fatto assumere al problema delle caratteristiche che in passato non aveva. E se l'occasione prossima della mozione che noi abbiamo voluto presentare, come Gruppo della Democrazia Cristiana, è stata il manifestarsi di un profondo disagio nelle zone interne servite dai piccoli concessionari; se l'occasione prossima è stata l'acuirsi del disagio che da sempre caratterizza queste zone, il problema, però, lo abbiamo voluto inquadrare nel più vasto aspetto della facilità della mobilitazione di vasti strati di popolazione che deve contraddistinguere il progresso della nostra Isola nei prossimi anni. Questo anche perchè il disagio delle popolazioni dell'interno servite dai piccoli concessionari è il risultato non di scelte recenti, ma di scelte che in passato avevano caratterizzato il trasporto privato e il trasporto in concessione in Sardegna.

Le grosse società, quelle che cioè potevano e dovevano fare dei profitti alti, avevano scelto quelle zone nelle quali era più abbondante la popolazione, nelle quali il trasporto era più economico: la SCIA, la SITA, la SATAS si erano insediate in zone nelle quali il trasporto delle popolazioni era più conveniente dal punto di vista economico, lasciando invece le autolinee in concessione nelle zone in cui la gestione era meno economica e lasciando le piccole imprese marginali nelle zone interne che già avevano delle difficoltà.

Se è vero che nella scelta di pubblicizzazione si è dovuto seguire il criterio di pubblicizzare prima il servizio in quelle linee che erano date in concessione alle grandi imprese di trasporto (alle imprese che, come è noto, avevano una concessione diretta anche col capitale finanziario della produzione di automezzi pesanti); se è vero che l'ARST ha rilevato, come prima fase del processo di pubblicizzazione, le zone nelle quali c'erano queste grandi imprese; se è vero che soprattutto le zone interne e le zone più disagiate sono state lasciate agli imprenditori di trasporto marginale, spesso poco più che artigiani o poco meno che piccoli industriali, spesso qualcosa di meno ancora dell'artigiano perchè costretti ad affrontare anche il rischio commerciale di un mercato fortemente concorrenziale; se è vero

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

tutto questo, è necessario che il processo di pubblicizzazione sia spinto fino a considerare anche le zone che sono interessate dai piccoli concessionari.

Noi diciamo che la pubblicizzazione dei servizi di trasporto nell'Isola è una scelta fondamentale, rispetto alla quale non si ritorna indietro. La pubblicizzazione è una scelta che il Consiglio regionale ha voluto, che la Regione sarda ha voluto prima di altre Regioni italiane; la riteniamo e la giudichiamo una scelta qualificante e quindi, rispetto alla pubblicizzazione, non si può tornare indietro. Il senso della nostra mozione, ed è detto chiarissimo, il senso anche dell'ordine del giorno che recepisce in gran parte (sia pure modificandone alcuni aspetti) i punti contenuti nella mozione, è proprio questo: non c'è un arretramento, non c'è un ritorno indietro, non c'è alcun tentativo di mettere in qualche modo in crisi il processo di pubblicizzazione.

Però il processo di pubblicizzazione significa programmazione, significa scelte programmatiche coerenti che interessino tutte le zone dell'Isola. Se è vero che pubblicizzazione significa programmazione, programmazione non significa affatto che basti scrivere nelle leggi degli indirizzi di fondo, delle scelte fondamentali per dire che la programmazione si fa. Noi abbiamo preso atto delle cose che ha detto l'onorevole Assessore circa gli impegni della Giunta, però ci lascia perplessi il giudizio che si dà allorquando si dice: "C'è scritto nella legge". D'accordo, tutte le cose che sono scritte nella legge vanno bene e per noi sono delle conquiste dalle quali non si può tornare indietro, però non basta che le cose siano scritte nelle leggi perchè possano essere ritenute delle conquiste definitive o definitivamente acquisite. E' necessario che le finalità indicate nelle leggi siano fatte seguire da atti concreti di programmazione.

Questo, per noi, nel settore dei trasporti, significa individuazione dei bacini di traffico in relazione all'altra distrettualizzazione del territorio che si fa. Non è possibile individuare dei bacini di traffico razionalmente, cioè secondo una logica di programmazione, senza pensare alla distrettualizzazione scolastica, alla distrettualizzazione sanitaria, senza pensare alle zone di gravita-

zione delle varie industrie, alle varie zone industriali. Quindi noi riteniamo che il primo passo per attuare le finalità indicate nell'articolo 5 della legge sull'ARST, dell'ultima legge, sia necessario porre in essere degli atti concreti per i quali si arrivi ad un'organizzazione dei trasporti; perchè, a nostro parere, per esempio, anche se ci sono stati degli interventi significativi, ben poco si è fatto nella gestione dei trasporti nelle zone di più immediato interesse.

Io non so di chi sia la responsabilità, ma comunque, nella zona di Ottana, da quando si sono impiantate le industrie (non soltanto le industrie di costruzione, le industrie dei cantieri, ma da quando funzionano le industrie anche nella loro fase iniziale), non c'è stata una gestione regionale dei trasporti, non è esistita una programmazione dei trasporti nella zona. Basti pensare a quel che dicono, per esempio, le aziende di trasporto non soltanto private, ma anche pubbliche: è necessaria una diversa organizzazione dei turni di lavoro; una coerente organizzazione dei turni di lavoro con i turni scolastici; un accordo con gli organi della scuola sugli orari scolastici in modo che i mezzi possano essere utilizzati razionalmente sia dagli studenti che dagli operai; bisogna infine imporre alle aziende turni di lavoro che non siano soltanto funzionali alle esigenze di produzione, ma che siano anche funzionali alle esigenze di trasporto, in accordo con tutti gli organismi che in qualche modo possono influire sull'organizzazione delle masse di pendolari studenti od operai. Tutto questo significa governo del problema dei trasporti.

Noi riteniamo che finora questo fatto non ci sia stato. Porto un esempio limitato (e lo porto perchè lo conosco meglio), cioè quello che si è fatto per l'organizzazione dei trasporti nella zona industriale di Macomer. E' bastato che le imprese organizzassero la propria produzione anzichè su tre turni, su quattro turni di sei ore ciascuno, perchè il problema dei trasporti fosse risolto. Oggi gli operai della zona industriale di Macomer viaggiano anche da Bosa, cioè da oltre 40 chilometri, e non c'è nessun operaio che non abbia il mezzo pubblico nell'orario stabilito. E' una piccola cosa, si tratta di 600 operai rispetto ai 4 mila di Ottana, ma il problema si è risolto

imponendo all'azienda dei turni che fossero in coerenza e in accordo con le aziende di trasporto; e l'azienda ha accettato quattro turni di sei ore pur di avere il servizio di trasporto. Ripeto, per questo problema, che conosco direttamente, è bastato, appunto, un accordo di questo genere perchè il problema fosse risolto. Ad Ottana bisogna fare lo stesso, a Cagliari bisogna fare lo stesso.

Il rapporto della Regione con le aziende, con le imprese di trasporto pubbliche e private, con i noleggiatori, dev'essere di questo tipo. Ecco perchè la programmazione non è soltanto un'affermazione di principio che si scrive in un articolo di legge, ma consiste in una serie di atti concreti e coerenti che devono essere assunti. E questo, per quel che mi risulta, per esempio nella Sardegna centrale non c'è stato. Noi riteniamo, quindi, che il primo passo per poter attuare le finalità della pubblicizzazione sia quello di passare oltre la fase degli interventi estemporanei, degli interventi episodici, del giorno per giorno in cui l'atto regionale segue alla protesta, in cui l'atto regionale segue (come diceva il collega Muravera) agli scoppi d'ira estemporanei. No! Programmazione significa prevedere anche i possibili aumenti di traffico, i possibili aumenti dei pendolari e avere la capacità di intervenire prima che il disagio sia portato al limite dell'intollerabilità.

Quindi, il primo passo (e noi prendiamo atto delle dichiarazioni fatte dall'Assessore) è quello di arrivare ad una individuazione graduale dei bacini di traffico in modo che ci possa essere la pubblicizzazione totale e che ci possa essere il graduale passaggio (anche nelle zone nelle quali vige il regime privatistico) dal regime della concessione ad una pubblicizzazione, in modo che tutto il territorio regionale sia coperto da servizi di trasporto omogenei e non squilibrati rispetto alle zone in cui la pubblicizzazione si è attuata per prima.

Diciamo anche che lo strumento fondamentale del processo di pubblicizzazione in Sardegna deve essere l'Azienda Regionale Sarda Trasporti, anche se in questo momento riteniamo che vada concordato in una conferenza, in un comitato, in qualche cosa che coordini l'attività con le altre

imprese pubbliche di trasporto. Non dimentichiamo, però, che ci sono ancora delle imprese private in concessione a gestione governativa temporanea, a gestione governativa soltanto parziale in attesa di definire dei problemi; è una controversia di carattere giuridico che vede ancora il problema non completamente risolto.

Riteniamo che il problema dell'ARST vada visto anche in relazione agli altri mezzi di trasporto pubblici; vada visto in relazione ai servizi delle Ferrovie dello Stato; vada visto in relazione alle gestioni governative delle ferrovie in concessione; vada visto (ecco il punto che è stato l'occasione prossima della nostra mozione) in relazione al graduale assorbimento dei piccoli concessionari che servono prevalentemente le zone interne. L'affermazione che è contenuta nella mozione e poi ripresa nell'ordine del giorno con maggiore precisazione non significa che, in materia di concessione e di trasporto pubblico, il principio dell'indennizzo vada esteso alla concessione, questo sia ben chiaro.

Chi ha voluto interpretare in questo modo la nostra mozione evidentemente non ha letto attentamente quello che noi abbiamo scritto. E' chiarissimo il principio affermato nella relazione all'ultima legge di perfezionamento della pubblicizzazione: che la concessione non può essere indennizzata in quanto concessione pubblica. Questo è chiarissimo e noi lo riaffermiamo. Però riteniamo che, nello stesso tempo, di fronte all'esistenza di una professionalità consolidata, di fronte all'esistenza di mezzi più o meno efficienti che possono essere ancora utilizzati, l'ARST debba acquisire, a valutazioni eque, a prezzi equi, senza discriminazioni rispetto a quel che ha fatto per le grandi imprese di trasporto che sono state assorbite nella prima fase di pubblicizzazione, non affermando il principio dell'indennizzo della concessione (chè come concessione discendente da un'autorizzazione della pubblica amministrazione non può essere indennizzata), debba acquisire, dicevo, ad un prezzo equo, i mezzi e le professionalità che questi piccoli imprenditori possono avere a disposizione.

Noi riteniamo che non ci sia alcun motivo per cui l'acquisizione dei mezzi e della professionalità dei piccoli imprenditori, dei piccoli gestori

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

di autolinee in concessione, debba essere diversa o discriminata rispetto a quello che è accaduto alle grandi aziende di trasporto. Ecco quella che è stata la motivazione più immediata della presentazione della nostra mozione, ma che è soltanto, rispetto al problema più generale, un fatto occasionale.

Poi vi è anche un altro aspetto. Dato che non si può fare la pubblicizzazione completa in tutto il territorio della Sardegna per la carenza di mezzi finanziari, che è ben nota, è necessario che per un altro periodo (che noi ci auguriamo quanto più breve possibile) i servizi di trasporto, soprattutto nelle zone più disagiate, siano ancora assicurati dai privati che gestiscono le linee in concessione. Cioè noi riteniamo che la data del 31 dicembre del 1974 sia una data assolutamente non accettabile, per il fatto che non siamo in grado di arrivare al 31 dicembre del 1974 con la totale pubblicizzazione dei servizi di trasporto. Allora, come hanno fatto altre Regioni pur con delle difficoltà enormi, bisogna che, nel periodo che intercorre da oggi fino alla totale pubblicizzazione (quando si avranno i mezzi finanziari disponibili), questi servizi di trasporto siano garantiti alle condizioni più eque possibili.

Ecco dove si innesta il discorso della revisione tariffaria e il discorso degli incentivi e delle agevolazioni ai privati concessionari delle linee di trasporto, come hanno appunto fatto altre Regioni.

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Ma questo non si concilia con il discorso dell'Assessore!

CARRUS (D.C.). Perchè non si concilia? Lo hanno fatto altre Regioni italiane e, a nostro parere, in questo settore hanno fatto benissimo. Senza citare altre Regioni, cito quello che ha fatto la Sicilia, Regione a Statuto speciale come la nostra, e quello che ha fatto l'Emilia-Romagna. Dopo il famoso accordo, il famoso compromesso Bertoldi per quanto riguarda l'adeguamento salariale dei dipendenti delle imprese private di trasporto (che ha costretto le Regioni ad anticipare sul proprio bilancio delle somme notevoli che sono state promesse ma non erogate dallo Stato), è stata varata una legge in Sicilia e in

Emilia-Romagna mediante la quale si danno dei contributi alle aziende, ai titolari di aziende di trasporto pubblico in concessione sulla base di una valutazione effettiva dei costi di esercizio.

Noi riteniamo che sia opportuno, laddove la pubblicizzazione non può essere fatta immediatamente, che sia garantito il servizio attraverso la sopravvivenza non del profitto dei piccoli impresari, ma attraverso l'economicità di questa gestione (per un periodo che anche noi ci auguriamo quanto più breve possibile). Però, finchè non si arriva alla totale pubblicizzazione, non dobbiamo mettere in condizione i piccoli concessionari di autolinee di chiudere i battenti e di licenziare i propri dipendenti, rendendo così un servizio assolutamente inadeguato alle collettività che servono. Perchè poi, anche in quei casi in cui i concessionari sono morti di morte naturale (prendiamo la zona dell'Ogliastra per quanto riguarda l'APA di Lanusei; prendiamo la zona di Ales, per esempio, dove attraverso la revoca della concessione è subentrata l'APA con un servizio precario), nel primo periodo non è stato assicurato il servizio, come invece poteva esserlo attraverso una concordata prosecuzione dei servizi da parte dei piccoli concessionari.

Infine, l'ultimo punto della nostra mozione (che è anche l'ultimo punto dell'ordine del giorno presentato dai rappresentanti della maggioranza) è quello dei rapporti con il Governo centrale. Per quanto riguarda, per esempio, la gestione commissariale delle Ferrovie complementari, lo Stato eroga contributi che sono non in senso relativo, ma in senso assoluto superiori a quelli che dà alla Regione sarda per tutti gli altri trasporti pubblici in Sardegna, assicurando un servizio quantitativamente molto inferiore a quello che viene svolto dalle gestioni commissariali delle Ferrovie in concessione. Questo che cosa significa? Significa che esiste da un lato l'erogazione di fondi pubblici per le gestioni commissariali delle Ferrovie in concessione, che viene data assicurando economicità (e in certi casi comprendo anche lo spreco); bisogna invece che questi fondi passino attraverso la Regione e che, con una concordata programmazione, siano equamente distribuiti fra tutte le zone e fra tutti i sistemi di trasporto.

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

Ecco perchè noi abbiamo voluto sollevare questo problema: non per rispondere a istanze di carattere corporativo o localistico, ma perchè riteniamo che sia opportuno che la Regione affronti questi problemi ed anche (perchè no?) i problemi dei piccoli concessionari, che, dalle agitazioni che abbiamo visto nelle settimane scorse, sono giunti ad un livello di intollerabilità di situazione da far prevedere che, nel giro di pochi mesi, in quelle zone disagiate prima, ancor più disagiate oggi, ci sarà un disagio ancora maggiore nel futuro.

Per questa ragione noi riteniamo che il Consiglio regionale faccia bene a dare nell'ordine del giorno (nel quale abbiamo trasfuso i punti più importanti della mozione), faccia bene a segnare delle direttive molto precise, entro le quali si dovrà articolare il comportamento della Giunta. Noi ci rendiamo conto delle difficoltà, soprattutto di ordine finanziario, di ordine temporale e di ordine organizzativo che ci possono essere. Di ordine finanziario, perchè sul bilancio della Regione, anche attraverso i contributi della 281, non può gravare più di quella certa quota per i trasporti pubblici; di ordine temporale, perchè certe cose non si possono fare improvvisamente e debbono essere invece gestite attraverso il tempo; di ordine organizzativo, perchè comprendiamo che l'Assessorato ai trasporti (che è stato sempre un'appendice poco efficiente dell'Assessorato ai lavori pubblici, che si è occupato tutt'al più di concessioni annuali e autolinee) non è in grado oggi, dal punto di vista organizzativo, di portare avanti un discorso programmatico. Il discorso sui trasporti da parte della Regione è stato fatto soltanto da un'appendice piccolissima dell'Assessorato ai lavori pubblici e la Regione, dal punto di vista organizzativo, non è pronta ad affrontare un discorso sui trasporti.

Ci rendiamo conto di queste carenze organizzative, onorevole Assessore, ma questo non ci impedisce di tracciare delle linee direttive, di tracciare delle linee di fondo entro le quali l'azione della Regione si deve muovere. Per questo, onorevoli colleghi, noi, come rappresentanti della maggioranza, ci auguriamo e auspichiamo che il Consiglio possa votare l'ordine del giorno che abbiamo presentato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare uno dei presentatori dell'interpellanza numero 12 per dichiarare... Prego, onorevole Macis.

MACIS (P.C.I.). Signor Presidente, chiediamo di rispondere in sede di replica dell'interpellanza numero 54.

PRESIDENTE. Va bene. Per l'interpellanza numero 32 ha facoltà di parlare l'onorevole Piredda per dichiarare se è soddisfatto.

PIREDDA (D.C.). Io non avevo nemmeno illustrato l'interpellanza, perchè riguardava un aspetto particolare della situazione dei trasporti e perchè, come avevo dichiarato ieri, ritenevo e ritengo tuttora che il discorso da me fatto ai primi di ottobre fosse assorbito nella mozione generale presentata dal Gruppo della Democrazia Cristiana.

Io ero partito dalla constatazione di una situazione di grave disagio che esisteva nell'Alto Oristanese, proprio in una di quelle zone marginali nelle quali più drammaticamente era sentito il problema della difficoltà del trasporto ed era avvertita da tempo l'esigenza del trasporto inteso come servizio civile fondamentale. Avevo inteso sottolineare con l'interpellanza e richiamare l'attenzione della Giunta, ed in particolare dell'Assessore competente, su un problema di sfasatura tra le azioni che la Regione realizzava nel territorio. Cioè, mentre la Regione aveva determinato un fatto di rilevante importanza sociale quale è lo sviluppo di Ottana, non si era preoccupata di risolvere una serie di problemi (quali quello dei trasporti) che necessariamente dovevano essere il completamento dell'iniziativa dalla Regione stessa assunta. L'interpellanza aveva come scopo quello di richiamare la necessità della programmazione generale, non di atti isolati, non della politica giorno per giorno; per evitare cioè che la Regione debba rispondere a delle istanze, a delle sommosse di piazza, a degli scatti d'ira, come purtroppo è avvenuto nella zona di Ottana.

Io presentai l'interpellanza il 1° di ottobre, e non più di dieci giorni fa i Comuni di Sedilo, di Aidomaggiore, di Abbasanta, di Ghilarza, tutti

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

i Comuni dell'Alto Oristanese, che soffrivano del grave disagio della carenza dei trasporti, sono scesi nella piazza ed allora la Regione è intervenuta!

Noi non possiamo certamente proseguire secondo questa metodologia, secondo questa testimonianza di una Regione che non riesce a prevenire la dimensione dei problemi, se non la loro sostanza. Se noi fossimo stati un pochino più accorti e avessimo risolto il problema del trasporto pubblico così come venivano fuori le esigenze, così come derivava la necessità del trasporto da interventi della Regione nella stessa zona, certamente non avremmo dovuto assistere al fatto della Regione che deve intervenire, dell'ARST che deve intervenire per modificare i tragitti e gli orari dei pullmanns, intervenire perchè la scuola ritardi l'ingresso degli alunni per poter utilizzare meglio le capacità di trasporto dell'ARST stessa.

Tutte queste soluzioni che sono state trovate su pressione della piazza, certamente si sarebbero potute trovare in altro modo, solo che il problema del trasporto lo avessimo affrontato per tempo. E non è disgiunto o non è disgiungibile da questa osservazione il fatto della non totale pubblicizzazione dei trasporti. Nella nostra zona, nella zona attorno ad Ottana, precisamente nella zona che sta a sud di Ottana, opera da molto tempo una società in concessione, una piccola società. Questa piccola impresa (che in origine, quando io andavo a scuola, si chiamava "Frau e Puddu" e poi è diventata l'impresa "Frau e Frau" dopo il ritiro di uno dei titolari) soffre di una difficoltà che non può non esistere, e non si tratta di un problema di cattiva organizzazione nè di un problema, diciamo, che ha riferimento alla capacità imprenditoriale del soggetto.

Il fatto è che nella stessa zona esistono, a fianco alle linee gestite dalla Frau, anche delle linee gestite dall'ARST, ed è evidente che, quando abbiamo dei pullmanns di un notevole livello tecnico, come sono quelli dell'ARST, magari con l'aria condizionata, di fronte a dei pullmanns non dico precari sotto il profilo della stabilità, ma comunque non accoglienti come quelli del servizio pubblico, la popolazione non può che lamentare la disparità dei servizi. Ma l'azienda

Frau certamente non è in condizione di adeguare i propri mezzi alla concorrenza, chiamiamola così. E allora, per esempio, ci sono stati dei licenziamenti; un dipendente sta per essere licenziato perchè questa società di autolinee non ha ritenuto di esercitare ulteriormente, da un anno a questa parte, una linea che aveva in concessione, che andava da Sedilo ad Abbasanta alle otto del mattino.

Io, nell'interpellanza, che cosa chiedevo? Innanzitutto che la Regione desse disposizione all'ARST perchè gestisse quella linea precedentemente gestita dalla Frau, ed in secondo luogo che realizzasse quanto è disposto nella legge sulla pubblicizzazione dei trasporti (che resta, come è stato detto dal collega Carrus poc'anzi, una bella affermazione di principio che non trova concretezza). Noi ci rendiamo conto, io mi rendo conto che c'è un problema di mezzi finanziari. Ho sentito alcuni rappresentanti di queste aziende di trasporto, quelli che affollavano l'aula consiliare ieri, i quali dicevano: "E' ora di smetterla di fare delle pubblicizzazioni di singole aziende. Il problema è generale, quindi il suo discorso sulla 'Frau e Frau' non è accettabile". Sono perfettamente d'accordo. Pur essendomi mosso su questo problema qualche mese fa, ritengo che abbiano ragione nel dire che è stato un errore il mio, cioè quello di segnalare soltanto un caso; però, io sono partito da un'esigenza macroscopica della mia zona, della quale conosco maggiormente i problemi.

Allora il problema è questo: si richiama l'opportunità che, almeno in questo bacino del traffico, che è omogeneo, quale è Ottana, la politica dei trasporti abbia un unico gestore, e il gestore deve essere, nel momento attuale, sicuramente l'ARST, l'Azienda Regionale Sarda Trasporti. Che poi per realizzare il coordinamento sia possibile l'acquisizione di questa autolinea, oppure sia necessario sovvenzionare questa autolinea perchè riprenda e assicuri la gestione con lo stesso personale, questo è un problema del quale lascio arbitro il competente Assessore o la Giunta. Cioè non chiedo che avvenga la pubblicizzazione a tutti i costi di questa società, ma chiedo che sia garantito il servizio, eventualmente anche con l'intervento finanziario in favore di

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

queste iniziative.

Io avevo anche sollevato il problema dell'unicità del discorso sui trasporti e nello stesso giorno facevo riferimento al grossissimo problema dei trasporti per ferrovia. Noi sappiamo che nel mese di agosto di quest'anno lo Stato ha stanziato con la legge 377 la bellezza di 2.000 miliardi (che certamente non sono sufficienti, perchè secondo gli esperti sarebbero necessarie cifre quattro volte superiori). Ecco, noi non possiamo restare assenti di fronte ad un problema di questa natura, perchè da una battaglia della Regione potrebbe desumersi che anche l'intervento sulle ferrovie fa parte di un discorso generale sui trasporti ed è anch'esso una condizione di sviluppo, una condizione che garantisce il non impoverimento delle zone periferiche, che garantisce l'abitabilità di quelle strutture urbane che, senza la garanzia di un'efficace possibilità di spostamento, dovrebbero essere abbandonate.

A noi, a me risulta (io sono originario di un paese servito dalle ferrovie e si sa quanto è difficile utilizzare questo mezzo) a me risulta, per esempio, che il discorso che le Ferrovie dello Stato fanno in Sardegna è quello di raddoppiare — udite! — il tratto da Cagliari a Decimomannu. E che razza di aumento di velocità del trasporto a mezzo di ferrovie si realizza in tutta la Sardegna se il raddoppio avviene su un tratto così modesto? Perchè non lo dice la Regione entro quali limiti è assolutamente indispensabile il raddoppio delle ferrovie? Io indicavo il tratto Cagliari-Abbasanta, per il fatto che da Abbasanta dovrebbe partire un tratto di ferrovia che, attraverso Nuoro, arrivi fino ad Olbia. E allora, non si deve fare la battaglia perchè dei 2.000 miliardi stanziati per il piano ferroviario almeno 100 siano destinati all'ammodernamento delle ferrovie della Sardegna? Non è una richiesta campanilistica: noi abbiamo il diritto ad avere i 100 miliardi destinati alla Sardegna, dal momento che certamente noi rappresentiamo più dell'8 per cento in termini...

DEL RIO (D.C.), *Presidente della Giunta.*

Le posso assicurare che sono più di cento, perchè lei sta dimenticando le navi traghetto.

PIREDDA (D.C.). Sono più di 100. Ma le navi traghetto, onorevole Presidente, intanto non fanno parte del Piano ferroviario; dovrebbe farne parte una, una nave traghetto...

ANEDDA (M.S.I.-Destra Nazionale). Il Governo, rispondendo al Senato, ha chiesto che venisse respinto un ordine del giorno concernente il raddoppio della linea ferroviaria oltre Decimomannu.

PIREDDA (D.C.). Il fatto che il Governo abbia detto così credo che non ci debba tacitare affatto. E' certamente indiscutibile che il problema dei trasporti ferroviari rappresenta il problema più importante della Sardegna!

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Siamo d'accordo e non d'accordo con il suo Governo...

PIREDDA (D.C.). Io rappresento le istanze della Sardegna, non le istanze del mio Governo, come dice l'onorevole Lippi Serra. Non rappresento le istanze del mio Governo! Il mio Governo, come lei dice, rappresenta un'occasione di sintesi che parte da presupposti diversi da quelli dai quali parto io.

In una situazione di libertà di apporto, io credo che spetti anche a me, pur condividendo le preoccupazioni del Governo, sottolineare la necessità che la Regione si faccia carico di un discorso di richiesta di questo genere. Io non sto dicendo quanto lo Stato destina alla Sardegna dei 2.000 miliardi; so solo dire che la situazione delle ferrovie in Sardegna è insostenibile e che non rappresenta assolutamente un'infrastruttura di sviluppo.

Voglio anche dire, appunto, che io auspicavo e auspicherei (e questo è stato trasfuso anche nell'ordine del giorno successivo alla mozione) che la Giunta facesse delle proposte al Consiglio entro i primi sei mesi del '75 su tutto il settore dei trasporti, settore dei trasporti non solo all'interno della Sardegna, ma anche per quanto concerne i trasporti dalla Sardegna verso l'esterno, per l'eliminazione di quelle condizioni di insularità che certamente sono una condizione avversa allo sviluppo dell'Isola.

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

Tornando alle cose che certamente la Regione può fare, a proposito del problema dei bacini di traffico, una riguarda appunto l'unicità della gestione. Io ho accompagnato di recente una delegazione di sindaci della zona di Ales alla sede dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti: quello che essi hanno lamentato è lo s coordinamento tra le politiche dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti e le politiche delle Ferrovie Complementari della Sardegna, delle Ferrovie in concessione. Il fatto, per dirlo chiaramente, che non si mettano molto bene d'accordo sulle coincidenze, per cui numerosi studenti, per esempio, sono costretti a scendere da un pullmann in un bivio in campagna e a stare per un'ora sotto le intemperie ad aspettare che il pullmann dell'altra società li prenda per far loro proseguire il viaggio verso la scuola. Io credo che un discorso di questo genere ci debba preoccupare e che l'Assessore competente debba intervenire nella maniera più drastica per evitare inconvenienti di questo tipo.

Il problema delle tariffe, poi, è certamente strabiliante. Quando il pullmann sostituisce un precedente tronco ferroviario, il biglietto ha un prezzo; quando invece non sostituisce un precedente tronco ferroviario, il prezzo è un altro. Quindi i ragazzi, i figli dei lavoratori, naturalmente i figli della povera gente (perchè non può diversamente essere definito chi abita a Sini, a Genuri, a Setzu, in uno di quei piccoli paesi della zona di Ales), se abitano in un paese che aveva prima la ferrovia pagano un quarto di quello che pagano i ragazzi abitanti in un paese che prima non l'aveva. Eppure, lo ha ricordato il collega Carrus, lo Stato spende per questo servizio somme che sono in senso assoluto superiori...

DEL RIO (D.C.), *Presidente della Giunta*. Ma lei dice che si dovrebbe aumentare a quelli che pagano meno o diminuire a quelli che pagano di più?

PIREDDA (D.C.). Io credo che si debba diminuire, mi sembra fuori di discussione. Se io sono residente a Sini...

DEL RIO (D.C.), *Presidente della Giunta*.

Desideravo saperlo...

PIREDDA (D.C.). Ma io credevo che non ci fossero dubbi, su questo!

DEL RIO (D.C.), *Presidente della Giunta*. La sperequazione c'è ugualmente con le altre linee, onorevole Piredda.

PIREDDA (D.C.). Quali linee?

DEL RIO (D.C.), *Presidente della Giunta*. Con le altre linee della Sardegna.

PIREDDA (D.C.). Con le linee automobilistiche?

DEL RIO (D.C.), *Presidente della Giunta*. Certamente. Lì, invece, vi è una ragione per cui c'è questa determinata tariffa.

PIREDDA (D.C.). Badi che i paesi ai quali io mi riferisco sono distanti due chilometri, quindi non si capisce perchè...

DEL RIO (D.C.), *Presidente della Giunta*. No, si capisce benissimo, perchè sono in sostituzione di una linea ferroviaria che è stata soppressa.

PIREDDA (D.C.). Io comunque non capisco le ragioni di un trattamento di questa natura, perciò, se la politica dei trasporti della Regione vuole essere omogenea ed unica, queste differenze debbono sparire.

Concludo questo mio intervento dicendo che prendo atto delle dichiarazioni dell'Assessore, della buona volontà sul problema dei trasporti in generale, però, ecco, per quanto riguarda il problema della "Frau e Frau" non posso dichiararmi nemmeno parzialmente soddisfatto, nel senso che assicurazioni precise non ne esistono. Voglio ricordarle, onorevole Assessore, che la questione ha una rilevanza particolare (e non perchè l'ho sollevata io): c'è un problema di accesso all'ospedale di Ghilarza; c'è un problema di accesso all'Istituto industriale di Abbasanta, al liceo scientifico di Ghilarza, al-

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

l'Istituto professionale, per cui raccomanderei un particolare intervento perchè questa società continui ad assicurare il servizio, oppure vengano date disposizioni all'Azienda Regionale Sarda Trasporti perchè sostituisca le linee non più esercitate da questa azienda.

Per tutti gli altri discorsi, mi auguro che presto il Consiglio regionale faccia un approfondito esame del problema dei trasporti e determini le linee secondo le quali devono muoversi tutti gli interventi della Regione in questo settore.

PRESIDENTE. L'onorevole Piredda ha abbondantemente utilizzato, nella sua replica, anche il tempo dell'illustrazione dell'interpellanza, di cui non aveva usufruito.

Adesso, per l'interpellanza numero 53, ha facoltà di parlare l'onorevole Lippi per dichiarare se è soddisfatto. Lo pregherei di farlo anche per quanto concerne l'interrogazione numero 20... Va bè, allora separiamo le due cose. Ci sono dieci minuti per l'interpellanza e cinque per l'interrogazione.

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Io credo, spero di rimanere nei tempi, onorevole Presidente, ma mi sembra quanto meno strano che questo richiamo, questo giusto richiamo al Regolamento venga fatto, credo per la prima volta in questa settima legislatura, proprio nel mentre mi accingo a parlare. Spero, comunque, di rimanere dentro...

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Lippi. Voglio spiegare che non l'ho fatto perchè c'è lei che deve parlare, ma perchè stiamo trattando mozioni, interpellanze e interrogazioni nel medesimo tempo. Succede allora che il tempo dedicato alla mozione è magari il medesimo o minore di quello dedicato all'interrogazione, il che evidentemente è...

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Non è colpa nostra. Avrò notato che abbiamo avitato di prendere la parola sulla mozione; anche se era nostro diritto farlo, non lo abbiamo fatto.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, soprattutto dopo l'intervento dell'onorevole Fa-

rigu, non potevamo più attenderci un diverso atteggiamento da quello che ella ha tenuto, onorevole Assessore ai trasporti, nella sua replica di ieri sera. Avremmo certamente preferito, prendendo la parola stamane in sede di replica, dichiararci soddisfatti della risposta assessoriale, e ciò avevamo persino sperato fino all'intervento freddo (e io aggiungerei persino provocatorio) del collega socialista onorevole Farigu. Lo avevamo sperato anche perchè il documento democristiano (la mozione numero 17) ribadiva, come lo ribadisce l'ordine del giorno, se pure in altra forma, le nostre stesse preoccupazioni e le nostre stesse indicazioni. Le dichiarazioni dell'onorevole Puddu hanno fatto cadere anche le nostre ultime illusioni; illusioni che non si rialimentano neppure con la presentazione dell'ordine del giorno Carrus e più che, come ho detto prima, fotografa, salvo qualche virgola, la mozione democristiana (nella quale, peraltro, noi ci ritroviamo).

Onorevole Assessore, io non intendo anticipare la discussione sull'ordine del giorno sul quale, probabilmente, torneremo questa mattina. Ho solo un'esigenza di chiarezza...

PRESIDENTE. L'ordine del giorno non può essere discusso nè illustrato perchè presentato dopo la chiusura della discussione.

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Ne prendo atto. Ho solo un'esigenza di chiarezza verso me stesso, verso la mia parte politica, perchè in questo guazzabuglio di posizioni strane, contraddittorie, non le nascondo, onorevole Assessore, che non è che ci abbia capito molto.

Vorrei, per esempio, sapere da lei come si può conciliare la sua posizione, la sua personale posizione di netta chiusura per qualunque forma di incentivazione, seppure temporanea, in favore delle aziende private concessionarie con quanto è detto al punto 4) degli impegni alla Giunta dell'ordine del giorno firmato anche dalla sua parte politica; quarto punto che mi pare sia stato sufficientemente e brillantemente illustrato da par suo, stamane, dall'onorevole Carrus, firmatario anch'egli sia della mozione che dell'ordine del giorno. E vorrei sapere, onorevole Assesso-

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

re, come si concilia la posizione, dura ed intransigente, dell'onorevole Farigu, suo collega di partito e di Gruppo, che ha affermato che non debbono essere rinnovate le concessioni private altrimenti si rischia di fare slittare i programmi della legge numero 16 del 1974, con quanto è detto ai punti 3) e 4) dell'ordine del giorno che egli medesimo ha sottoscritto e che sono stati anche questi abbondantemente illustrati dall'onorevole Carrus. Vorrei sapere infine, onorevole Assessore, come sia stato possibile conciliare le posizioni del democristiano Isoni, del socialdemocratico Pigliaru, del socialista Farigu, apparse inconciliabili e contrapposte nel corso del dibattito ed ora tutte convergenti nell'ordine del giorno conclusivo che porta anche le loro firme.

Ciò vorremmo sapere, onorevole Assessore, per renderci conto, mi scusi la franchezza, di dove finisca la beffa di questo discorso e dove inizi l'inganno a danno non solo e non tanto dei piccoli e modesti artigiani concessionari di autolinee, ma soprattutto a danno del popolo sardo. Onorevole Assessore, rispondendo alla mia interpellanza, ella in sostanza ha detto due cose importanti, molto importanti: ha detto "no agli incentivi", e lo ha ribadito stamane quando io l'ho punzecchiata, manifestando il suo dissenso alla posizione espressa dal collega Carrus (che poi è la posizione dell'ordine del giorno, sul quale ella dovrà pure esprimersi a nome della Giunta); ha poi detto "no ai contributi", aggiungendo che, contrariamente ad altre Regioni italiane (in questo smentito dall'onorevole Carrus, che stamane ha fatto riferimento all'esempio della Sicilia), la Regione sarda non ha alcuna competenza in materia.

Ella, come si suol dire, come diceva un mio vecchio professore nuorese, si è lavato le mani come Ponzio Pilato. Ella ha voluto dire: le autolinee private si arrangino come vogliono, perchè noi non possiamo intervenire. Ella ha detto non possiamo ma penso che meglio avrebbe fatto a dire: non vogliamo intervenire. A questo punto debbo riconoscere, onorevole Puddu, che il suo collega onorevole Farigu su questo aspetto del problema è stato assai più chiaro e aggiungerei persino più corretto di lei, avendo detto senza veli, senza ipocrisie, senza tentennamenti,

senza incertezze: "I concessionari privati (credo che siano queste testuali o quasi testuali sue parole) non sono obbligati a tenere le concessioni. Non le possono gestire? Non le vogliono più tenere? Ebbene, le abbandonino e l'ARST sarà pronta a surrogarle con gli autoveicoli che essi avranno abbandonato". Questa è la posizione, parola più, parola meno, dell'onorevole Farigu!

E' un discorso cinico, come ho detto prima, e persino provocatorio, però mi pare non possa negarsi che sia, al tempo stesso, quello dell'onorevole Farigu, un discorso estremamente chiaro, anche se, come ho detto prima, evidentemente contraddittorio è stato il successivo atteggiamento dello stesso onorevole Farigu, quando ha firmato un documento che dice l'esatto opposto e tutto il contrario di quanto ha voluto affermare. Ella, onorevole Assessore, non ha avuto lo stesso franco linguaggio del suo collega di partito, ma evidentemente mirava e mira, a mio giudizio, allo stesso risultato: lasciare le cose come stanno, lasciare sbollire l'attuale tensione degli imprenditori privati, magari provocando (come è nel costume del Partito Socialista Italiano) tensioni all'interno delle trentatre piccole società concessionarie per ulteriormente provarle e metterle in crisi, per far sì che la crisi si accentui in guisa tale che le aziende cedano le armi e si arrendano per fame.

E' la storia di sempre, onorevole Assessore, che si ripete puntuale anche in quest'occasione. Cambia il direttore d'orchestra (in questo caso cambia l'Assessore ai trasporti), ma la misura rimane sempre la stessa. Grandi impegni, molte promesse, molte chiacchiere: pubblicizzazione sì, ma in direzione demagogica e quindi evasiva, dispersiva e punitiva; pubblicizzazione sì, ma non col metodo dell'organica acquisizione delle aziende concessionarie, in obbedienza (come ha giustamente sottolineato il collega Carrus) alle leggi della correttezza politica, della correttezza economica, della correttezza amministrativa, come è detto del resto nella nostra interpellanza, come è detto e sottolineato nella mozione numero 17, come è ribadito nell'ordine del giorno Carrus e più.

In questa Aula si è, senza mezzi termini, invocata la pubblicizzazione (da parte sua, alme-

no) col metodo della rapina ed ella, onorevole Assessore, non ha condannato quest'impostazione, cioè quella dell'onorevole Farigu. Ella non ha condannato quest'impostazione, evidentemente perchè acconsentiva all'invocazione del suo compagno di partito. In quest'Aula si sono elevate autorevoli voci a sostegno delle private aziende di trasporto che boccheggiano, a tutela di centinaia di lavoratori che rischiano il licenziamento, in difesa di decine di migliaia di cittadini che rischiano di rimanere tagliati fuori dal circuito civile della nostra Regione, e lei ha risposto affermando che la Regione non ha strumenti per far fronte a queste necessità.

Onorevole Assessore, ho già, credo, dimostrato, seppure nella brevità di questo intervento (almeno spero di esserci riuscito), che l'atteggiamento suo e del suo partito è stato incoerente e contraddittorio, per cui per ovvie ragioni non è attendibile; ora devo aggiungere che il suo comportamento assessoriale si è rivelato insufficiente e rinunciatario. Un uomo di governo, seppure a livello regionale, non liquida un problema come questo con la disinvoltata leggerezza con cui ella lo ha liquidato, salvo poi a rimangiarsi tutto, quando fra un quarto d'ora, mezz'ora, un'ora (non so quanto tempo ancora passerà), dovrà accogliere anche il punto quarto dell'ordine del giorno che l'onorevole Farigu, contraddicendo se stesso, ha firmato per contraddire insieme anche le sue frettolose, superficiali e rinunciatricie affermazioni.

Un uomo di governo serio e responsabile approfondisce il problema, magari chiede tempo, ma non rinuncia a risolverlo. Sapevamo tutti che ella non era in condizione di rispondere ad una domanda che si leva sempre più prepotente dalla società sarda e che ha trovato echi in vasti settori di questa Assemblea; ella ha ceduto non alla ragione, onorevole Assessore (è una mia impressione, può darsi che sbagli), ella ha ceduto non alla ragione, ma all'orgoglio e forse anche alla vanità. E' venuto in Aula ad affrontare un problema che conosce assai poco e per il quale non ha trovato soluzioni. La sua parola d'ordine: "pubblicizzazione, pubblicizzare", è logora, sfilacciata ed inconsistente. Per pubblicizzare non solo occorre il piano di cui all'articolo 5 della

legge regionale numero 16 del 1974; non solo occorre individuare i famosi e fumosi bacini di traffico di cui tanto si è parlato nella giornata di ieri; ma occorre soprattutto avere i mezzi finanziari (che non ci sono!) per acquisire il patrimonio delle 33 aziende private; occorre avere le idee chiare in merito al tipo di servizio che si intende offrire a questa nostra società, sempre più affamata di mezzi pubblici di trasporto; occorre soprattutto disporre del "pozzo di San Patrizio" dal quale pompare il torrente di miliardi che occorrono per gestire un servizio che per sua natura dev'essere celere, comodo, moderno ed economico.

Li avete questi quattrini, onorevole Assessore? Quanto tempo ancora impiegherà l'ARST per presentare i suoi programmi? Quanti anni occorreranno ancora per realizzare in maniera acconcia la totale pubblicizzazione del settore? In attesa che questo fantastico disegno si compia, cosa intendete fare? Questa è la nostra domanda. La sua risposta, caro onorevole Puddu, è stata insufficiente perchè elusiva, contraddittoria e, se me lo consente, ingannatrice.

Debbo anche aggiungere, concludendo, che la sua non è stata, almeno per quanto ci riguarda, una risposta alla nostra interpellanza, ma una condanna senza appello per le piccole aziende che da anni gestiscono con sempre crescenti difficoltà le autolinee di cui sono concessionarie. Per queste ragioni, la mia parte politica si dichiara insoddisfatta della risposta dell'onorevole Puddu, Assessore ai trasporti.

Onorevole Presidente, spero di essere rimasto nel limite dei dieci minuti.

PRESIDENTE. E' evidente che, se anche li avesse superati, la Presidenza non le avrebbe tolto la parola. Troppo evidente.

Per l'interrogazione numero 20 ha facoltà di parlare l'onorevole Murru per dichiarare se è soddisfatto.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Signor Presidente, Assessore onorevole Puddu, avevamo presentato quest'interrogazione sul modo come è gestita l'Azienda Consortile dei Trasporti, che gravita nel territorio di Cagliari e del suo circon-

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

dario, cioè in un territorio che ha una popolazione di circa 300 mila persone (quasi un quarto dell'attuale popolazione sarda, se consideriamo ovviamente che il 33 per cento è ormai nella storia degli emigrati). Quindi, non potevamo trascurare un'indagine, un esame serio sull'Azienda Consortile dei Trasporti.

Premetto che la sua risposta — una premessa in termini cortesi, ovviamente — non ci ha assolutamente soddisfatti. Lei, con quattro battute, dico quattro, ha detto che, per quanto riguarda l'ACT, si è provveduto con vari interventi (quali, poi, non li ha precisati); mediante i controlli, si è proceduto ad una modifica delle fasce orarie (io poi fino adesso non so quali siano e come siano state modificate queste fasce orarie dei trasporti nel territorio urbano di Cagliari); infine, l'eliminazione del bigliettotaio corrisponderebbe, a dire dell'Assessore, ad un risparmio di costi. Resta poi da dire dell'intervento del quinto esecutivo, col miliardo e 650 milioni per l'Azienda Consortile dei Trasporti di Cagliari e per le aziende municipalizzate di tutta la Sardegna!

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. 16 miliardi, questo per quanto riguarda il prossimo bilancio.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Evidentemente, o lei non si è spiegato molto chiaramente od io non ho capito molto bene. Ma, di fatto, io ho registrato questo, perchè questo ho sentito dalla sua replica.

Poi ha parlato di ristrutturazione dell'Azienda. A nostro avviso, come al solito, queste sono tutte promesse, sono tutte promesse che non hanno impegnato e non impegnano la Giunta, nè in passato nè nel momento; non ci sono programmi seri, non ci sono prospettive serie per quanto riguarda l'amministrazione dell'Azienda consortile. Col mio Capogruppo, che mi ha preceduto, vediamo il problema dell'Azienda consortile inquadrato in tutta la politica dei trasporti in Sardegna...

DEL RIO (D.C.), *Presidente della Giunta*. Ma lei è anche consigliere comunale di Cagliari e queste cose le conosce.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Ma proprio perchè io sono consigliere comunale di Cagliari e proprio perchè conosco... Se n'è discusso abbastanza nel Consiglio comunale di Cagliari... *(interruzioni)*.

No, no. Noi abbiamo presentato un'interrogazione, alla quale si è risposto in modo molto vago, molto superficiale, per cui si dimostra...

DEL RIO (D.C.), *Presidente della Giunta*. Si confonde molto spesso la città di Cagliari con la Sardegna.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Il fatto è che l'Assessorato dovrebbe osservare quel che succede dentro l'Azienda, perchè il 50 per cento dei mali derivano dalle mafie che si son create dentro e che in silenzio si sono accettate. Questo è il discorso da fare.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Lei sa che è un consorzio. *(Interruzioni varie)*.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). No, mi scusi, onorevole Puddu. Eh, è pertinente la nostra risposta! Il mio collega Anedda ha anticipato in parte quanto io devo dire: è pertinente perchè all'interrogazione che noi abbiamo presentato lei non ha risposto in modo soddisfacente. Non avrebbe dovuto rispondere del tutto, e noi allora ci saremmo regolati di conseguenza, ci saremmo comportati in modo diverso, trasformando magari l'interrogazione in interpellanza e poi magari in mozione. Abbia pazienza, siccome lei ha risposto in modo insufficiente, io devo motivare la mia insoddisfazione. Ciò perchè è un problema che riguarda anche la Regione. Pertanto, se è vero, come è vero, che la Regione si è presa carico di questo problema, cioè dell'Azienda Consortile dei Trasporti di Cagliari, ci consenta di proseguire.

Lei, onorevole Puddu, che è anche consigliere comunale di Quartu S. Elena, sa quanto sia pesante ed abbastanza spinoso questo problema dell'Azienda consortile, anche per il suo Comune di Quartu. Io ho qui la sua dichiarazione, ma siccome non voglio dilungarmi perchè

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

vorrei cercare di rispondere nel più breve tempo possibile, non la citerò, non farò polemiche con l'Assessore Puddu (anche perchè non ritengo che questa sia la sede più idonea). Se in un prosieguo di tempo, in una prossima seduta, si dovrà parlare dell'Azienda Consortile dei Trasporti di Cagliari, che riguarda in modo particolare 3 amministrazioni (quella della Provincia, quella del Comune di Cagliari e quella del Comune di Quartu), allora esamineremo analiticamente tutto quello che Gianfranco Anedda stava enunciando.

Ma, veda, io ho fatto cenno al problema di fondo, cioè al problema dei trasporti in Sardegna. Il mio collega Lippi, Capogruppo, si è abbastanza pronunciato, ma quello che non è stato sufficientemente marcato è che la Democrazia Cristiana, il Partito socialista e i partiti che fanno parte di questa Giunta sono tutti partiti che hanno due anime, perchè dicono di essere per una economia di libero mercato, ma invece realizzano che cosa? Tutta quella politica che è per una economia collettivizzata! E allora, qui vorrei chiedere con cortese polemica, vorrei chiedere alla Democrazia Cristiana e al Partito socialista: dovete scegliere una politica anche sotto questo aspetto, non solo per quanto riguarda i trasporti, perchè questo vostro atteggiamento odierno non fa altro che ricalcare l'atteggiamento politico economico e programmatico, non solo della Sardegna, ma anche di tutta l'Italia che ormai caratterizza il vostro comportamento politico.

Dite di essere (con gli elettori, ovviamente), signori della Democrazia Cristiana, per una politica di libero mercato, ma in effetti state continuamente spostandovi su posizioni di una politica economica collettivizzata. Ne fanno testo le soluzioni di accentramento del potere economico nel potere politico, dagli anni andati a questa parte, e allora le due anime venute fuori anche sul problema dei trasporti in Sardegna le dovete portare fuori da questa sede, dovete portarle davanti al vostro elettorato, sia gli uni che gli altri, ed è inconciliabile la posizione dei socialisti nella Giunta regionale ed è inconciliabile l'atteggiamento della Democrazia Cristiana, sotto questo aspetto, rispetto all'elettorato. Non è più possibile che s'inganni ancora l'elettorato,

che s'inganni ancora il popolo sardo, che s'inganni ancora quell'operatore economico che, in virtù di promesse anche elettorali, ha cercato di agire in un determinato modo — e in questo particolare caso ci riferiamo ai concessionari dei trasporti pubblici —, mentre il giorno dopo le elezioni voi non fate altro che slittare, mettervi sul piano inclinato della collettivizzazione continua. Questo volevo metterlo in evidenza, perchè una volta di più si abbia a chiarire qual è la situazione o la posizione del Partito socialista che va più sveltamente verso le posizioni del Partito comunista, di cui è anche il portavoce nell'ambito della Giunta regionale e nell'ambito del Governo centrale e la posizione della Democrazia Cristiana in relazione a questi e a tanti altri problemi.

Si dirà: "Ma voi della Destra Nazionale siete o non siete per la pubblicizzazione dei trasporti, dei servizi di trasporto?". Certo che lo siamo, però c'è una differenza sostanziale; sono del 1934, del '39 le leggi sulla pubblicizzazione, ma non si può confondere l'utilità pubblica con la strumentalizzazione della cosa pubblica da parte dei partiti abolendo l'iniziativa privata. Ecco, noi siamo per la pubblicizzazione dei servizi, considerandoli proprio come servizi sociali, laddove c'è una carenza da parte del concessionario e quindi da parte del privato; ma in questo caso i concessionari hanno dimostrato che non c'è carenza, perchè sono pronti, l'hanno dimostrato con documentazione e sono pronti a dimostrarlo in altro modo, con le loro prestazioni, per esempio.

PIREDDA (D.C.). Perchè del '39?

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Ci sono le leggi di aggiornamento...

GRANESE (P.C.I.). Non lo capiscono. Devi dire: era fascista.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Non c'entra niente, non c'entra niente. Appunto perchè tutto quello che è di sano e di buono...

FRAU (M.S.I.-Destra Nazionale). Era per

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

precisare che non avete inventato nulla.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Non hanno inventato il cavallo, non l'avete inventato il cavallo, perchè voi vi state facendo...

FRAU (M.S.I.-Destra Nazionale). Questo non vi autorizza a pensare che noi siamo dei nostalgici.

PIREDDA (D.C.). Noi siamo qui solo dal '49.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). E' un dato storico, che è bene che voi della Democrazia Cristiana lo ricordiate e lo tramandiate ai posteri. Per lo meno a differenza della D.C., da parte nostra c'è una certa coerenza...

PIREDDA (D.C.). Io non ho capito perchè vi offendete quando vi chiamano...

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). No, ci riteniamo onorati.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). No, non ci offendiamo, collega Piredda, noi ridiamo su certe cose. Sulle cose serie, invece, ad un certo punto, riflettiamo. Ecco, ho voluto dire, perchè al riguardo c'è stata una battuta quando ha parlato il mio collega Lippi: "Voi del M.S.I.-Destra Nazionale siete o non siete per la pubblicizzazione?". Certo che lo siamo e, ripeto, laddove c'è carenza, si intervenga con una legge di pubblicizzazione di quei servizi che devono essere considerati come servizi sociali. Ma in questo caso particolare, ribadisco che i concessionari per quei trasporti hanno dimostrato, abbondantemente dimostrato, che sono pronti a gestire ancora meglio questo servizio e voi non potevate proporvi di toglierglielo. La volontà di fondo è questa: volete distogliere sempre l'iniziativa privata per accentrarla nella gestione pubblica.

E allora io devo ribadire sempre il concetto di fondo (e chiudo questa parte polemica e vengo subito all'interrogazione sull'ACT e ad esporre brevissimamente alcuni dati), che questi due partiti evidentemente hanno due anime, che

ci sono due anime contraddittorie tra loro. L'appello va rivolto agli elettori perchè si regolino di conseguenza, allorquando dovranno regolarsi, perchè non è più possibile predicare bene e raz-zolare male.

Nell'interrogazione noi, onorevole Puddu, avevamo chiesto, tra le altre cose, delle notizie circa l'allegria amministrazione dell'ACT. Nel Comune di Cagliari si è dibattuto il problema e io lo ribadisco anche qui, perchè interessa, e noi stiamo contribuendo in tal senso, la Regione, col danaro pubblico sta fornendo all'Azienda consortile fondi e patrimoni sostanziosi, per cui noi siamo responsabili anche di questo tipo di gestione. Si sono date in quell'occasione risposte molto superficiali; si è addirittura parlato tramite una relazione esposta dal consigliere Castelli, mi pare; si son dette tante cose, ma in effetti una relazione sull'allegria gestione della Azienda consortile non vi è stata. E allora, mi consenta che la richiesta che noi abbiamo avanzato in quell'assemblea la riproponiamo anche per la Regione, perchè non è possibile che dal 1967 fino al 1974 (data in cui è stata pubblicizzata la Società delle tranvie della Sardegna a Cagliari) si sia pervenuti ad una situazione di passivo crescente, per cui vi sono richieste di svariati miliardi (siamo nell'ordine di circa dieci miliardi). Richieste vengono avanzate nell'ordine di 7 miliardi al Comune di Cagliari, 3 miliardi, addirittura allo Stato, poi vengono avanzate richieste continue anche alla Regione, al Comune di Quartu e alla Provincia, cioè le amministrazioni consorziate.

Noi avevamo chiesto una certa relazione. Perchè? Non ci piace, per esempio, come è gestito il patrimonio dell'Azienda consortile; vi sono qui ordini del giorno, documenti, accertamenti fatti dai sindacati; noi abbiamo chiesto addirittura che si facesse, si promuovesse una Commissione d'indagine. Tutte richieste cadute nel nulla! Noi abbiamo chiesto, ribadendolo anche qui, che certi accertamenti sul mancato funzionamento del Consiglio di amministrazione dell'Azienda consortile venissero rilevati da documentazioni probanti, cioè volevamo vedere anche nei registri contabili. Non si giustificano per esempio certe spese, non si giustificano soprattutto

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

certe assunzioni: si è partiti nel 1967 con un limite di 500 assunzioni, oggi siamo a oltre 1.200! In questo periodo non v'è una relazione che giustifichi questo abbondante personale che è in servizio presso l'ACT.

Le indagini che noi abbiamo fatto dicono poi che c'è uno sperpero anche del patrimonio dell'Azienda consortile. Si è mai chiesto, signor Assessore, delle condizioni in cui si trovano le vetture dell'Azienda consortile? Ha mai fatto un'indagine, per esempio, su certe assenze di certo personale? Ha mai fatto un'indagine, per esempio, su come vengono assunti gli operai, i tranvieri nell'Azienda consortile? Ha mai fatto qualche indagine circa le presenze figurative nel servizio di certi dipendenti dell'Azienda consortile? E noi stiamo dando contributi, noi stiamo finanziando questa Azienda consortile! La finanzia il Comune di Cagliari, la finanzia la Provincia, la finanzia il Comune di Quartu e la stiamo finanziando anche noi. E' una gestione pubblica, ecco l'aspetto diverso. Ma voi vi state lamentando, signori della Giunta regionale, perchè i concessionari non potrebbero fornire dei servizi idonei, così come li fornisce invece un'azienda pubblicizzata. Ecco! Questo è lo specchio della gestione dell'Azienda consortile di Cagliari, è lo specchio della cosiddetta onesta, saggia amministrazione pubblica.

Il fatto è che quando si parla di pubblicizzazione (ecco la differenza tra noi e queste Giunte) questa, se è considerata come servizio sociale, interessa tutti i cittadini, che in un modo o nell'altro versano i contributi per ottenere un soddisfacente corrispettivo. L'Azienda consortile è stata politicizzata all'ennesima potenza. Anche noi, la nostra parte politica, ha dato il suo voto per la pubblicizzazione di quei servizi, ma mai pensavamo però che diventasse un carrozzone di una parte politica, un carrozzone a sfondo elettorale. Io, anche se molto superficialmente, denuncio questi fatti stamattina, però sono fatti documentatissimi, a lume non solo di relazione, ma di cifre.

Gianfranco Anedda, che mi ha preceduto, ha detto abbastanza sull'allegria amministrazione dell'Azienda consortile, però io vorrei che questa crisi dei trasporti in Sardegna, la crisi che

travaglia l'Azienda consortile in modo particolare, sia un avvertimento per la Regione, perchè in seguito, allorquando vi appresterete a finanziare iniziative di questo genere, abbiate maggior senso di responsabilità e si capisca che una cosa è illudere la gente, altra cosa è governare saggiamente. E' finito, mi pare che lo abbiate detto voi, il periodo delle allegre amministrazioni. Io non ci credo, la mia parte politica non ci crede, perchè vi conosce, sappiamo che siete gli uni e gli altri, sappiamo che siete sempre all'insegna del doppio gioco politico qua e fuori di qua; io non ci credo perchè non avete e non potete avere una saggia coscienza per amministrare secondo quelle che sono le regole di una saggia coscienza (ovviamente, tutto ciò in chiave politica, tutto il riferimento è politico) per amministrare come invece i cittadini si attendono.

Noi avevamo avanzato questa interrogazione credendo di avere una risposta più esauriente. Niente di tutto quello che lei ha detto ci ha soddisfatto, per cui, confermando la non soddisfazione per la sua risposta, signor Assessore, inquadrando il nostro discorso in tutta la politica dei trasporti della Sardegna, attendiamo non certamente con fiducia, ma con sfiducia il vostro continuo operare.

PRESIDENTE. Per le interpellanze numero 12 e numero 54 ha facoltà di parlare l'onorevole Macis per dichiarare se è soddisfatto.

MACIS (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli consiglieri, molto brevemente, nei limiti consentiti dal Regolamento (del quale riteniamo sia opportuno non abusare). Crediamo che il richiamo che è stato fatto cortesemente dalla Presidenza sull'impossibilità di aprire una discussione sull'ordine del giorno presentato dai colleghi della maggioranza, sia da un punto di vista sostanziale superfluo, perchè quest'ordine del giorno ripete in maniera precisa il contenuto della mozione. Questo fatto ci pare abbastanza grave, perchè l'ordine del giorno avrebbe potuto rappresentare una mediazione tra le diverse tesi emerse nel corso della discussione. Il mutamento del titolo del documento, da mozione in ordine del giorno, non è sufficiente per far cadere

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

le critiche mosse alla posizione assunta nella mozione del Gruppo democristiano dai colleghi del Gruppo socialista e dallo stesso Assessore Puddu.

La replica dell'Assessore è stata molto precisa, esauriente, ed ha indicato una linea di politica dei trasporti che non può conciliarsi con quella indicata nella mozione e che tuttavia è stranamente ripetuta nell'ordine del giorno. L'Assessore Puddu ha detto con estrema decisione che la Regione sarda ha imboccato la strada della pubblicizzazione dei trasporti pubblici e su questa strada si intende andare avanti con decisione: senza patteggiamenti, senza possibilità di alcun ritorno all'indietro. Vorremmo aggiungere che gli esempi fatti da alcuni oratori sui diversi indirizzi, adottati in altre Regioni d'Italia, non possono essere da noi accettati come base di discussione se non si riferiscono anche all'esperienza diversa maturata in quelle Regioni, alla diversa situazione esistente in quelle Regioni.

La verità è che, in Sardegna, non sono mai esistite società private di piccole o grandi dimensioni, capaci di assicurare il servizio e, soprattutto, le grandi società (di questo bisogna dare atto ai piccoli concessionari), hanno vissuto sulla base delle cospicue sovvenzioni statali che non sempre venivano destinate ai fini per i quali venivano erogate. Vi è quindi in Sardegna una situazione diversa perchè non vi è un quadro di riferimento dell'industria privata, grande o media, alla quale affidare il servizio di trasporto. E' invece necessario (si tratta di un'esigenza maturata nell'ultimo decennio ed ormai acquisita), procedere rapidamente alla pubblicizzazione, per poter fare del trasporto pubblico un servizio sociale basato essenzialmente sulle società con capitale pubblico.

A questo punto dobbiamo aggiungere che, da parte della Giunta e in particolare dell'Assessore, non è stato fatto uno sforzo adeguato per indicare le soluzioni di carattere operativo che emergono dalla legge 16 del 1974, alla quale tutti nel corso della discussione ci siamo richiamati. Era possibile fare questo sforzo e ciò era tanto più doveroso per chi, dichiarando di prendere a cuore il problema dei piccoli imprenditori, poteva compiere uno sforzo per indicare su quali basi operative si potesse risolvere e inquadrare il

problema. Perchè si tratta di un dato reale che nessuno in quest'aula e tantomeno noi vogliamo negare: esistono imprese che esercitano l'attività sobbarcandosi oneri ormai insostenibili.

Ma come intervenire in questa situazione? Con delle provvidenze? Misure certamente utili nel quadro di una operazione di carattere corporativo e clientelare; ad esempio si vogliono erogare contributi in ragione della percorrenza o in base alle dimensioni dell'Azienda? Si tratta però di misure abborracciate, superficiali, che non tengono conto delle situazioni aziendali esistenti e di quei fatti denunciati nel corso della discussione del collega Farigu e che devono trovare, da parte della pubblica amministrazione, un atteggiamento di serietà, oltre che di ulteriore approfondimento. Il problema dei piccoli imprenditori a nostro avviso deve essere affrontato con urgenza, ma non sulla base delle indicazioni contenute nella mozione e ripetute in maniera veramente incredibile nell'ordine del giorno, che ci auguriamo venga ritirato dai colleghi di parte democristiana, ma nell'ambito del programma regionale dei trasporti e delle indicazioni della legge numero 16.

Questa è la nostra posizione e sulla base di questo discorso possono essere risolti rapidamente i problemi dei piccoli imprenditori. Non credo interessi ad alcuno (mi riferisco logicamente alle forze democratiche che siedono in quest'Aula, non a chi viene a fare degli scadenti comizi elettorali, infarciti di volgarità), non credo interessi a nessuno, dicevo, mandare avanti una discutibile operazione clientelare, gettare del fumo negli occhi di una categoria di lavoratori e di imprenditori con misure di carattere corporativo. Credo invece che interessi a tutti portare avanti un discorso organico che serva a migliorare il servizio, perchè sia adeguato alle esigenze delle popolazioni e capace di risolvere i problemi di tutte le categorie interessate.

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta sull'ordine del giorno 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, credo che mi sia consentito, nell'esprimere il parere della Giunta e dell'Assessore sull'ordine del giorno presentato, cercare, in uno sforzo di sintesi richiestomi dalla stessa Presidenza, di riprendere il discorso sui trasporti. Ieri permettevo al mio intervento l'affermazione che parlare dei trasporti avrebbe dovuto importare più tempo e maggiore attenzione: credo di essere quindi a posto con la mia coscienza politica di amministratore quando, non volendo illudere nè deludere, ho cercato di dare risposte precise.

La discussione sul problema dei trasporti si è iniziata sulla base di un documento presentato dai colleghi del Gruppo democristiano; ha coinvolto tutta una serie di temi, sfiorato alcuni temi che sono altrettanto importanti proprio per quella denuncia che è venuta in Aula sulla necessità che la nostra Isola, l'unica Isola dell'Europa, abbia ad avere non solo trasporti interni, ma anche collegamenti rapidi col Continente, con la madre Patria; un discorso che usciva da una denuncia drammatica, che non è di oggi e che non può essere evidentemente imputata all'attuale Giunta, all'attuale maggioranza; un discorso, dicevo, di una vastità e di una responsabilità notevole che doveva vedere le parti politiche pronte a collaborare con la maggioranza, ad indicare attraverso le denunce anche soluzioni possibili.

Avevo cercato di accennare anche al fatto che la Regione sarda, in mezzo alle difficoltà che vanno affrontando tutte le altre Regioni, è l'unica che è riuscita a dotarsi di uno strumento valido. Questo strumento può avere dei limiti attraverso un certo tipo di conduzione, attraverso un certo tipo di presenza a livello dirigenziale, ma non è questo il discorso (che pur sarebbe discutibile; e facilmente, dal raffronto con i dati e con i risultati, si potrebbe dimostrare che così non è); noi abbiamo detto che la creazione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, cioè la legge numero 16 ora e prima la numero 3, costituivano e costituiscono una di quelle pietre miliari che hanno posto la Sardegna all'avanguardia nel settore. Certo, mali antichi e mali nuovi (come quello della crisi energetica) non si possono affrontare così rapidamente nel giro di qualche

mezzo, anche se sono problemi che devono investire e preoccupare, non v'è dubbio, l'Assessore per primo e l'intera Giunta.

Diceva il collega Carrus che l'Assessorato è stato per troppo tempo un'appendice dell'Assessorato ai lavori pubblici, un'appendice dell'Assessorato all'artigianato o al turismo; ciò è accaduto altre volte, in diverse epoche (il che significa epoche lontane), quando altro tipo di collaborazione e di maggioranze vi erano nell'ambito del governo regionale. Evidentemente l'intera classe politica aveva non compreso o compreso malamente l'importanza che aveva questo settore. Quando noi andiamo a guardare i quadri che sono alla base dell'Assessorato dei trasporti (che assieme a quello dei lavori pubblici io ho l'onere e l'onore di dirigere e di rappresentare), ci accorgiamo che si limita a due funzionari. Quando questo dato numerico io porto all'attenzione del Consiglio, è già una dimostrazione che siamo veramente all'anno zero per quanto riguarda la capacità operativa di controllo politico, la capacità di esprimere linee da concretizzare in atti amministrativi dell'Assessorato, e ciò è proprio dovuto alla limitatezza anche delle presenze fisiche di funzionari.

Non basta evidentemente la buona volontà di un Assessore, non basta la buona volontà di pochi funzionari dedicati al settore per affrontare un problema del genere, un problema che si è complicato vieppiù con la crisi energetica, la pendolarità, un certo tipo di sviluppo scoordinato. Non basta questo tipo di organizzazione, di struttura amministrativa, se noi pensiamo alle nuove entità che si stanno creando (dai distretti scolastici, ai distretti sanitari, agli insediamenti industriali), a tutto ciò che sta avvenendo nel tentativo di far andare avanti l'economia della nostra Sardegna.

Noi riteniamo di aver adempiuto al nostro dovere dando una risposta, perchè ritenevamo che questo problema fosse urgente. Abbiamo tentato cioè di dare risposta alle interrogazioni, alle interpellanze, alle mozioni per quello che era possibile, con i limiti insiti nella natura dell'uomo, con i punti di vista che sono opinabili e diversi e come tali difficili, evidentemente, da conciliare.

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

La Giunta ritiene, nella sua maggioranza, di avere iniziato una strada e su quella strada deve continuare ad andare avanti: la strada indicata nella legge numero 16, quella della pubblicizzazione. E quando diciamo che questa legge è stata approvata alla fine della scorsa legislatura; quando abbiamo detto che solo il 20 giugno 1974 è stata pubblicata; quando ricordiamo tutti che la Giunta ha ottenuto la fiducia il 2 agosto; quando consideriamo i tempi stretti che ci sono tra l'approvazione della legge, la sua pubblicizzazione e la formazione della Giunta, evidentemente io credo che nessuno (a meno che non si creda ai miracoli, e credo che siano abbastanza smaliati tutti quanti per non pensare a cose del genere) pensasse si potesse risolvere un problema simile in così poco tempo...

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Noi crediamo ai miracoli di Sant'Antonio, non a questi.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Non ai miei, appunto. Ecco, va bene, questa è un'affermazione che lascio ai colleghi che hanno voluto farla.

Diciamo che i tempi non hanno consentito, evidentemente, l'approntamento di quegli strumenti operativi per realizzare quello che c'è scritto nella legge numero 16. Questa legge prevede, attraverso un confronto con le organizzazioni sindacali, con gli operatori economici, con i rappresentanti degli enti locali, l'individuazione dei bacini di traffico. Ma, a monte di tutto questo, sempre nell'ambito della legge numero 16, occorre un incontro col Governo centrale per individuare la presenza delle altre aziende pubbliche, che sono richiamate nella legge numero 16. Solo da poco tempo le autorità amministrative del Ministero dei trasporti hanno affrontato e hanno esaminato l'importanza, la vastità del problema che la legge numero 16 pone anche al Governo nazionale, e quindi, evidentemente, dev'essere tenuta in conto anche dalle strutture amministrative burocratiche del Governo nazionale.

Ecco perchè noi riteniamo di essere con la coscienza tranquilla sia politicamente che sotto il profilo amministrativo: abbiamo adempiuto, nei limiti di quelli che sono i tempi, nei limiti di

quello che era possibile, al nostro dovere. E non abbiamo atteso nè l'ira nè la protesta delle popolazioni per affrontare il problema, perchè dovunque abbiamo preso provvedimenti, che devono essere ovviamente concretizzati attraverso programmi, che devono avere il loro *iter*, che devono avere l'assenso all'interno delle Commissioni competenti e all'interno dell'Assemblea (quando questo è previsto dalla legge). Quindi non interventi estemporanei che sono seguiti alla protesta, ma interventi che hanno tentato di omogeneizzare una situazione di difficoltà. Vorrei dire che questa difficoltà delle popolazioni, questa protesta, quest'ira che è emersa da parte degli utenti, hanno più sensibilizzato la classe politica circa la necessità di un discorso più vasto sul problema dei trasporti.

Dobbiamo quindi ricordare che, per quanto riguarda alcuni interventi operativi sempre nel settore dei trasporti, mezzi finanziari devono essere riservati in questo settore se vogliamo affrontare sul serio il problema nel modo come è detto nella legge numero 16. Lo slittamento di certi costi, la situazione economica del nostro Paese, il bilancio della Regione, devono obbligare me, Assessore, e noi della Giunta ad esaminare con preoccupazione, con attenzione la situazione del bilancio della Regione, che non consente di fare sforzi oltre una certa misura, se non ci muoviamo su un dato terreno. Per quanto riguarda la legge 281, l'articolo 9 prevede investimenti e non contributi gestionali, per cui, per il 1976, noi riteniamo di affrontare un discorso di contrattazione, anche di contestazione col Governo perchè si abbia una dotazione diversa per quanto riguarda appunto l'articolo 9 della 281 e quindi notevoli investimenti.

Ho detto, credo abbondantemente, delle difficoltà non solo per quanto riguarda il reperimento dei mezzi tecnici, ma anche il reperimento del materiale rotabile, il parco e le attrezzature dei mezzi rotabili, insufficienti secondo i dati della produzione. Su una richiesta (che è stata avanzata in sede di coordinamento di tutti i programmi delle diverse Regioni) di 32 mila autobus, la FIAT è disponibile a consegnarne appena 6 mila entro il 1975; questo dato deve dimostrare che, davanti alle richieste che provengono da

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

tutte le Regioni, le ditte produttrici, l'industria che produce questi mezzi può solo affrontarne circa un quinto della richiesta.

Questa preoccupazione credo sia alla base anche del discorso che tutte le parti politiche hanno voluto fare. Non è vero che noi abbiamo con leggerezza affrontato questo argomento: lo abbiamo affrontato con preoccupazione, lo abbiamo affrontato perchè volevamo avere la possibilità del conforto di tutte le parti politiche e la sensibilizzazione di tutte le parti politiche su un problema che riteniamo fondamentale per lo sviluppo della nostra Sardegna. Certo, non ci sono state, come qualcuno diceva, chiusure; ci sono invece state risposte precise, c'è stato il tentativo di coinvolgere tutti in un discorso che doveva arrivare ad avere una risposta unitaria di tutte le parti politiche, perlomeno di quelle che credono in una soluzione diversa, in un diverso sviluppo del nostro Paese; di quelle che credono, che hanno fiducia nelle possibilità della Giunta regionale e dell'Assemblea regionale di affrontare sul serio i problemi.

Per quanto riguarda le posizioni di una parte o dell'altra, io debbo dirle, onorevole Lippi, che il Partito socialista, per quanto mi riguarda, ha sempre sostenuto la necessità della pubblicizzazione. Io credo che non sia male ricordare che una proposta di legge in tal senso porta la firma del compianto onorevole Branca e che un'altra, ancora precedente, portava la firma di chi vi parla, dell'onorevole Catte e dell'intero Gruppo socialista. Noi oggi non stiamo a dire cose diverse da ieri; siamo, oggi come ieri, sulla stessa linea, siamo cioè per la pubblicizzazione del settore. Evidentemente, siamo degli incorreggibili. L'abbiamo sostenuta, questa linea, anche a livello di incontro con gli altri partiti per la creazione della maggioranza e quindi seguiamo una condotta sempre uguale.

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). C'è un piccolo neo: vi dovete mettere d'accordo con voi stessi quando parlate di queste cose.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Per quanto mi riguarda, io credo di essere in linea, perchè questo sempre ho

sostenuto e l'ho fatto anche nella replica. E non lo sostengo solo perchè sono personalmente convinto, ma anche come Assessore, nell'ambito di un discorso fatto all'interno della Giunta, nel tentativo di affrontare questo problema in un modo diverso nell'ambito della stessa maggioranza.

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Quindi lei non accoglie l'ordine del giorno.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Onorevole Lippi, glielo dirò dopo.

Del resto, se ad un certo punto anche i colleghi della Destra sostengono che, approssimativamente, anche loro hanno voluto affrontare il problema, evidentemente ciò significa che è un problema complesso, è un problema che va affrontato nelle diverse componenti, nelle diverse parti; è un problema di cui non può essere chiamato come responsabile l'Assessore che vi parla, o la Giunta che è qui presente. E' un problema che noi intendiamo affrontare, ed il Consiglio ne sarà investito in tutte le sue componenti al momento giusto ed al momento opportuno, e troverà, credo, il discorso aperto da parte di tutte le componenti politiche.

Per quanto riguarda il problema dei concessionari... (*interruzione*).

Certo. Credo che sia consentito anche all'Assessore di fare un discorso approssimato, generale. Noi andiamo a trattare gli argomenti che sono stati sottoposti all'attenzione della Giunta con la mozione numero 17, con le interpellanze che più o meno riguardano lo stesso argomento, e diciamo che questi documenti (sfociati poi nell'ordine del giorno), che questo problema il Gruppo democristiano ha fatto bene a proporli, ha fatto bene ad interessarsene, perchè è un dato obiettivo, un dato reale. A questo problema noi abbiamo cercato di dare alcune risposte. Abbiamo detto, e lo riconfermiamo, che, pur andando avanti nella pubblicizzazione, noi dobbiamo consentire a questi piccoli concessionari di poter svolgere la loro funzione presumibilmente per altri due anni. Però, nell'arco di questi 2 anni, entro il primo semestre del 1975, l'ARST,

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

l'Assessorato, il Consiglio regionale e le Commissioni competenti dovranno affrontare un programma organico che preveda l'assorbimento di questi piccoli concessionari. Abbiamo cioè detto, in una parola, che mentre noi non siamo disponibili a dare altre concessioni, cioè a creare altri piccoli concessionari, dobbiamo vedere sotto un profilo amministrativo come si può risolvere il problema degli attuali concessionari, per non creare storture, per non creare ulteriori difficoltà nel servizio. Abbiamo anche detto che, per quanto riguarda la situazione di conflittualità esistente con i dipendenti di questi concessionari, è all'attenzione della Giunta (la Giunta l'approverà prossimamente, perchè ha già affrontato questo discorso) l'accordo sindacale raggiunto con l'ANAC per un intervento di 22 mila lire per 13 mesi a tutti i dipendenti di questi piccoli concessionari, 22 mila lire che verranno anticipate dalla Regione ma che lo Stato si è impegnato a restituire in una sorta di partita di giro.

Abbiamo anche detto, per quanto riguarda il protocollo di intesa firmato dal Ministro dei trasporti e dal Ministro del lavoro, che non ha trovato l'assenso da parte del Ministro del tesoro, che sono in corso incontri a livello di tutte le Regioni per vedere se il Ministro del tesoro acconsente, con suo provvedimento, a dare il via agli interventi di ordine legislativo delle diverse Regioni, con l'impegno che lo Stato provvederà a rifondere i mezzi a cui dover far fronte appunto per questi interventi. In una parola, quando questo provvedimento, accordo-ponte, protocollo d'intesa venisse ad essere attuato, questo consentirebbe ai dipendenti di godere dello stesso trattamento economico che hanno i dipendenti dell'ARST.

Per quanto riguarda la questione dei programmi, abbiamo anche precisato che i programmi devono essere visti nell'ambito dei bacini di traffico, come dicevo poc'anzi. Abbiamo detto che, per quanto riguarda la possibilità di interventi finanziari con leggi, allo stato attuale della legislazione regionale (per il fatto che esiste la legge numero 16 e per il fatto che non abbiamo altre leggi) non è possibile fare alcun intervento. Il discorso può essere affrontato nell'ambito della tematica più ampia per l'applicazione del pro-

tollo d'intesa; in quella sede possono essere viste anche queste cose, ma oggi non è possibile impegnarsi con nessuna parte politica in Consiglio nè...

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). La legge sull'ARST è stata approvata con le 36 ore.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Mi consenta. Non possiamo, allo stato attuale, impegnarci a dare contributi ai piccoli concessionari. Per quanto riguarda, quindi, il documento che è stato presentato, io ritengo sia indispensabile una breve sospensione, onde potere esaminare, anche col Presidente, l'accoglimento o meno dell'ordine del giorno.

Noi pensiamo di poter concludere questi brevi appunti dicendo che sull'argomento dovremo ritornare, sia perchè ci sono altre interpellanze che riguardano il settore dei trasporti, sia perchè credo che l'Assessore e la Giunta abbiano bisogno del conforto dell'Assemblea per approfondire ancora meglio i singoli aspetti del problema, che sono importanti. Ma respingo e respingiamo le insinuazioni di alcuni colleghi per quanto riguarda l'intervento e il discorso che abbiamo voluto portare in quest'Aula. Era un modo per sensibilizzare e sensibilizzarci tutti quanti verso un problema che è importante, un fatto determinante per lo sviluppo della nostra società, per lo sviluppo della nostra Isola. Noi abbiamo ritenuto di dover dare le risposte che il momento cruciale richiedeva, perchè questo problema andava affrontato nei termini possibili e con i limiti possibili.

PRESIDENTE. La Giunta ha chiesto una sospensione, se non m'inganno. Allora, poichè nessuno si oppone, sospendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 12 e 50, viene ripresa alle ore 13 e 25).

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato un nuovo ordine del giorno, in sostituzione del precedente che quindi viene ritirato. Poichè è necessaria la sua distribuzione, in quanto i colleghi del Consiglio ritengono di volerli

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

vedere molto chiaro (ed è nel loro diritto), noi non possiamo fare altro che sospendere per altri 20 minuti la seduta, affinché il testo del nuovo ordine del giorno venga battuto e distribuito ai consiglieri.

(La seduta, sospesa alle ore 13 e 30, viene ripresa alle ore 13 e 50).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CONTU

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori. Si dia lettura dell'ordine del giorno, a firma Carus, Isoni, Pigliaru, Farigu, Corona 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.

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 per ogni singola concessione e le altre aziende pubbliche operanti in Sardegna con un piano organico triennale che dovrà essere presentato al Consiglio non oltre il 30 giugno 1975;

2) ad acquisire gradualmente — tramite l'ARST e le altre aziende pubbliche operanti in Sardegna — i mezzi e gli impianti, ove risultino idonei secondo criteri di valutazione di obiettività equità, e il personale;

3) 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 alla necessità di non far gravare sui lavoratori e studenti oneri particolarmente gravi con l'aumento del costo della vita;

4) 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 sfasatura e con l'obiettivo di conseguire la graduale unificazione della

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

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". (2)

PRESIDENTE. Immagino che la mozione numero 17 venga ritirata dai proponenti...

CARRUS (D.C.). Viene ritirata.

PRESIDENTE. Viene ritirata, va bene. Passiamo dunque all'ordine del giorno numero 2. Ha domandato di parlare l'onorevole Macis per dichiarazione di voto, immagino...

MACIS (P.C.I.). Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno?

SODDU (D.C.). Noi dovremmo chiedere la votazione per appello nominale...

PRESIDENTE. Ecco, onorevole Macis, mi precisi, dal punto di vista regolamentare, se ella intende fare una pregiudiziale oppure...

MACIS (P.C.I.). Una richiesta di sospensione.

PRESIDENTE. Una richiesta di sospensione?

MACIS (P.C.I.). Il nostro Gruppo ha potuto esaminare quest'ordine del giorno soltanto adesso che è stato distribuito. Si tratta di un documento estremamente impegnativo, perchè a noi pare che alcune proposizioni che vi sono state inserite pongano dei problemi di relazione con la legge numero 16 del '74, che possono trovare una definizione a seconda dell'approvazione o meno dell'ordine del giorno.

Quindi pensiamo che la nostra richiesta sia legittima, perchè abbiamo bisogno di riunirci per esaminare l'ordine del giorno in maniera esauriente, con la dovuta attenzione e con l'impegno che merita.

PRESIDENTE. E' stata posta una questione sospensiva, mi pare.

MACIS (P.C.I.). La nostra è una richiesta di sospensione dei lavori.

PRESIDENTE. Onorevole Macis, la Presidenza, come lei sa, non può che rivolgersi all'Assemblea, perchè è chiaro che la volontà dell'Assemblea è sovrana.

C'è una richiesta di sospensione: di quanto? Cioè di una mezz'ora, un'ora?

RAGGIO (P.C.I.). Mezz'ora, un'ora, il tempo necessario per riunirci.

PRESIDENTE. La Presidenza ha concesso una sospensione anche prima, mi pare, per la redazione dell'ordine del giorno.

Chiedo comunque se gli altri Gruppi sono contrari o meno ad una sospensione, che dovrebbe essere, se non vado errato, contenuta entro la mattinata. A meno che non ci sia una proposta per la quale i lavori dovrebbero andare a stasera... Mi è sembrato di capire che il collega Macis abbia chiesto una breve sospensione per far sì che il suo Gruppo possa esaminare l'ordine del giorno. Mi pare che faccia parte dei rapporti corretti che ci sono in Consiglio consentire che ciò avvenga; abbiamo consentito altre volte, a tutti i Gruppi, di meditare su un ordine del giorno. Se questa è la richiesta, e se non ci sono, come io penso, opposizioni, credo che la Presidenza possa senz'altro accogliere la richiesta di una breve sospensione, diciamo di mezz'ora.

(La seduta, sospesa alle ore 13 e 57, viene ripresa alle ore 14 e 24).

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori. Ha facoltà di parlare l'onorevole Raggio.

RAGGIO (P.C.I.). Signor Presidente, per correttezza nei suoi confronti e nei confronti dei colleghi, allo scadere della mezz'ora concessaci noi siamo rientrati in Aula, ma debbo dire che non siamo stati in grado di completare l'esame che ci era sembrato e ci sembra ancora necessa-

rio condurre. Voglio però dare una spiegazione ai colleghi, affinché il nostro atteggiamento appaia nella giusta luce in cui bisogna che sia collocato.

Noi non avevamo approfondito l'esame dell'ordine del giorno presentato dai colleghi della maggioranza prima di tutto perchè ci era sembrato di intendere chiaramente che la Giunta fosse contraria a quest'ordine del giorno (tutto il discorso svolto stamane dal collega Piero Puddu era infatti un discorso nettamente contrario a quest'ordine del giorno); in secondo luogo avevamo saputo, parlando con autorevoli colleghi della Giunta e della maggioranza, che la Giunta avrebbe accettato l'ordine del giorno come raccomandazione e che i colleghi proponenti non avrebbero insistito perchè si votasse. Per queste ragioni, proprio perchè conoscevamo da un lato l'orientamento contrario della Giunta espresso dal collega Puddu, dall'altro lato perchè sapevamo che non saremmo giunti alla votazione, non ci siamo preoccupati di esaminare attentamente (come invece era necessario) l'ordine del giorno. Io non nego che in questo ci sia la nostra responsabilità, però voglio pregare i colleghi di considerare che, se questo è avvenuto contrariamente al nostro costume (perchè il nostro costume è tentare di porre attenzione giusta ai problemi che qui si discutono), se questo è avvenuto è stato perchè siamo stati non dico ingannati, ma orientati in modo diverso appunto dalla convinzione che avevamo che non saremmo giunti ad una votazione.

Ora, invece, così non è. Si giunge a votare e noi abbiamo bisogno di esaminare questo documento. A mio parere ne ha bisogno anche la Giunta: non vedo come la Giunta possa, a cuor leggero, apprestarsi ad un voto del Consiglio, dopo che l'Assessore ha assunto qui stamane la posizione che ha assunto. Io non vedo davvero come, sul piano politico, il collega Puddu, Assessore competente, possa atteggiarsi di fronte ad un voto eventualmente positivo su questo documento, che suonerebbe inevitabilmente come sconfessione delle dichiarazioni da lui rese stamane in aula. Penso quindi che anche la Giunta farebbe bene a prender tempo e a riflettere su questa questione. Non dico questo ai colleghi propo-

nenti perchè sono certo che, in quanto proponenti, essi ci hanno già riflettuto, questo è chiaro.

Certo è che noi abbiamo bisogno di riflettere ancora. Io vorrei pregare, signor Presidente, lei e i colleghi, di consentire che questa riflessione ci sia. Se i colleghi la ritengono opportuna, potremo decidere ancora una sospensione della seduta sino a questo pomeriggio; io vi preannuncio, però, che siamo giunti solamente alle prime battute di questo esame, perchè ci siamo proposti di confrontare seriamente, scrupolosamente e rigorosamente il contenuto di questo documento con la legge sull'ARST e ci siamo anche proposti di vedere in quali punti questo documento contrasti con la legge sull'ARST. Se per esempio risultasse, come a prima vista ci pare risulti, che qui si propongono modifiche sostanziali ad una legge che il Consiglio da poco ha votato, noi compiremmo, votando quest'ordine del giorno, un atto molto scorretto, secondo la mia opinione. Abbiamo appena iniziato quest'esame, siamo giunti solo alle prime battute: avremmo bisogno di altro tempo.

Noi siamo qui disponibili per lavorare tutta la sera, non abbiamo nessuna difficoltà, anche se purtroppo abbiamo un impegno per domani che ci consiglierebbe di avanzare una proposta diversa. Se però voi volete considerare l'esigenza di una riflessione su questo problema che noi poniamo e che riteniamo che anche la Giunta debba avvertire, se ritenete di dover considerare questa esigenza, forse la cosa più opportuna sarebbe rinviare i lavori del Consiglio, rinviarli a quando si deciderà; su questa cosa per il momento non si decide, non si vota, così ci riflettiamo sopra tutti quanti. Consentite anche a noi di contribuire a che il Consiglio assuma decisioni serie, decisioni fondate. Vorrei dire che persino la Presidenza del Consiglio dovrebbe riflettere se questo ordine del giorno sia sostanzialmente proponibile (non voglio dire formalmente, perchè so bene che sul piano formale nessun appunto può essere mosso; non ne faccio una questione formale, i colleghi m'intendano).

Noi abbiamo avviato, cari colleghi, nella Conferenza dei Capigruppo, presieduta dal Presidente del Consiglio, una discussione molto im-

portante sull'attività del Consiglio, sul modo come organizzare i suoi lavori, sul ruolo del Consiglio, sul modo come deve assolvere a questo ruolo ed anche sui rapporti fra esecutivo e Consiglio. Nel corso di questa discussione, che cosa è venuto fuori? E' venuta fuori l'esigenza di mutare stile e metodo dei lavori del Consiglio. Tutti i colleghi che vi hanno partecipato se lo ricorderanno: i Capigruppo hanno riconosciuto questa necessità, cioè hanno riconosciuto che il Consiglio deve fare uno sforzo per migliorare il suo lavoro, la qualità e lo stile del suo lavoro. Io credo che in questa esigenza di carattere generale sia contenuta anche quella di fare in modo che il Consiglio non sia chiamato a discutere a brevissima distanza di tempo su decisioni già assunte.

In sostanza, anche se, ripeto, l'esame che abbiamo compiuto è appena iniziato e quindi abbastanza superficiale, la nostra impressione è che quest'ordine del giorno stia modificando i punti sostanziali della legge sull'ARST.

SODDU (D.C.). Fate qualche esempio.

RAGGIO (P.C.I.). Se tu mi dai il tempo per studiarci su, te li faccio, caro Soddu. Tutto il mio discorso tende a questo, se tu mi consenti, se tu mi dai il tempo per rifletterci.

Se l'Assessore Puddu non avesse fatto quel discorso che ha fatto stamane, se nessuno di voi avesse garantito al Gruppo comunista che non avreste chiesto la votazione, cari colleghi, noi avremmo per tempo fatto questo esame. Abbiate pazienza, la colpa sarà nostra...

SODDU (D.C.). Lei è libero di argomentare come vuole, ma non può dire che vogliamo umiliare una legge. Noi queste cose le respingiamo, sono cose strumentali, perchè la nostra mozione è lì da due mesi!

RAGGIO (P.C.I.). No, non sono cose strumentali, non sono cose strumentali! Non è lì da due mesi la mozione, caro Soddu, se mi consente, neppure da un mese e mezzo.

Abbiamo avvertito (anche lei, collega Soddu) la necessità che il Consiglio lavori seriamente; che non prenda decisioni affrettate; che non ritorni

ad ogni piè sospinto su decisioni assunte; che non si modifichino di fatto leggi approvate dal Consiglio, come invece si suole fare, da parte dell'esecutivo, in molte occasioni.

Del resto, ripeto, l'opinione che quest'ordine del giorno modifichi la legge sull'ARST non è mia, non l'ho tirata fuori io: l'ha tirata fuori stamane il collega Piero Puddu, Assessore ai trasporti. Questo ha detto nel suo intervento, questo ha detto la Giunta, questo ha detto Puddu! Se non le sembra, onorevole Soddu, c'è il testo registrato dell'intervento, possiamo riascoltarlo, ma Puddu ha detto proprio questo, stamane.

Io credo che non sia serio che il Consiglio decida di modificare in questo modo, surrettiziamente, un voto che ha espresso poche settimane fa, poco tempo fa. Se voi volete modificarlo, dovete dirlo e dovete consentire allora che la procedura sia quella che prevede il Regolamento. Ecco perchè parlavo di improponibilità sul piano sostanziale, signor Presidente. Io penso che anche la Presidenza non farebbe male (nello spirito di quella ricerca che stiamo compiendo perchè il Consiglio lavori in modo diverso e migliori la propria attività) a riflettere sull'opportunità di stabilire una prassi secondo la quale non debbano essere dichiarati proponibili ordini del giorno che, a distanza di poco tempo, nella sostanza modifichino leggi approvate dal Consiglio.

Con questo non vogliamo dire d'essere chiusi alle esigenze e al problema che l'ordine del giorno solleva, cioè quello dei piccoli concessionari. Problema dei piccoli concessionari che poi vuol dire anche problema di tanti lavoratori che sono costretti, in conseguenza della crisi che queste piccole aziende attraversano, a subire le carenze del trasporto in tante zone della Sardegna. Nè siamo chiusi e insensibili al fatto che vi sono nei Comuni dell'Isola migliaia di lavoratori costretti alla lotta per rivendicare il trasporto. Non siamo chiusi evidentemente a questo, però voglio dire, strumentalismo per strumentalismo, caro collega Soddu: chi porta la responsabilità della situazione che si è creata a danno dei piccoli esercenti dell'autotrasporto e degli utenti è la Giunta regionale; è la Giunta regionale, caro Presidente; è la Giunta regionale che, da anni, non ha attuato la legge. Se la rilegga la legge, se

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

la rilegga, la responsabilità è vostra!

E, collega Farigu, mi dispiace che non ci sia... Dov'è? Eccolo qua! Tu ieri hai parlato con estrema chiarezza, hai detto che dietro a questa giusta esigenza di tanti piccoli concessionari e dietro il disagio di tanti lavoratori, si sta tramando una truffa ai danni della Regione. Tu l'hai detto ieri, Farigu: hai parlato di concessioni ad aziende che sono sorte di recente, di personale improvvisamente portato a incarichi di direzione, incarichi direttivi nella prospettiva della pubblicizzazione. Tu adesso hai firmato quest'ordine del giorno! Hai il dovere di dire, caro Farigu, se quello che ieri hai detto era fondato, era vero; devi rassicurare il Consiglio su questo aspetto. Se voi compagni socialisti, firmatari, ci garantite che quello che Farigu ha detto ieri non corrisponde alla realtà, che era solo un'impressione non fondata su fatti, noi possiamo persino riflettere sulla nostra posizione, ma voi ci dovete garantire, compagni socialisti, di questo fatto. Ci dovete garantire che dietro ai piccoli esercenti, dietro ai lavoratori colpiti, non si sta tramando niente che sia poco pulito!

Ecco, allora, quando noi parliamo di perplessità ci riferiamo a discorsi qui pronunciati dalla Giunta, dall'Assessore, da esponenti della maggioranza. E' ingiusto, è strano che noi chiediamo di poter riflettere, cari colleghi? Io penso di no. Io, ripeto, penso che persino la Presidenza farebbe bene a riflettere su questo fatto qui; perchè credo che anche da quest'esperienza tutti trarremo convincimento che è necessario andare ad una modifica del Regolamento, perchè le decisioni del Consiglio siano rispettate seriamente sempre dalla Giunta, ma anche dai singoli Gruppi e non sia concesso a nessuno di poter presentare (senza che se ne abbia consapevolezza tutti quanti) una proposta qualsiasi sotto la forma della mozione o dell'ordine del giorno che in sostanza modifichi decisioni assunte nella forma della legge.

La richiesta che io le avanzo, signor Presidente, è dunque questa. Mi rendo conto che è una richiesta inconsueta, però ne ho dato la spiegazione ed ho anche ammesso la parte di responsabilità che noi abbiamo, come credo le altre parti vorranno ammettere la loro. Ne abbiamo

noi, in questa vicenda, ne abbiamo tutti. Caro Soddu, se stamane il Gruppo democristiano ci avesse detto che avrebbe insistito sulla votazione, ci avremmo riflettuto prima. Caro Soddu, tu dirigi il Gruppo della Democrazia Cristiana...

SODDU (D.C.). Nessunó ha detto che non si sarebbe insistito.

RAGGIO (P.C.I.). E' stato detto questo, se mi consenti. E' stato detto questo da autorevoli esponenti del tuo Gruppo, così come ci è sembrato chiarissimamente di capire che questo sarebbe stato l'atteggiamento della Giunta.

Abbiamo capito male noi, va bene; ripeto che c'è una parte di colpa anche nostra, ma che cosa c'è di strano, che cosa ci può essere di strano se rinviando di qualche ora o di qualche giorno? Consentite anche a noi di studiare il problema con maggiore attenzione. Io voglio rassicurarvi che l'esigenza giusta che voi avete sollevato (cioè quella dei piccoli esercenti dell'auto-transporto e dei lavoratori) noi l'avvertiamo, quindi la nostra posizione non tende a negare questa realtà, questo problema; tende solamente ad affrontarlo nel modo più giusto, nel modo migliore e, se perderemo qualche giorno, non cascherà il mondo.

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

SODDU (D.C.). Gli amici del nostro Gruppo che hanno preso la parola in questa discussione (essendo la mozione firmata esclusivamente da noi) si sono resi conto che dovevano fare uno sforzo per cercare di convincere le altre forze politiche, gli altri colleghi presenti in Consiglio, della bontà delle nostre opinioni. Tuttavia, non pretendiamo (per il fatto di aver fatto questo sforzo) di avere convinto tutti quelli che siedono qui dentro, nè di voler con questo modificare le opinioni che ciascuno ritiene giuste e legittime. Però non accettiamo che ci si dica di aver condotto questa discussione con fretteolosità o con superficialità. Crediamo di aver presentato per tempo la mozione, di non averne chiesto la discussione a tamburo battente, di aver lasciato tutto il tempo perchè i Gruppi maturassero un'o-

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

pinione intorno agli argomenti che noi avevamo sollevato. Abbiamo accettato di metterla in coda alla discussione di questi giorni, abbiamo concordato la cosa in sede di riunione di Capigruppo e non abbiamo messo nessuno di fronte ad una improvvisa presa di posizione della Democrazia Cristiana.

Crediamo che, come giustamente diceva il collega Raggio, sia interesse del Consiglio regionale cercare di lavorare seriamente e cercare anche di accettare quella che il Gruppo comunista, in una memoria scritta e non soltanto frutto di un momento tattico particolare, ha detto essere una delle esigenze centrali del Consiglio regionale: quella dell'autodisciplina di ciascun Gruppo. Il nostro Gruppo è più difficile da autodisciplinare di quello comunista; ma l'autodisciplina è anche una rinuncia a certe esigenze tattiche che emergono nelle discussioni, una rinuncia non definitiva e totale ma di accettazione del fatto che in certi momenti le esigenze tattiche vanno sacrificate alle esigenze della serietà e dell'ordinato svolgersi dei lavori del Consiglio. In quest'occasione noi, contrariamente a tante altre volte nelle quali abbiamo dovuto riconoscere il nostro torto, questa volta riteniamo di avere ragione. Cioè riteniamo che abbia torto il Gruppo comunista a considerare non serio il nostro atteggiamento e non coerente con le posizioni di organizzazione dei lavori del Consiglio, che abbiamo sostenuto nelle riunioni preparatorie delle decisioni da assumere in ordine al Regolamento. Questo per la forma, diciamo, del comportamento.

Nella sostanza, lungi da noi la volontà di modificare con un ordine del giorno una legge votata dal Consiglio, prima di tutto perchè crediamo che questo non possa essere fatto comunque, in ogni caso direi perchè la Giunta regionale non si può sentire impegnata da un ordine del giorno a violare una legge. Non mi pare che si voglia questo da parte nostra; noi vogliamo stare dentro lo spirito della legge della pubblicizzazione e riteniamo che si debba andare avanti, visto che la legge esiste, anche se questo comporta notevole responsabilità e notevoli preoccupazioni di natura finanziaria che noi non sottovalutiamo e già oggi quasi insopportabili per il bilancio della Regione. Nessuno di noi crede di poter anda-

re avanti con disinvoltura, con bilanci che si chiudono con diversi miliardi di spareggio quest'anno e magari l'anno venturo con altri miliardi, e così via. Non siamo così insensati, sappiamo che un discorso a fondo va fatto su questa materia; ma sappiamo anche che l'ordine del giorno vuole invitare la Giunta ad aiutare il Consiglio a fare una riflessione globale su questo settore.

Noi, intanto, chiediamo un piano triennale, fatto per grandi bacini di traffico; chiediamo che si faccia giustizia in un settore oggi chiaramente in difficoltà non per colpa degli esercenti; chiediamo di instaurare un'azione col Governo centrale; chiediamo di rivedere, di predisporre un piano organico di tariffe e di eventuali sovvenzioni dentro le quali, come in tutte le altre Regioni, entrino i pubblici e i privati, a meno che il Partito comunista non voglia sostenere in quest'Aula che è contro questa linea. Allora rivediamo la linea che è di tipo generale, che noi davamo per scontata, perchè abbiamo letto i documenti del P.C.I. (anche quelli recenti che debbono essere discussi domani in un convegno economico) e ritenevamo di fare una cosa persino gradita sulla quale poteva facilmente concordare il Partito comunista. Ma il Partito comunista non ci ha chiesto di concordare; noi altre volte abbiamo firmato ordini del giorno insieme, probabilmente se ci fosse stata una richiesta...

RAGGIO (P.C.I.). Perchè si era detto che non si sarebbe votato.

SODDU (D.C.)... probabilmente avremmo anche potuto concordare una linea di aggiustamento.

Onorevole Raggio, io non do a questa cosa più importanza di quella che ha, non ho di questi formalismi. Il Gruppo comunista sa che noi, forse faticosamente, ma insomma anche spesso, riusciamo in questo Consiglio regionale su argomenti importanti della vita pubblica della Sardegna, anche a trovare delle linee comuni. E crediamo che, al fondo dei problemi che stiamo discutendo, una linea comune ci sia. Noi siamo meno formalisti del Gruppo comunista; quando il Gruppo comunista presenta documenti che ci

vanno bene noi li votiamo, ci sia o non ci sia la nostra firma. Quando concordiamo nella sostanza non abbiamo gravi difficoltà, perchè sappiamo che, in fin dei conti, la storia cammina e il mondo si dimentica delle firme, dei discorsi, delle nostre prese di posizione.

Cosa voglio dire io, nella sostanza? Quello che noi non desideriamo che continui, signor Presidente della Giunta e signor Assessore, è lo stato di sollevazione quasi militare che c'è nelle zone interne della Sardegna; di sollevazione e di conflitto civile che può sfociare, come sa l'Assessore che ha visitato alcuni paesi, in tensioni preoccupanti per noi (se per altri non son preoccupanti, io non voglio convincere gli altri). Sono preoccupanti le tensioni e sono preoccupanti anche quelle richieste di dimissioni in massa dei Consigli comunali che pregiudicherebbero il normale andamento della vita amministrativa e civile dei paesi più disagiati della Sardegna, non soltanto dal punto di vista dei trasporti, ma da tutti i punti di vista. E noi crediamo che il Consiglio regionale debba dimostrare con chiarezza e con sincerità, se è possibile una volta, qual è la linea che si vuole imboccare su uno degli argomenti centrali della nostra vita amministrativa ed economica. E lo vogliamo fare con urgenza, non perchè vogliamo concedere qualcosa ai concessionari che siedono dietro di noi.

Ho detto, anche in riunioni di Capigruppo, che a me danno fastidio le delegazioni che vengono in Consiglio regionale a far pressioni più forti di quelle che sono necessarie su di noi. Però, anche i piccoli concessionari, che appartengono a diversi gruppi politici, non possono essere tenuti nell'obbligo di gestire i servizi in un'incertezza che non esiste per nessun'altra categoria produttiva in Sardegna; in un'incertezza che non ha ragione di esistere. Diamo certezza ai cittadini, anche ai piccoli concessionari di auto-linee: diciamogli che vanno pubblicizzate alla fine dell'anno, diciamogli che vanno pubblicizzate alla fine del '75, alla fine del '76, ma una certezza agli operatori economici, soprattutto quando sono piccoli e quando sono stati o si sono rovinati in una certa attività economica, va data, per equità, per giustizia, al di là dell'interesse politico che noi possiamo avere.

Io non credo che si possa chiedere ai concessionari quello che ha detto il collega Farigu, cioè: "Se a uno non gli conviene, la smetta!". Certo, sarebbe la via più giusta; nella linea liberistica è quella la strada. Chi sostiene il liberismo economico sa che la strada è quella, che nell'attività economica la concorrenza pura, la competizione, il fallimento è la strada normale; lo sappiamo tutti. Ma in una Regione come la nostra, in cui l'intervento pubblico vien fatto spesso a torto, molto spesso a torto, al di là persino della convenienza economica, qualche volta anche soltanto per salvare le garanzie fidejussorie della Regione, noi ci vogliamo rifiutare di esaminare il bisogno, l'esigenza di una certezza di diritto (perchè di certezza di diritto si tratta in questo caso) posta da una piccola parte di operatori; da un'esigua parte degli operatori economici che non ha nessuna incidenza elettorale, nè su noi, nè su gli altri partiti?

Ecco perchè, signor Presidente, noi comprendiamo, direi che apprezziamo la richiesta del collega Raggio; però ci rendiamo conto che non può essere realizzata in un arco di tempo compatibile con queste esigenze che, a mio giudizio (con tutto il rispetto per il collega del Gruppo comunista) sono di natura superiore rispetto a un'esigenza anche di orientamento di uno dei Gruppi che siedono in quest'Aula.

PRESIDENTE. Poichè è stata chiamata in causa anche la Presidenza, vorrei intanto chiarire alcuni punti.

E' stata qui posta la questione se l'ordine del giorno possa essere dichiarato improponibile, almeno per quanto riguarda la sostanza: è chiaro che la Presidenza non può andare oltre quelle che sono le norme regolamentari, le quali danno alla Presidenza la facoltà di non accettare ordini del giorno soltanto quando questi siano formulati con frasi sconvenienti oppure quando riguardino argomenti affatto estranei all'oggetto della discussione. D'altra parte, la Presidenza ritiene che non può e non deve, per ragioni ovvie, surrogarsi a quello che è l'apprezzamento del Consiglio per quanto riguarda la sostanza degli ordini del giorno.

Mi preme anche far rilevare che l'ordine del

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

giorno presentato or ora dai colleghi Carrus, Isoni e più, nella parte dispositiva è molto simile alla mozione. Per certi aspetti vi è una forte somiglianza, direi che c'è una quasi identità, salvo alcune correzioni, per cui, probabilmente, una pregiudiziale di questo tipo (cioè sull'improponibilità) sarebbe stato opportuno sollevarla all'inizio della discussione della mozione.

Rimane infine l'altra questione, cioè la necessità o l'opportunità non più di una breve sospensione (cosa che la Presidenza è stata sempre in condizione di consentire), ma di un rinvio della discussione. Su questa opportunità la Presidenza ritiene che debba essere l'Assemblea a pronunciarsi. Abbiamo sentito le motivazioni che sono state portate a difesa di questa richiesta di rinvio; abbiamo anche sentito l'intervento dell'esponente di un altro Gruppo. Tuttavia, rimane da precisare se per rinvio s'intenda il rinvio alla seduta pomeridiana, o invece il rinvio addirittura ad altra tornata. Ecco, su questo io pregherei il collega Raggio di essere più preciso, in modo che i colleghi che devono esprimere un parere possano farlo con piena cognizione di causa. Cioè: intendiamo rinviare a stasera o ad altra tornata? Questo forse è meglio chiarirlo.

RAGGIO (P.C.I.). Io sarei d'accordo con la proposta che ha avanzato, mi pare, il collega Soddu, cioè il rinvio di qualche giorno, il che vuol dire... *(interruzioni)*.

Mi era sembrato di capire che Soddu dicesse... *(interruzioni)*.

Va bene, va bene.

SODDU (D.C.). Il discorso sull'incompatibilità per noi vuol dire questo. Noi sappiamo qual è il calendario del Consiglio e non crediamo che sia giusto introdurre elementi che lo modifichino o intralcino i lavori. La prossima settimana iniziano i lavori della Commissione bilancio, della Commissione programmazione e di un'altra Commissione speciale...

RAGGIO (P.C.I.). Ma lunedì siamo liberi.

SODDU (D.C.). Va bene, ma il lunedì non è mai stato utilizzato per queste cose. O Raggio,

la mia opinione è questa, e dico qual è l'esigenza del nostro Gruppo, insomma. Noi riteniamo che una discussione, ripresa questa sera a qualsiasi ora, anche sul tardi, dopo una lunga sospensione che serva a precisare meglio i punti della questione, possa portare alla conclusione di questa tornata consiliare senza inserire nei meccanismi già predisposti elementi di turbativa e di confusione.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare l'onorevole Presidente della Giunta. Ne ha facoltà.

DEL RIO (D.C.), *Presidente della Giunta*. Desidero intervenire in questa discussione non soltanto per esprimere un parere sulla richiesta di rinvio della discussione, avanzata dal Capogruppo del Partito comunista (com'era suo pieno diritto e sulla quale proposta sono anch'io dell'avviso che possa essere compatibile con un approfondimento dei problemi che l'ordine del giorno pone, come anche richiesto dall'onorevole Soddu), quanto per rispondere, senza per questo voler approfondire una polemica che ritengo del tutto inutile e che non sarebbe neanche opportuno fare a quest'ora, o meglio per precisare quali sono le responsabilità della Giunta, dal momento che in questo senso un preciso richiamo è stato fatto dallo stesso Capogruppo del Partito comunista.

Intanto, debbo ricordare all'Assemblea il discorso fatto stamane dal collega onorevole Puddu, il quale ha richiamato le date di approvazione del provvedimento della legge numero 16 ed ha anche richiamato le vicende che a quell'approvazione sono seguite. Esse non hanno in verità consentito alla Giunta di poter predisporre gli strumenti necessari per realizzare e attuare pienamente la legge in questione. Ma se si tiene conto, poi, di altri due fatti, credo ancora di più che emerga evidente che nessuna responsabilità può essere attribuita alla Giunta regionale. Il primo si riferisce alla crisi di Governo in un momento in cui la Giunta regionale stava predisponendo l'incontro triangolare nel quale avrebbe dovuto con il Ministero dei trasporti essere definita la competenza in relazione ai bacini di traffico,

VII LEGISLATURA

XXX SEDUTA

21 NOVEMBRE 1974

perchè credo che nessuno possa pensare o possa sostenere che la pubblicizzazione del trasporto pubblico su gomma, in Sardegna, debba ricadere interamente ed esclusivamente sul bilancio della Regione.

Abbiamo sostenuto sempre, tutti insieme, che gli oneri andavano ripartiti fra tutte le aziende pubbliche che operano in Sardegna, quindi oltre che sull'ARST, evidentemente su altre aziende che dipendono direttamente dagli organi governativi, con i quali discorsi in sede locale sono stati iniziati senza peraltro che si siano potuti concludere per mancanza dell'assenso da parte del Ministero dei trasporti da cui queste aziende dipendono.

Il secondo fatto si riferisce alla crisi energetica, che ha stravolto completamente tutte le previsioni, tant'è vero che, mentre si prevedeva con la legge numero 16 di poter colmare il deficit dell'Azienda trasporti con 4 miliardi, oggi abbiamo accertato, attraverso il bilancio che la stessa Azienda ci ha inviato, e che noi peraltro abbiamo rimandato per un più approfondito riesame degli organi amministrativi, che sono necessari ben 7 miliardi per assicurare i servizi che sono in atto ad opera dell'Azienda trasporti.

Io credo che se vogliamo seriamente portare avanti il processo di pubblicizzazione, se vogliamo seriamente assicurare i servizi attualmente gestiti dall'ARST, dobbiamo necessariamente modificare almeno per la parte finanziaria la legge numero 16, che non credo contrasti assolutamente con il buon andamento dei lavori dell'Assemblea, con il rispetto per le decisioni precedentemente assunte dal Consiglio. Può anche avvenire che, per eventi eccezionali, si renda necessario modificare le leggi precedentemente approvate; ciò è avvenuto al Consiglio regionale tante volte; è avvenuto in altre assemblee legislative e non vedo perchè non possa avvenire anche in questo caso.

Di qui le preoccupazioni espresse dall'Assessore Puddu, il quale, da un lato ha messo in rilievo il fatto che la legge numero 16 non consente che possano essere erogati contributi ad aziende pri-

vate, ma dall'altro si è reso conto che, per questi eventi eccezionali, è impossibile realizzare la pubblicizzazione totale entro il 30 di dicembre, di fronte all'esigenza di assicurare un minimo di trasporto pubblico a certe zone in cui l'Azienda trasporti non opera.

Si rende quindi necessario adottare un provvedimento di emergenza, qual è quello che viene suggerito dall'ordine del giorno e qual è quello che l'ordine del giorno precisa, direi anche in un arco di tempo di 3 anni. Per queste ragioni ritengo di non potere accettare le critiche che sono state avanzate dal collega onorevole Raggio, il quale potrebbe avere altre ragioni di critica nei confronti della Giunta, che in un momento così difficile cerca di operare come può, rendendosi conto dei suoi limiti, ma non può certo, giustamente e serenamente e seriamente avanzare, a mio parere, critiche proprio per quanto riguarda l'applicazione della legge numero 16.

PRESIDENTE. Allora, cerchiamo di arrivare ad una conclusione. Mi pare che l'Assemblea non possa non pronunciarsi sulla richiesta di rinvio, la quale richiesta io vorrei che venisse precisata dal collega Raggio che l'ha sollevata.

RAGGIO (P.C.I.). Mi era sembrato di averlo detto all'inizio. Noi siamo disposti a lavorare anche questa sera, non abbiamo difficoltà. Abbiamo detto: si rinvia a questa sera o di qualche giorno, per noi è indifferente, purchè ci si dia il tempo sufficiente per riflettere su questo documento.

PRESIDENTE. Poichè nessuno si oppone, la richiesta di rinvio è accolta.

I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 19.

La seduta è tolta alle ore 15.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Coordinatore

Dott. Irene Zurrida
