

LXXXV SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

GIOVEDÌ 17 LUGLIO 1975

Presidenza del Presidente CONTU

I N D I C E

Disegno di legge: "Provvidenze a favore dei Comuni, delle Province e loro Consorzi per la ristrutturazione del sistema dei servizi pubblici urbani di trasporto". (110) (Discussione e approvazione):

LIPPI	2876
LÖFFREDO, relatore di minoranza	2879
LORETTU	2881
MULAS	2883
MURA, relatore di maggioranza	2885
PUDDU PIERO, Assessore ai lavori pubblici e trasporti	2889
(Votazione segreta)	2903
(Risultato della votazione)	2903

Disegno di legge: "Ripartizione fra le Province ed i Comuni della Sardegna dello stanziamento assegnato dallo Stato alla Regione con il decreto-legge 5 novembre 1975, n. 658, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1973, n. 868, per interventi urgenti di carattere igienico-sanitario degli edifici scolastici". (103) (Discussione e approvazione):

LIPPI	2904
FLORIS MARIO, relatore	2905
MELIS ANTONIO, Assessore all'igiene e sanità	2907
(Votazione segreta)	2909
(Risultato della votazione)	2909
Interpellanza. (Annunzio)	2875
Interrogazioni. (Annunzio)	2875

MADDALON, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 26 giugno 1975, che è approvato.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MADDALON, *Segretario*:

"Interrogazione Isoni - Loretto - Tedesco - Saba - Asara sulle recinzioni erette lungo le spiagge di Pittulungu e Cala Sassari (Olbia)". (268)

"Interrogazione Floris Severino - Carrus sulla crisi occupazionale nel Sarcidano". (269)

"Interrogazione Baghino - Carrus - Tedesco sulla necessità di intervenire tempestivamente per la lotta antincendi in Sardegna". (270)

Annunzio di interpellanza.

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

MADDALON, *Segretario*:

"Interpellanza Isoni sulla grave crisi occupativa che travaglia Alà dei Sardi in seguito alla decisione dell'Azienda forestale demaniale di ri-

La seduta è aperta alle ore 10 e 15.

durre il numero degli operai da occupare nei cantieri di forestazione". (123)

Discussione e approvazione del disegno di legge: "Provvidenze a favore dei Comuni, delle Province e loro Consorzi per la ristrutturazione del sistema dei servizi pubblici urbani di trasporto". (110)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: "Provvidenze a favore dei Comuni, delle Province e loro Consorzi per la ristrutturazione del sistema dei servizi pubblici urbani di trasporto"; relatore per la maggioranza l'onorevole Mura; relatore per la minoranza l'onorevole Loffredo.

Dichiaro aperta la discussione generale.

E' iscritto a parlare l'onorevole Lippi. Ne ha facoltà.

LIPPI (M.S.I. - Destra Nazionale). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ancora una volta, come è ormai consuetudine, siamo costretti a esaminare un problema delicato e difficile come quello contenuto nel disegno di legge 110, sulle provvidenze a favore dei Comuni, delle Province e dei loro Consorzi per la ristrutturazione del sistema dei servizi pubblici urbani di trasporto, sotto le pressioni (questa volta per la verità legittime) della opinione pubblica e delle categorie interessate e, quel che è peggio, sotto la spinta delle comprensibili suggestioni feriali che hanno un po' pervaso tutte le parti politiche e tutti i colleghi di questa Assemblea.

Nel prendere brevemente la parola sul disegno di legge in discussione, il Movimento Sociale Italiano - Destra Nazionale, non può sottrarsi al dovere di denunciare questo mal vezzo che, essendo diventato ormai prassi costante, rischia di compromettere persino la serietà della nostra Assemblea. E se qualcuno avesse perplessità e dubbi in ordine a questa mia affermazione, che potrebbe sembrare superficiale ed estemporanea, basterebbe fare un piccolo sforzo di memoria per ricordare quanto è accaduto nella seduta pomeridiana di ieri per una legge non meno importante di questa.

Il mio Gruppo non ha ritenuto opportuno presentare, come era suo diritto, una propria re-

lazione di minoranza né su questo, né sugli altri disegni di legge iscritti all'ordine del giorno di questa tornata, non perché li condivide, come abbiamo già dimostrato in occasione della legge discussa ieri e in parte approvata, in parte bocciata, né tanto meno perché intende confondere la propria posizione con quella della maggioranza, ma solo perché ha ritenuto più opportuno, da un lato abbreviare i tempi dell'accesso in Aula dei disegni medesimi, dall'altro consentire un dibattito in Consiglio della massima ampiezza possibile, ampiezza che ci auguriamo non si disgiunga dalla responsabilità e dalla chiarezza, che è estremamente indispensabile in dibattiti di questo genere.

E dirò subito che questo disegno della Giunta ci sembra ambizioso ed al tempo stesso rassegnato, onorevole Puddu, presuntuoso ed al tempo stesso inconcludente, rivoluzionario ed al tempo stesso antiquato. La immagine che si riceve, onorevole Piero Puddu, di questo disegno di legge da lei presentato è quella di un grattacielo, imponente nelle sue strutture, al quale però manchino le scale oppure gli ascensori per accedere ai tanti piani che sembra di intravedere dalla interminabile fila di finestre che si aprono nella sua superba facciata; oppure è l'immagine di un gigantesco pozzo delle architetture ardite e dalla eccezionale ampiezza e profondità dal quale non sia però possibile attingere un solo secchio d'acqua. Questa è l'immagine che noi abbiamo tratto, l'*identikit*, si direbbe in termini polizieschi, di questo disegno di legge che attentamente abbiamo letto. Siamo cioè alle solite: disegni faraonici, scollati, non solo dalla realtà che ci circonda, ma, quel che è peggio, estranei a qualsiasi processo di sviluppo ordinato della nostra società.

L'impegno che l'Assessore Piero Puddu aveva assunto in Assemblea (io lo ricordo bene quel dibattito, onorevole Assessore) non era quello che si evince da questo disegno di legge, ma quello di mettere in moto, finalmente, un meccanismo capace di armonizzare il problema del trasporto pubblico con tutte le componenti dello sviluppo civile della Regione, coerentemente con la scelta, più volte ribadita, di porre la programmazione al centro di ogni attività operativa

della Regione, porre cioè la programmazione come metodo di governo. Questo disegno, onorevole Puddu (manco a farlo apposta eravate in due, i Puddu, e sono sempre troppi due Puddu nel pollaio, onorevole Mario), non solo tradisce gli impegni assessoriali e non tiene conto dell'Ordine del giorno approvato dal Consiglio il 21 novembre 1974, ma approfitta della crisi delle aziende urbane di trasporto pubblico e del conseguente disagio delle categorie lavoratrici interessate, per rinviare (questa è la nostra opinione, ben lieti di rivederla se, chiarimenti arriveranno dall'Assessore interessato) un discorso che è valido e credibile nella misura in cui è realizzabile, ma soprattutto nella misura in cui è globale.

Basterebbero queste brevi considerazioni per motivare il nostro dissenso per questo disegno di legge, dissenso che ci accentua se consideriamo che, non solo non è stata ancora esaminata in Commissione una proposta di legge, onorevole Puddu, la 77, sulle provvidenze in favore degli autotrasportatori privati concessionari di autolinee, presentata dal mio Gruppo il 27 febbraio del 1975 ma, quel che è più grave, non risulta ancora pervenuta in Consiglio o non risultava ancora pervenuta in Consiglio, onorevole Presidente di questa Assemblea, mi corregga se sbaglio, e mi perdoni se dico delle inesattezze, non risultava ancora pervenuta al Consiglio in occasione dell'ultima Conferenza dei Capi-gruppo.

E non risultava ancora pervenuto al Consiglio anche un analogo disegno di legge che, pare almeno dalle notizie diffuse da tutta o quasi tutta la stampa quotidiana, nonché dal Gazzettino sardo e recepita persino dalle categorie interessate, che hanno fatto esplicita richiesta e sollecitazione al mio Gruppo, come ritengo a tutti i Gruppi di questa Assemblea, un analogo disegno di legge, dicevo, che pare (dico pare perché non ne ho la certezza matematica, per quanto siano venute le precisazioni dell'onorevole Ghinami in quella stessa occasione), sia stato approvato dalla Giunta il 26 aprile 1974.

Evidentemente, onorevoli colleghi (da ogni fatto, quando si fa politica, non si possono che trarre delle considerazioni, non delle conclusioni politiche, perché qui abbiamo, non so se il buo-

no o cattivo vezzo di trarre considerazioni, ma mai conclusioni, vedi il caso di ieri), sul problema manca una chiara volontà politica da parte della Giunta che, fino a questo momento, si è limitata a fare chiacchiere e soltanto chiacchiere o, se questa chiara volontà politica non manca nella Giunta, manca certamente nelle parti politiche che concorrono al sostegno della Giunta. E questa non è una affermazione peregrina se è vero, come è vero, che ieri lo abbiamo potuto constatare dalla contraddittorietà delle posizioni del Presidente della Giunta e delle parti politiche che questa Giunta sostengono. Basterebbe rimeditare, aldilà delle polemiche formali, sui contenuti delle affermazioni dell'onorevole Soddu per comprendere che una certa discrasia, un inizio di scollamento fra i Partiti della maggioranza e la Giunta già incomincia a intravedersi.

Qualche maligno, stamane, ha addirittura avanzato l'ipotesi, che io ieri non avanzai a commento degli squallidi avvenimenti della serata, che, tutto sommato, ieri sera non è andata male alla Giunta, quanto invece è andata male all'onorevole Pietro Soddu, il quale pur vagheggiasse una crisi, non al buio, ma alla luce, al sole, al caldo: una crisi estiva! Qualche maligno, ho detto, non io, qualche maligno, onorevole Soddu, autorevole e della sua parte politica, non certamente della mia.

Questo disegno di legge si divide praticamente in due parti: la prima, la facciata cui mi riferivo prima, onorevole Soddu, altro non è che una rassegna di buone intenzioni difficilmente realizzabili, sia per l'esiguità dei mezzi messi a disposizione, sia perché rigorosamente condizionata da competenze che non sono regionali, almeno per il momento, ma degli Enti comunali consortili che gestiscono il servizio di trasporto pubblico urbano. Io vi risparmio la monotona lettura di questi primi articoli per capire quanta verità vi sia in queste scarse affermazioni che sto facendo.

La seconda parte, sostanziale, vera e non fumosa, è quella che attiene a un'esigenza impellente e per certi versi drammatica: il risanamento della situazione deficitaria delle aziende municipali di Cagliari, Sassari e Nuoro.

Sulla prima parte, onorevoli colleghi del

Consiglio, non vogliamo soffermarci, sia per le ragioni esposte nella premessa, sia perché siamo più che mai convinti che non si fanno le nozze con i fichi secchi specie quando si ha a che fare con problemi delicati, gravi e onerosi come quelli in discussione. Il discorso su questa prima parte va ripreso, approfondito, ma soprattutto coordinato col più vasto e complesso discorso dell'assetto territoriale dell'Isola, anche perché siamo convinti che il discorso del trasporto pubblico, visto come servizio sociale fondamentale, non solo diventa incompleto e monco se limitato alle oasi urbane, ma è dispersivo e rischia di diventare elemento di turbativa territoriale, di disordine negli indispensabili scambi infra e interzonali, provocando sfasature, disarmonie e discriminazioni che potrebbero ulteriormente compromettere l'indispensabile equilibrio umano, sociale ed economico che da anni la Sardegna va ricercando, soprattutto nelle zone più disadattate, più depresse economicamente e socialmente, e persino sotto il profilo civile. Su questa prima parte, quindi, siamo nettamente contrari, e non solo siamo contrari, onorevole Soddu, ma auspichiamo che la Giunta la ritiri per un riesame ed una più attenta rielaborazione nel contesto di un disegno che affronti globalmente tutto il problema del pubblico trasporto in Sardegna, un disegno cioè che armonizzi tutti gli elementi che concorrono a tessere la trama del trasporto in una Regione come la nostra che, per la sua insularità, ha, più di ogni altra, l'esigenza di armonizzare fra di loro i trasporti aerei e quelli ferroviari, quelli marittimi, quelli gommati eccetera.

Per quanto riguarda la seconda parte di questa proposta di legge, quella che attiene alle cosiddette norme transitorie, il nostro atteggiamento è leggermente diverso. Ci rendiamo conto delle difficoltà in cui versano le aziende municipalizzate, ma soprattutto ci preoccupiamo del disagio dei lavoratori costretti a vivere con l'assillo della insicurezza del salario. Sono situazioni note a tutti, anche le pagine dei giornali di oggi sono piene di notizie che attengono a questo problema, sono situazioni, del resto, che avevamo abbondantemente previsto anni fa, quando si decise il trasferimento dei servizi dalla mano privata a quella pubblica, sono situazioni, onorevo-

le Assessore e onorevoli colleghi, ed è onesto riconoscerlo, che sono comuni a tutte le aziende pubbliche di trasporto. Basta pensare alla situazione deficitaria dell'ATAC di Roma che ormai ha raggiunto cifre iperboliche (si parla ormai non più di decine, ma di centinaia di miliardi di *deficit*), per rendersi conto della precarietà della situazione nel settore del pubblico trasporto. Ci rendiamo anche conto, onorevole Assessore (è bene dirlo in omaggio a quella chiarezza che noi vorremmo non fosse mai assente da questa Assemblea), ci rendiamo conto che questo è il prezzo che una società moderna deve pagare, quando imbocca, e giustamente, la strada del progresso civile e della più ampia apertura sociale.

Fatta questa premessa, onorevole Puddu, che chiarisce la nostra vocazione alle conquiste sociali più ardite e la nostra avversione per qualunque tentazione al ripensamento o al ripiegamento su posizioni arcaiche di liberistica memoria, dobbiamo però soggiungere che è necessario, una volta per tutte, uscire da questa assurda politica del puntellamento e del rattoppo, perché è vergognoso sul piano del costume politico ed è umiliante e degradante sul piano umano e sociale.

Io mi metto nei panni di questi poveri lavoratori delle cosiddette "municipalizzate", i quali lavoratori sono alla mercé, non solo della sprovvedutezza di chi ci governa, ma sono alla mercé delle possibilità finanziarie degli enti dai quali dipendono, e della Regione che, volta per volta, è chiamata a sopperire alle carenze amministrative e finanziarie di queste aziende. E' umiliante, degradante, certamente, per questi poveracci, dover andare permanentemente, direi quasi professionalmente, a piatire il concorso della Regione per avere un minimo di garanzia, se non proprio la certezza, nel loro lavoro.

Non è concepibile, onorevole Piero Puddu, e lei, nella sua qualità di socialista, dovrebbe intenderle queste cose quanto noi se non (almeno dal suo punto di vista) più di noi, non è più concepibile che si continui a fare così cattivo uso del pubblico danaro soccorrendo maldestramente, e sottolineo maldestramente, aziende pubbliche e private che male amministrano a lo-

ro piacimento soldi, servizi e attività produttive da loro gestite e fanno così cattivo uso delle risorse che ogni cittadino attraverso lo Stato, la Regione, la Provincia ed i Comuni affida loro. Bisogna porre fine ad un andazzo che sta portando il Paese al caos, la economia al fallimento e il cittadino alla totale sfiducia verso le istituzioni dello Stato. Occorre dire basta a questo modo di fame di amministrare il pubblico danaro, dire basta alla logica dell'utilizzo disordinato, disarticolato delle risorse finanziarie attraverso interventi che di straordinario, onorevole Assessore, hanno soltanto la leggerezza con cui si mira al particolare, perdendo di vista l'organicità, il coordinamento, le finalità generali e gli obiettivi che si intende realizzare per costruire una società coerente con l'evoluzione dei tempi in cui vive ed opera, ma soprattutto rinnovata nella fiducia verso gli istituti che la governano.

E' un discorso che evidentemente non si ferma al miliardo che con questa legge si vuol destinare alle piccole Aziende municipalizzate di Cagliari, Sassari e Nuoro ma riguarda tutta l'allegria politica regionale (e non solo regionale) di questi ultimi anni. Riguarda lo sperpero dei fondi della "588", il cattivo uso dei 147 miliardi del Quinto esecutivo, le decine di miliardi spesi del CIS e dalla SFIRS per trarre dalle secche aziende cancerose o paralitiche, che sarebbe stato meglio lasciar morire. Riguarda in generale tutta quella politica "sussidiaria" che ha caratterizzato gran parte della quasi trentennale vita della nostra Autonomia e che, in luogo dell'auspicato benessere, ha prodotto la bancarotta economica ed il collasso sociale della Regione sarda.

Siamo quindi contrari anche alle "Norme transitorie" di questo disegno di legge. Il Gruppo della Destra nazionale potrebbe anche dare un giudizio diverso sugli obiettivi previsti dalle "norme transitorie", onorevole Puddu, diverso da quello negativo, nel caso che la Giunta le ritiri e ripresenti solo quella parte che va dall'articolo 12 all'articolo 16, perché la mia parte politica non può rimanere sensibile al disagio in cui versano da anni le centinaia di lavoratori addetti ai trasporti urbani di Cagliari, Sassari e Nuoro. Ma ciò il nostro Gruppo farebbe solo nel caso fosse

contenuta nella legge medesima la certezza che si tratti dell'ultimo intervento regionale finalizzato al risanamento finanziario delle Aziende municipali o consortili di trasporto pubblico (e su questo aspetto del problema noi presenteremo alcuni emendamenti).

Senza queste garanzie, onorevole Assessore, onorevoli colleghi, noi dichiariamo senza mezzi termini, senza paure e consapevoli persino della impopolarità che potrebbe scaturire dal nostro atteggiamento, che voteremo anche contro questa seconda parte della legge. Così facendo, noi, ben lungi dal voler colpire i lavoratori, intendiamo condannare un intollerabile modo di gestire le Aziende e di amministrare il pubblico danaro, ed al tempo stesso denunciare un modo clientelare di gestire il potere, ancora più deprecabile, perché fatto col danaro pubblico ed alle spalle della collettività.

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

LOFFREDO (P.C.I.), *relatore di minoranza*. Signor Presidente, signori consiglieri, la proposta di legge che stiamo discutendo mette ancora una volta in luce in quest'Aula uno dei problemi più importanti che sono stati al centro delle lotte dei lavoratori in questi anni: il problema dei trasporti; problema che è venuto alla luce soprattutto in questi anni, in maniera drammatica, con l'aumento dei costi delle materie prime e del carburante. Questo aumento dei costi ha fatto sì che i lavoratori e i cittadini tendessero a preferire il mezzo pubblico a quello privato, ma nel momento in cui veniva avanzata questa massiccia richiesta il Governo e soprattutto i lavoratori si rendevano conto che non si era in grado di garantire un servizio pubblico alternativo.

Le cause per le quali la situazione dei trasporti pubblici in Italia è arrivata a questo punto devono essere ricercate a monte, soprattutto nelle scelte politiche che hanno caratterizzato i Governi nazionali (basti pensare anche allo sviluppo disordinato delle autostrade, all'aumento della motorizzazione privata, al blocco degli investimenti nei trasporti pubblici sia su gomma che su rotaie).

Questa situazione, a nostro avviso, non casuale ma voluta per sollecitare nei cittadini l'esigenza della ricerca di un trasporto più rapido, oltre al fatto che in molte città e in molti paesi manca completamente un servizio pubblico di questo genere, ha spinto, negli anni sessanta, ed ancora oggi, molti cittadini a cercare quel qualcosa che il servizio pubblico non riusciva a dare: velocità di collegamenti e servizio in se stesso.

Questa massiccia corsa alla motorizzazione privata ha fatto sì che nelle città (soprattutto le grosse città) si arrivasse al caos della circolazione privata, quindi l'eccessivo traffico nei centri urbani ha causato nel giro di pochi anni una serie di disservizi e soprattutto una serie di rallentamenti in quel poco servizio pubblico che esisteva.

Come dicevo prima, l'aumento del costo delle materie prime e l'aumento del costo della benzina ha fatto saltare un equilibrio fittizio che si era creato in questi anni solamente per favorire nel nostro Paese il grosso capitale. Le amministrazioni locali e i concorzi di Comuni che erano incaricati della gestione del servizio pubblico non hanno saputo rispondere in modo adeguato alle nuove esigenze che venivano dai lavoratori, anche per la mancata disponibilità nei loro bilanci di mezzi finanziari per far fronte a queste nuove richieste.

Ma non possiamo dire che tutte le Amministrazioni e tutte le Aziende consorziate abbiano agito nello stesso modo, dobbiamo fare un salto fuori dalla Sardegna per vedere esempi di consorzi gestiti in modo diverso, di come si è riusciti a dare ai cittadini un servizio pubblico alternativo.

La gestione di queste Aziende in Sardegna, almeno di quelle due che effettivamente gestiscono un servizio pubblico, si è contraddistinta, a nostro avviso, per la cecità e per la incomprendimento della nuova situazione che si stava sviluppando. Infatti, come al solito in queste amministrazioni gestite dalla Democrazia Cristiana e dai Partiti di centro-sinistra, vediamo che gli amministratori non sono tanto preoccupati di garantire un servizio alla collettività, quanto occupati nelle pratiche di sottogoverno per gonfiare gli organici e, con questo tipo di azione, non garantiscono senz'altro un servizio efficiente, e soprattutto, non rendono un servizio alla cittadinanza.

La crisi quindi ha colpito il settore del trasporto pubblico in Sardegna, per due ordini di motivi: Il primo, come dicevo, di carattere internazionale è l'aumento delle materie prime; il secondo è il modo in cui queste aziende sono state gestite in questi anni. Il terzo fatto che si è inserito in questa crisi è stato quello della stretta creditizia che non ha colpito solo le piccole aziende, ma soprattutto gli Enti locali, che si sono così visti mortificati nella loro autonomia politica e finanziaria; di conseguenza tutte quelle aziende che sono dipendenti dagli Enti locali si sono viste costrette a ricorrere al credito ordinario delle banche, e, se non ricordo male, l'ultimo esempio, all'ACT di Cagliari, andando a reperire sempre, continuamente, i fondi dalle banche si è arrivati a un *deficit* che ammonta a qualcosa come 10 miliardi.

Certi errori non possono essere imputati solo alla politica del Governo centrale, ma anche, noi diciamo, alla strada seguita dalle Giunte regionali nella passata legislatura; ancora oggi si continua su questa strada, costituendo così un tipo di Governo accentratore, invece di avviare una politica di decentramento effettivo agli Enti locali di funzioni importanti e soprattutto di finanziamenti atti a seguire con più attenzione la politica e i problemi locali.

Certamente non dimentichiamo e non vogliamo sottovalutare il fatto che in questo momento stiamo per avviare la politica di programmazione ma, ciò nonostante, vogliamo sottolineare il grave ritardo con cui questo tipo di politica viene avviata in Sardegna. Noi riteniamo che la presente legge disattenda anche ciò che era stato detto in precedenza in questo Consiglio regionale, e soprattutto disattenda l'ordine del giorno, approvato il 21 novembre del 1974, nel quale il Consiglio regionale impegnava la Giunta ad aprire una trattativa col Governo al fine di procedere a una organica programmazione degli interventi statali e regionali, senza sfasature e con l'obiettivo di conseguire una graduale unificazione dell'organizzazione del settore e il trasferimento alla Regione delle sovvenzioni statali. Non ci sembra che in questa proposta di legge si segua questa strada, ci sembra che la Regione si faccia carico da sola di un problema che non può

da sola risolvere, di un problema che non può, essa da sola, portare fino in fondo. Riteniamo comunque che il testo del proponente, anche con le modifiche che sono state apportate dalla Commissione, sia al di fuori dei criteri di quella politica sulla quale tutti i Gruppi politici si sono trovati d'accordo, cioè quella della programmazione democratica.

A nostro avviso, la gestione del trasporto urbano non può essere vista come un problema a sé, al di fuori di quello che è il problema del trasporto pubblico nell'Isola, valutando solamente la situazione di una città; ma è necessario avere una visione più organica e omogenea di tutto il territorio che bisogna servire. Questa dimensione non può essere vista che nell'ambito della politica di programmazione regionale e quindi dei Comprensori che si andranno a costituire. Certamente, nello stesso tempo, occorre garantire la continuità della gestione delle Aziende pubbliche esistenti. Tutto questo, però, non può prescindere da un piano di intervento nel territorio e nel servizio che non può essere frutto di una delibera, ci permetta, onorevole Assessore, da parte dell'Assessore competente, ma deve riguardare un piano pluriennale di intervento nel quale si possa anche delineare la definitiva soluzione del problema.

Per questo motivo e anche per l'esiguità dei fondi stanziati in questa legge, che non consentono nessun tipo di intervento programmatico e di piano come noi lo intendiamo, queste somme corrono il rischio di rimanere ferme e inutilizzate, o, per lo meno, con esse non si potrà affrontare né risolvere il problema dei trasporti pubblici nella città e nell'Isola.

I consiglieri comunisti, i commissari comunisti hanno fatto una distinzione, nell'ambito della Commissione, fra il testo della legge vero e proprio e le norme transitorie, e noi abbiamo chiesto in Commissione che il testo della legge venisse rinviato all'Assessore per un suo aggiornamento, per una sua revisione, eventualmente con delle osservazioni critiche. Eravamo disponibili ed eravamo pronti ad affrontare la discussione della seconda parte della legge, se in questa legge si voleva affrontare, come del resto appare molto chiaramente, il problema dei trasporti

pubblici delle Aziende di Cagliari, Sassari e Nuoro. Noi vogliamo in questa sede rinnovare questa richiesta al Consiglio e, soprattutto, chiedere una votazione separata dei due argomenti invitando a respingere la prima parte del progetto di legge, in quanto ci pare che riguardi la soluzione di problemi da rinviare a quando avremo le disponibilità finanziarie per poter fare un intervento serio nel settore.

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

LORETTU (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Consiglio torna oggi ad affrontare un tema certamente importante, altre volte discusso ampiamente in questa Assemblea, cioè quello che riguarda il settore dei trasporti. Dalle ultime elezioni regionali ad oggi, in effetti, in diverse occasioni il Consiglio regionale ha approfondito il dibattito, e giustamente, su questo tema, perché tutti siamo consapevoli della gravità del problema, delle carenze e delle lacune che in questo settore si manifestano e tutti siamo consapevoli della importanza fondamentale, sotto il profilo sociale innanzitutto, che assume la organizzazione efficiente di un servizio pubblico di trasporti.

La Democrazia Cristiana ha, in questa materia, chiaramente, e non solo di recente, ma già anche nella precedente legislatura, assunto una posizione chiara, non equivoca, quando ha sostenuto la legge regionale numero 16 che comporta una scelta fondamentale: quella della pubblicità del servizio pubblico dei trasporti; e oggi le nostre discussioni, le nostre scelte, gli interventi che l'Amministrazione regionale, di volta in volta, va ad operare, a quella legge puntualmente e coerentemente si richiamano. In questo senso si è orientata la discussione del Consiglio anche nelle precedenti sedute dedicate a questo argomento.

Il disegno di legge che oggi propone la Giunta, e sul quale io anticipo fin da ora il voto favorevole del Gruppo della Democrazia Cristiana, non fa che richiamare ed attuare, io credo puntualmente, quell'ordine del giorno, votato dal Consiglio regionale il 10 ottobre 1974, con

il quale il Consiglio regionale impegnava la Giunta affinché presentasse un disegno di legge organico che stabilisse la misura e i criteri di un intervento finanziario in favore degli Enti locali che gestiscono i servizi di trasporto pubblico attraverso Aziende municipalizzate o consorziali. Una legge quindi che tende a disciplinare l'intervento finanziario della Amministrazione nel settore e che tende a finalizzare questo intervento al raggiungimento di quegli obiettivi che lo stesso Consiglio regionale, con l'ordine del giorno 10 ottobre, indicava dettagliatamente ed espressamente. Primo: la ristrutturazione dei servizi mediante idonee misure, che assicurino concretamente la priorità del mezzo pubblico (isole pedonali, corsie, strade preferenziali, divieti nei centri storici e residenziali). Secondo: il potenziamento dei servizi con la istituzione di nuove linee e l'estensione delle stesse ad altri Comuni delle zone industriali. Terzo: la razionale utilizzazione del personale delle Aziende anche attraverso l'istituzione dell'agente unico e rispetto delle norme sull'assunzione del personale mediante concorso pubblico. Quarto: il perseguimento delle finalità sociali del servizio con tariffe differenziate in favore di lavoratori, studenti, pensionati, o fasce orarie gratuite o agevolate.

Queste, onorevoli consiglieri, erano le finalità, gli obiettivi che il Consiglio regionale poneva alla Giunta, per condizionare al perseguimento di questi obiettivi gli interventi finanziari dell'Amministrazione regionale. E questo è ciò che realizza, mi sembra chiaramente, il disegno di legge che la Giunta propone oggi all'esame del Consiglio. Il disegno di legge prevede articoli di intervento finanziario dell'Amministrazione regionale attraverso diverse modalità. Prevede anzitutto dei contributi per investimenti e condiziona l'erogazione di questi contributi alle risultanze desumibili dall'ultimo rendiconto aziendale sottoposto all'esame (e naturalmente approvato) dell'Amministrazione regionale.

Prevede poi contributi in conto gestione ordinaria dell'azienda, attraverso una partecipazione dell'Amministrazione regionale per l'abbattimento degli interessi dei mutui contratti dalle aziende municipalizzate o dai Consorzi locali per la gestione ordinaria dell'Azienda. E infi-

ne, contributi di incentivazione, la cui opportunità sarà valutata dall'Amministrazione regionale sulla base della relazione annuale che la direzione compartimentale della Motorizzazione per i trasporti civili dovrà presentare annualmente all'Amministrazione regionale. Ebbene, questi sono i tre tipi di intervento che la legge prevede, i tre tipi di intervento finanziario che la legge subordina al perseguimento controllato e attentamente verificato di quegli obiettivi che il Consiglio ha indicato e che la legge, pienamente, recepisce.

Nella parte finale del disegno di legge, infine si prevede, attraverso alcune norme transitorie, la concessione di un contributo straordinario a fondo perduto, ai Consorzi di trasporti pubblici di Cagliari, Sassari e Nuoro.

Io credo, quindi, che il disegno di legge attui puntualmente e fedelmente le indicazioni del Consiglio regionale, e allora mi riesce francamente difficile capire la osservazione che emerge dalla relazione di minoranza dove si dice che il disegno di legge non tiene conto dell'ordine del giorno approvato dal Consiglio regionale il 21 novembre del '74; perché è vero che il 21 novembre il Consiglio regionale approvò un ordine del giorno che accennava ad una trattativa globale da instaurarsi tra l'Amministrazione regionale e il Governo centrale, ma è anche vero che si trattava di una trattativa che aveva ben altri scopi, ben altri obiettivi ed era inquadrata in un discorso che non è quello cui fa riferimento il disegno di legge che noi stiamo esaminando. Nell'ordine del giorno, infatti, del 21 novembre '74, a conclusione di una approfondita discussione, il Consiglio regionale dava alcune indicazioni operative alla Giunta e impegnava la Giunta in alcune direzioni.

Primo: fermo rimanendo l'obiettivo della totale, completa pubblicizzazione dei servizi pubblici in Sardegna, si prendeva atto del fatto che nel frattempo una parte dei servizi pubblici è oggi gestita attraverso concessioni esercitate da piccoli imprenditori privati, e si diceva alla Giunta, che, mentre si persegue l'obiettivo della completa pubblicizzazione, occorre assicurare il servizio attraverso un intervento anche di carattere finanziario, opportunamente studiato a fa-

vore dei piccoli concessionari che nel frattempo assicurano i servizi.

In secondo luogo, si invitava la Giunta regionale ad andare avanti rapidamente sulla via della completa pubblicizzazione e la si impegna a presentare entro il 30 giugno 1975 un piano triennale che prevedesse nei dettagli la pubblicizzazione dei servizi pubblici in Sardegna.

Terzo: si invitava la Giunta regionale ad instaurare col Governo centrale una trattativa globale sul problema dei trasporti pubblici con particolare riferimento a quelli in concessione e sovvenzionati, al fine di procedere ad una organica programmazione degli interventi statali e regionali, senza sfasature e con l'obiettivo di conseguire la graduale unificazione dell'organizzazione del settore e il trasferimento alla Regione delle sovvenzioni statali. Bisognava cioè, con questa trattativa, operare un coordinamento tra gli interventi della Regione e gli interventi dello Stato e indirizzare verso la Regione, nel momento in cui questa avesse rilevato i servizi attualmente in concessione, gli interventi finanziari che attualmente impegnano lo Stato. Questo era l'obiettivo dell'ordine del giorno del novembre 1974, che mi sembra riguardi una materia che non ha niente a che fare con la legge che oggi noi discutiamo. E allora, al di là della disponibilità che i Gruppi di opposizione molto spesso dichiarano in quest'Aula per un confronto costruttivo e per la ricerca di provvedimenti più rispondenti alle esigenze delle popolazioni sarde, veramente riesce difficile capire una posizione di così netta ostilità a un disegno di legge come quello che oggi esaminiamo, che risponde a scelte che hanno trovato concordi al momento in cui sono state effettuate, non solo i partiti della maggioranza, ma anche quelli dell'opposizione.

E' certo che se noi andiamo a esaminare la situazione che sta a monte della situazione attuale, se noi andiamo a esaminare criticamente la politica seguita dal Governo nazionale in materia di trasporti negli ultimi dieci anni, certamente ci possiamo trovare concordi nel dare una valutazione critica su molti aspetti di questa politica. Siamo convinti, e lo abbiamo detto più di una volta, che noi non condividiamo alcune scelte che sono state fatte negli anni passati a livello

governativo, ma questo non toglie che l'iniziativa che oggi l'Amministrazione regionale prende sia positiva e che a questa iniziativa non si sia riusciti, neppure attraverso un costruttivo confronto in sede di Commissione, a proporre alternative valide.

Si dice che questo disegno di legge sfugge ad una organica politica di programmazione; questo disegno di legge disciplina semplicemente gli interventi finanziari della Amministrazione nel settore delle Aziende municipalizzate. Una programmazione generale del settore si può avere con altre iniziative, che sono quelle che il Consiglio regionale ha già indicato alla Amministrazione regionale, sono quelle che l'Amministrazione regionale ha predisposto e che noi sollecitiamo affinché giungano rapidamente, attraverso l'esame delle competenti Commissioni, all'esame del Consiglio regionale. E mi riferisco evidentemente al programma triennale di pubblicizzazione dei trasporti, ed è in quella sede, io credo, che noi potremo avere un quadro completo e coordinato di tutti gli interventi regionali e statali nei vari settori che consenta di perseguire in maniera organica, in maniera equilibrata, quello che è chiaramente l'obiettivo che l'Amministrazione regionale, in armonia con le indicazioni del Consiglio, si è posto: è l'assicurazione di un servizio pubblico di trasporto efficiente a tutti i cittadini della Sardegna.

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

MULAS (P.S.I.). Signor Presidente e onorevoli colleghi, il problema dei trasporti ha sempre costituito una grave remora allo sviluppo economico della Sardegna e ha condizionato pesantemente tutti i settori dell'economia isolana. Motivi storici, geografici, economici, stanno alla base di tutto ciò e non sarà certo facile rimuoverli d'un tratto, quasi con un colpo di bacchetta magica. Tra i molteplici aspetti che il problema economico riveste, quello relativo al trasporto pubblico mi pare uno dei più significativi ed importanti. La rilevanza che esso ha assunto negli ultimi anni nella società moderna ed anche nei più grossi centri urbani della nostra Isola è grande e

non poche difficoltà pone agli amministratori e al legislatore.

Esprimo, oggi il mio compiacimento per la presentazione in quest'Aula del disegno di legge che è in discussione. Pur costituendo solo un provvedimento tipicamente settoriale e frammentario nel quadro di un più complesso problema, a giudizio del Gruppo consiliare del Partito Socialista Italiano esso giunge quanto mai opportuno e costituisce un primo passo da parte della Amministrazione regionale sulla via di una organica politica di programmazione nel settore del pubblico trasporto.

Giova qui ricordare il ruolo importantissimo che tale settore riveste nella società moderna ed il crescente interesse che ad esso occorre attribuire nel quadro di un ordinato sviluppo dei nostri centri urbani.

Il disordinato sviluppo conseguito in tutti questi anni dalla eccessiva espansione della motorizzazione privata ha fatto sorgere per i centri urbani e per i loro amministratori pesanti difficoltà che occorre al più presto risolvere. Oggi ci ritroviamo a vivere in città che non hanno più nulla di umano, che sono caratterizzate dal caos e nelle quali perciò è impossibile vivere. Le crescenti esigenze della vita moderna pongono quindi il problema di superare al più presto tale situazione con valide alternative.

L'alternativa più immediata, di valido interesse e di sicuro affidamento è indubbiamente rappresentata dalla concezione avanzata e democratica del trasporto pubblico come servizio sociale. Essa consente di superare le attuali difficoltà e di recuperare alle nostre città quella dimensione umana che sembra, come dicevo, perduta. Già la società e gli amministratori l'hanno capito, prova ne sia che da tempo la domanda di trasporto risulta di gran lunga superiore all'offerta.

In questo quadro, compito dell'Ente pubblico deve essere quello di recuperare il tempo finora perduto, per dare immediato avvio a un processo di potenziamento del settore dei trasporti pubblici che in tempi brevi possa adeguarsi alle esigenze della comunità. Fino a non molto tempo fa funzionava una rete di pubbliche auto-linee che, pur costituitasi e consolidatasi sotto

la spinta di esigenze collettive, è rimasta prevalentemente affidata alla gestione privata, o gestita con logica privatista. Il problema di fondo pertanto, dal punto di vista del pubblico interesse, è costituito dalla possibilità che il potere pubblico ha di realizzare una concreta e democratica dialettica tra domanda ed offerta dei trasporti.

La presente legge dovrà pertanto costituire un primo strumento attraverso il quale, per la prima volta, la Regione sarda interviene in forma democratica nel settore del pubblico trasporto, concedendo a Comuni, Province e loro consorzi, quelle provvidenze necessarie per la ristrutturazione di un servizio sociale che merita una attenzione molto maggiore di quanta non ne abbia avuto finora.

Sono a tutti note, d'altra parte, le precarie condizioni in cui operano oggi tutte le aziende pubbliche di trasporto urbano in Sardegna. Non voglio qui entrare nel merito delle cause che hanno determinato tale situazione, anche perché il discorso ci porterebbe molto lontano ed esigerebbe tempi molto più ampi. Mi preme però segnalare, anche per il buon nome dei lavoratori che prestano la loro opera in questo vitale settore della vita economica delle nostre città, che urge provvedere ad una razionalizzazione ed a una ristrutturazione dei servizi oggi operanti.

E' abitudine comune e ricorrente, infatti, far ricadere sui lavoratori le responsabilità dei disservizi e delle carenze strutturali e funzionali di questo importante settore. Io mi rifiuto di credere a tali pretestuose argomentazioni e dico che occorre, al più presto, porre in condizioni di più serena operatività questi numerosi e validi lavoratori delle nostre città.

Pertanto, mentre esprimo la mia decisione di votare a favore del presente provvedimento, intendo richiamare l'attenzione del Consiglio sull'urgenza di provvedere ad un concreto risanamento delle gestioni aziendali. Io credo che, al di là della concreta ed immediata erogazione dei contributi previsti dal presente provvedimento, il Consiglio abbia il dovere morale di richiamare gli Enti interessati a seguire criteri diversi, di raccomandare a Comuni, Province e loro Consorzi il perseguimento di politiche aziendali che, pur non discostandosi dalle esigenze fondamentali

tipiche di un servizio sociale, siano improntate a criteri di economicità gestionale ed amministrativa. In tal senso, è tempo ormai di dare una nuova impostazione politica al settore, in una logica che lo considera giustamente come un fatto sociale al servizio dei cittadini. Finora si è avuta una serie di buoni intendimenti che però non possono più restare tali. Già in qualche città si è cominciato ad operare con la istituzione di corsie preferenziali o di isole pedonali che consentono al trasporto pubblico una nuova dimensione e un nuovo promettente sviluppo. Ma non basta: il discorso è ancora solo all'inizio ed occorre al più presto approfondirlo e svilupparlo, anche, ad esempio, con l'istituzione di tariffe preferenziali in certe ore della giornata, per porre una maggiore massa di cittadini in condizione di servirsi del mezzo pubblico in alternativa a quello privato. E' mia opinione, infatti, che una tale politica consentirebbe alle aziende anche maggiori introiti, rispetto a quelli attualmente registrati. Un maggiore sforzo in questa direzione permetterebbe di semplificare anche i gravi problemi che le correnti del traffico privato creano oggi nelle singole città.

Senza entrare nel merito della tecnica di erogazione dei contributi, ritengo che il provvedimento debba trovare il massimo consenso, soprattutto perché è giusto e attuale lo spirito che lo informa. Ritengo, infine, che sia nostro dovere, di fronte alla situazione critica delle aziende pubbliche di trasporto urbano, soprattutto di Cagliari e di Sassari, intervenire con un contributo straordinario che permetta alle stesse di proseguire la propria attività in un clima di maggiore tranquillità.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mura, relatore.

MURA (D.C.), relatore di maggioranza. Signor Presidente, onorevoli colleghi, si dice comunemente che la notte porta consiglio, ma evidentemente non è vero sempre, non per tutti o, per lo meno, non per l'onorevole collega Lippi

Serra.

Noi eravamo convinti che le spiegazioni che il nostro Capogruppo onorevole Pietro Soddu ha dato ieri sera sull'incidente banale (che noi continueremo a definire tale) fossero sufficienti, ma così non è, almeno per l'onorevole Lippi Serra che anzi ha peggiorato, ha aggiustato il tiro rispetto a ieri pomeriggio ed è andato oltre, come componente della minoranza di questo Consiglio, nella interpretazione dell'avvenimento di ieri sera ...

LIPPI (M.S.I. - Destra Nazionale). Ho solo riferito le interpretazioni della Democrazia Cristiana.

MURA (D.C.), relatore di maggioranza. Adesso risponde anche a questo: parlando di scollamento, di squallidi avvenimenti, addirittura, e ricorrendo all'astuzia, onorevole Lippi, di mettere in bocca ad amici democratici cristiani stupidaggini che io son convinto che gli amici democratici cristiani non hanno assolutamente riferito all'onorevole Lippi. Se questo è vero, io invito l'onorevole Lippi a fare una dichiarazione di voto su questa legge e a chiarire e riferire i nomi delle persone che si sono espresse in questo modo e che hanno dimostrato il loro malumore per la mancata crisi di ieri sera. Noi condividiamo, tutti i democratici cristiani, quello che ieri ha ripetuto il nostro Capogruppo nei suoi due interventi. Riportiamo l'avvenimento alle sue giuste proporzioni! Noi riconfermiamo la banalità di questo incidente e assicuriamo, onorevole Lippi, che non vi è in alcuno di noi malumore per la mancata crisi.

Io credo che il fantasioso sforzo di immaginazione, il tentativo furbesco dell'onorevole Lippi non siano serviti certamente a chiarire la situazione. E questo sforzo di fantasia, questo tentativo furbesco, mi pare che li abbia anche continuati quando ha parlato sul disegno di legge che stiamo adesso esaminando.

Riteniamo che la discussione di questo disegno di legge, che ha come oggetto "Provvidenze a favore dei Comuni, delle Province e loro Consorzi per la ristrutturazione del sistema dei servizi pubblici urbani di trasporto" debba essere af-

frontata con un'analisi che i colleghi della opposizione possono chiamare critica e che noi per necessità di collocazione dobbiamo necessariamente chiamare autocritica.

La situazione generale dei trasporti pubblici nel nostro Paese in generale, e nella nostra Isola in particolare, è strettamente legata e quindi conseguente ai grandi avvenimenti che hanno trasformato la società moderna. Certamente il rilevante aumento della popolazione, lo spostamento della stessa popolazione dai piccoli centri alle grandi città alla ricerca di un posto di lavoro con un reddito più alto o comunque di condizioni di vita migliore, l'industrializzazione legata alla localizzazione del capitale nelle grandi città dove maggiore era la manodopera disponibile, l'aspirazione legittima all'allargamento della scolarizzazione ai gradi superiori, i cui istituti sono collocati sempre nei grandi centri urbani del nostro Paese; l'acquisto, in qualche modo incontrollato, di mezzi privati, come è stato anche sottolineato nella relazione di minoranza; son questi alcuni degli elementi che hanno favorito l'accentramento delle popolazioni e hanno concorso alla crisi dei trasporti pubblici. Dobbiamo anche riconoscere che l'intervento del potere pubblico non è stato rispondente alle necessità e alle esigenze di una società in movimento.

Questi elementi di carattere generale sono presenti, anche se sono arrivati con un certo ritardo, nella nostra Regione, aggravati negli ultimi anni dai massicci insediamenti industriali. Dobbiamo però riconoscere che l'intervento della Regione sarda vi è stato e, a nostro parere, vi è stato in modo massiccio ed anche qualificante, nonostante il parere contrario delle opposizioni.

La costituzione dell'Azienda Regionale Trasporti Sardi, l'espandersi della sua rete in tutta la Sardegna, è il primo passo verso la razionalizzazione e la pubblicizzazione dei trasporti. L'ultima decisione della Giunta regionale che prevede l'allargamento di questa pubblicizzazione ad altre linee gestite da privati, conferma questa scelta che la Giunta regionale sarda ha fatto. Altre Regioni, comprese quelle "rosse", non hanno fatto scelte di questo tipo, cioè non hanno seguito questa via, che è la via più diretta, più responsabile, ma certamente anche la più costosa, che

può mettere quindi in crisi anche la Regione sarda.

I contributi agli imprenditori privati, approvati anche da noi in attesa dell'applicazione del contratto nazionale, i diversi interventi realizzati nel tempo sotto forma di contributo ai privati; l'azione di collegamento, di coordinamento fatta dalla Regione, anche nei confronti di altre aziende pubbliche o quasi, deve continuare fino al limite della soluzione programmatica della gestione dei trasporti pubblici. Questa è certamente materia che potrà qualificare la gestione dei trasporti da parte della Regione sarda, da parte quindi del potere pubblico.

Il Consiglio regionale della Sardegna negli ultimi mesi ha preso in esame la situazione del settore dei trasporti e ne ha indicato le direttive. L'ordine del giorno numero 14 del 10 ottobre 1974 e l'ordine del giorno numero 25 del 21 novembre 1974, impegnavano la Giunta regionale ad un intervento reale ed effettivo nel settore. Con l'ordine del giorno del 21 dicembre 1974 il Consiglio regionale approvava un primo programma d'intervento, presentato dall'Assessore ai trasporti, per i consorzi di Cagliari, Nuoro e Sassari.

Il disegno di legge numero 110, oggi in discussione, è fedele, io direi fedelissimo, a quelle che sono le indicazioni che il Consiglio ha dato.

Io pregherei gli amici dell'opposizione che sono intervenuti, di fare un esame comparato tra le indicazioni che il Consiglio regionale ha dato e le soluzioni che in questo disegno di legge l'Assessore e la Giunta hanno cercato di dare a questo problema. In questo disegno di legge, non solo si tiene conto delle indicazioni del Consiglio, ma si indicano soluzioni e si prevede un primo intervento per sanare in qualche modo il deficit delle aziende consortili di Cagliari, di Nuoro e di Sassari.

L'Assessore ai trasporti, secondo le indicazioni del Consiglio, sentite le organizzazioni sindacali, sentiti gli amministratori delle aziende operanti in Sardegna, ha presentato un disegno di legge che non è certamente perfetto e non pretende di esserlo ma è il più possibile rispondente a quelle che sono le esigenze reali, ed è limitato certamente dalle disponibilità del bilancio della

Regione sarda. Questo disegno di legge non tradisce, come afferma l'onorevole Lippi Serra, gli impegni del Consiglio regionale, ma credo che segua quelle direttive e cerchi di favorire in qualche modo e di migliorare la condizione precaria dei lavoratori del settore.

Non si può certamente dire che la Destra nazionale voterebbe a favore dell'intervento nei confronti dei Consorzi per migliorare la situazione economica, e non lo farebbe, invece, qualora la seconda parte rimanesse attaccata alla prima, e — come noi vogliamo — venisse approvata assieme al disegno di legge. Se vi è la volontà di risolvere questo problema, di agevolare in qualche modo la situazione precaria dei lavoratori del settore, rimane valida in un caso o nell'altro, altrimenti evidentemente non vi è quella volontà politica cui accennava il collega Lippi Serra. Ma l'onorevole Lippi Serra ha continuato a sollecitare la sua ricca fantasia quando ha cercato di definire il disegno di legge 110 e lo ha giudicato ambizioso, presuntuoso e rivoluzionario, ma allo stesso tempo ha indicato altri aggettivi che significano il contrario di ambizioso, di presuntuoso e di rivoluzionario, che non ho fatto in tempo a scrivere per la velocità con la quale l'amico Lippi Serra ha parlato. Non solo, ma ha portato anche degli elementi anch'essi ricchi di fantasia, definendolo come una casa sontuosa ed elegante ma senza scale, come un pozzo gigantesco senza acqua. Veramente siamo nel campo dei sogni e dei sognatori e non certamente di chi, seriamente, come rappresentante di un Gruppo politico all'interno del Consiglio regionale, vuole approfondire il discorso e dare il massimo contributo per fare in modo che il disegno di legge esca migliorato ed esca rispondente a quella che è la situazione del settore dei trasporti, per migliorare in qualche modo le condizioni dei lavoratori.

Il disegno di legge numero 110 che è stato presentato e che stiamo esaminando intende ristrutturare i servizi in modo che venga assicurata la priorità del mezzo pubblico nei confronti di quello privato. Si pone come secondo obiettivo quello del potenziamento dei servizi con la istituzione di nuove linee la quale deve tenere conto non solo dello sviluppo del centro urbano fino ad oggi interessato, ma anche del suo colle-

gamento ai centri urbani vicini. In modo particolare si vuole legare questo sviluppo alla sempre maggiore necessità di scolarizzazione dei giovani, alla necessità di collegare in modo razionale, rapido, sopportabile in termini di tempo e in termini di costo gli operai delle industrie e speriamo domani anche delle campagne.

Il Consorzio di Nuoro, per fare un esempio, non può non tenere conto della presenza della industria a Ottana oggi, speriamo domani nel Sologo e a Pratosardo. In questa visione, modificando anche i criteri stabiliti dall'Assessore, la Commissione ha pensato di variare in qualche modo i contributi, aumentando la parte che riguarda il Consorzio trasporti di Nuoro di nuova istituzione.

La legge intende razionalizzare la utilizzazione del personale in servizio e favorire le nuove assunzioni mediante pubblici concorsi, per evitare quello scandalo a cui si fa spesso riferimento (senza ovviamente dimostrarlo) che avviene nei Consorzi esistenti. La legge intende anche perseguire fini altamente sociali, con tariffe differenziate per operai, per studenti, per pensionati, possibilmente con fasce di orario gratuite o almeno in qualche modo agevolate.

La Regione, per conseguire la realizzazione degli scopi indicati nei primi articoli della legge, prevede un intervento per i nuovi investimenti e a sostegno della gestione dei servizi. Questo consente alla Regione sarda di intervenire per abbattere il carico degli interessi sui mutui contratti dagli enti gestori del pubblico servizio.

L'intervento finanziario è limitato, ma non per questo non doveva essere fatto. Noi riteniamo invece che bisogna andare avanti e riteniamo che sia conforme alla disponibilità del bilancio regionale. Al prossimo bilancio, se il Consiglio regionale lo riterrà opportuno, si potranno aumentare le voci che riguardano questo settore e si potrà quindi realizzare un intervento maggiore nei confronti di questo servizio che assume una importanza sempre maggiore all'interno della nostra società e della nostra economia. I contributi agli enti dovranno essere suffragati da relazioni che attestino e dimostrino l'efficienza, il miglioramento, l'allargamento e l'ammodernamento del servizio. Il controllo, la verifica verrà

fatta dal Compartimento dei trasporti. I programmi di intervento saranno predisposti dalla Giunta, sentita la Commissione competente in materia.

Mi pare che, per quanto riguarda le indicazioni di procedura, la Giunta, nel presentare il disegno di legge, sia stata fedelissima a quelle che sono state le indicazioni che sono riportate negli ordini del giorno dell'ottobre e del novembre 1974.

Nella parte finale la legge prevede norme transitorie per un intervento finanziario a favore dei Consorzi funzionanti di Cagliari, di Nuoro e di Sassari, per sanare in qualche modo o per migliorare la situazione debitoria. Anche questo intervento noi riteniamo sia saggio ed opportuno perché consente agli Enti di partire da una posizione di tranquillità evitando, per quanto è possibile, il pagamento degli altissimi interessi che le banche richiedono in questo momento.

La relazione di minoranza del collega Lofredo evidenzia la crisi del settore dei trasporti pubblici anche in relazione all'aumento del costo del carburante, motivo giusto, certamente, ma di carattere generale, che non poteva certo essere evitato da una migliore gestione, da una migliore politica della Giunta regionale e, riteniamo, neanche da una gestione migliore da parte del Governo centrale.

Non crediamo neanche che i mali dei Consorzi esistenti nella nostra Isola dipendano da una amministrazione allegra con assunzioni indiscriminate, di tipo clientelare a fini elettoralistici. Io credo che, per quanto riguarda quest'ultima parte, nessuno si possa salvare, e credo sia giusta l'affermazione che faceva nell'intervento il collega Loretta che si trattava, anche in questo caso, di gestione all'italiana di tutte le forze presenti nello schieramento politico del nostro Paese a cui nessuno fa eccezione e tutte sono responsabili, compreso il Partito comunista, che ha responsabilità in forma diretta in alcune circostanze, in forma indiretta in altre circostanze per le assunzioni clientelari e, qualche volta, come loro dicono, di carattere elettoralistico. E' possibile certamente che tutti, nessuno escluso, anche gli amministratori, abbiano commesso errori di questo tipo. Ma non credo che gli errori

siano tali da essere definiti la causa unica della crisi in cui versano questi Enti. Questo mi pare sia un modo di ragionare semplicistico, superficiale, scarsamente corretto nei confronti degli amministratori dei Consorzi che giorno per giorno si sacrificano e si sforzano di portare avanti un servizio così importante per la nostra comunità. Siamo invece d'accordo quando si afferma che la crisi creata dalla stretta creditizia abbia dato anche a questi Enti il colpo di grazia, così come a tutti gli Enti locali che operano nel nostro Paese.

Non ci pare altresì che in legge si potesse prevedere l'aggancio con il Governo e rimarcare la volontà rivendicativa della Regione nei confronti dello Stato. Questo deve rimanere un impegno serio della Giunta e del Consiglio regionale, in questa ed in altre materie che andiamo discutendo e affrontando, così come non ci sembra del tutto pertinente, o almeno è prematura, l'osservazione del mancato inserimento del discorso dei trasporti nella programmazione legata ai futuri comprensori o bacini di traffico. Il discorso è stato appena iniziato dal Consiglio regionale e potrà in futuro essere allargato ed agganciato di modo che sia rispondente effettivamente a quel discorso organico, programmato e razionale che ciascuna forza politica vuole portare avanti in questo Consiglio regionale.

A me è sembrato piuttosto di evidenziare una carenza, se così può essere chiamata, che ritengo possa essere evitata in futuro. Riteniamo che, quando si stendono delle leggi, anziché far prevalere la parte esclusivamente letteraria, sia invece opportuno attenersi a termini squisitamente giuridici. Mi pare che una manchevolezza esista a questo proposito nella legge che andiamo ad approvare. Così come non riteniamo del tutto fondata l'osservazione che l'eseguità dell'intervento finanziario deve essere condizione per il varo o meno della legge. Rimane certamente un primo tentativo; un tentativo serio di intervento nel settore dei trasporti, che intanto migliora le condizioni dei Consorzi e pone gli stessi nelle condizioni di uscire in qualche modo dall'ordinaria amministrazione per iniziare quel discorso di programmazione a cui ciascuno di noi e ciascuna forza politica presente in Consiglio fa riferimen-

to nei discorsi politici. Pone i Consorzi in una direttiva nuova, diversa, più rispondente al modo di gestire questo importantissimo servizio e di avviare quel discorso di programmazione che è auspicato da tutte le parti politiche.

A proposito del contributo dato al disegno di legge anche in questa discussione dalle parti politiche della opposizione, io voglio ricordare, senza minimamente voler polemizzare, ma così, per fare in modo che ciascuna forza politica assuma le proprie responsabilità, che il contributo della Destra nazionale a questa legge non vi è stato in Aula e non vi è stato in Commissione, perché (non vorrei ricordare male, ma potremmo controllare le presenze alle riunioni delle Commissioni) non ricordo che alcun componente della Destra nazionale sia stato presente nel momento in cui abbiamo discusso e approvato il disegno di legge che oggi è in discussione. Il contributo è stato scarso anche oggi. Il contributo che vi è stato oggi è stato esclusivamente negativo e distruttivo nei confronti della legge, tanto da portare i colleghi della Destra nazionale, così come quelli del Partito comunista, che hanno anch'essi tenuto un atteggiamento negativo e distruttivo, al convincimento della necessità e dell'opportunità, secondo loro, del ritiro della legge e della approvazione soltanto della seconda parte che prevede esclusivamente i contributi ai Consorzi dei trasporti.

Per questi motivi, signor Presidente e onorevoli colleghi, noi riteniamo di non dover accettare, anche in Consiglio, così come non abbiamo accettato in Commissione, la proposta comunista, fatta propria anche dalla Destra nazionale in questa circostanza, di approvare solo la seconda parte. Riteniamo invece di dovere approvare il disegno di legge nella sua interezza, aperti, disponibili ad eventuali contributi migliorativi che il Consiglio regionale può, in ogni momento e in ogni circostanza, apportare.

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

PUDDU PIERO (P.S.I.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Signor Presidente, onorevoli

colleghi, nel dare atto ai colleghi che sono intervenuti per lo sforzo che hanno voluto compiere nel sottoporre ad un esame attento il provvedimento proposto dalla Giunta, mi corre l'obbligo di precisare che quando noi parliamo di trasporti, spesso incorriamo nell'errore di voler andare alla preistoria, di voler fare sempre la storia di tutto il settore e parlare dei trasporti coinvolgendo in un discorso di ampia portata tutta la tematica sul settore.

Certo, credo di poter convenire con quei colleghi che queste cose hanno detto, il problema dei trasporti è un problema vitale, è un problema che non può fermarsi ad un solo settore che è quello del trasporto urbano, è un problema che deve vedere la presenza attiva del Consiglio, della Giunta regionale, nel tentativo di fare una sintesi che porti a soluzioni concrete.

E' evidente che la Regione sarda, il Consiglio regionale, deve compiere ogni sforzo nel dibattere problemi di questa ampiezza per calare nella realtà, per affrontare in termini concreti i problemi, a mano a mano che ci si presentano. Certo, in senso autocritico, non solo per i partiti che fanno parte della maggioranza, ma — crediamo — per tutti i partiti dell'arco democratico, per tutte le forze sociali, politiche, economiche, il discorso del trasporto va rivisto in termini differenti, in termini nuovi.

Sino agli anni sessanta-settanta, il problema dei trasporti era un problema che riguardava esclusivamente un settore e lasciava alla iniziativa privata la gestione di questo servizio. Il potere pubblico, nel regime concessionale, era solo investito di un tentativo di coordinamento, che si estrinsecava nel territorio nazionale attraverso la presenza degli Ispettorati della motorizzazione; era solo investito di una sorta di accettazione, di assenso o dissenso, che non aveva pratico fine per quanto riguarda il regime tariffario; era solo investito di un tentativo di coordinamento, nella proliferazione delle diverse iniziative private, degli orari e del raccordo dei singoli centri.

I tempi sono cambiati, è sopraggiunta la crisi energetica e gli Enti locali, non più assenti in questo settore, hanno tentato di esprimere e di inventare qualcosa di diverso, utilizzando strumenti antiquati, strumenti superati nella legisla-

zione del nostro Paese che ha consentito di utilizzare solo lo strumento delle municipalizzate in una legge che è del 1935, per tentare di apparire come protagonisti, come qualche cosa che vuol smuovere questo settore davanti alla drammaticità spesso del problema in termini concreti. Il discorso non può essere solo limitato ai trasporti. E' evidente che bisogna fare un discorso più ampio che è quello del governo del territorio, che è quello della localizzazione di certe intraprese, che è quello della necessità del raccordo dei centri abitati del nostro Paese, non solo per una mobilità delle popolazioni, ma per una mobilità anche di tutti coloro che sono investiti di responsabilità nel settore produttivo. E' un settore di estrema importanza, dicevano i colleghi, e credo che nessuno possa disconoscere questa importanza, io per primo. Ed ecco allora che dobbiamo scendere al concreto.

Io ho cercato di leggere attentamente la relazione di minoranza, ho seguito attentamente gli interventi e devo dire che non è stato detto molto di nuovo, perché quando si vuol criticare per criticare il disegno di legge che la Giunta ha presentato, rifacendosi ora all'ordine del giorno unitario votato il 21 novembre, ora all'ordine del giorno del 10 ottobre 1974, facendo una commistione di tutto il settore, evidentemente non si riesce a ragionare in termini precisi e chiari.

Questo disegno di legge ha origine da una serie di dibattiti avvenuti in Consiglio, che hanno determinato l'approvazione dell'ordine del giorno del 10 ottobre 1974. L'ordine del giorno è preciso nel chiedere alla Giunta un intervento per le aziende municipalizzate o consorziate i cui programmi prevedano la ristrutturazione dei servizi mediante idonee misure che assicurino concretamente la priorità del mezzo pubblico: isole pedonali, corsie e strade preferenziali, divieti nei centri storici o residenziali; potenziamento dei servizi con istituzione di nuove linee e estensione delle stesse ad altri Comuni delle zone industriali; razionalizzazione e razionale utilizzazione del personale. perseguimento delle finalità sociali con fasce orarie, tariffe differenziate in favore dei lavoratori, studenti, pensionati eccetera. Tutte queste cose credo che trovino una risposta nel disegno di legge che andiamo discutendo. Dire

che questo strumento sia uno strumento perfetto è dire cosa non giusta. E' una azione corretta che ha voluto compiere la Giunta regionale, l'Assessorato ai trasporti, per dare risposta in tempi giusti a questa esigenza che non era solo del Consiglio, ma che era degli Enti locali, delle forze sindacali. E del resto in data 12 febbraio 1975 i sindacati, gli Enti locali, i Comuni di Cagliari, di Sassari e di Nuoro, la Motorizzazione, gli stessi rappresentanti dei Consorzi hanno detto a chiare lettere che questo disegno di legge rispondeva a questa esigenza, lo conferma il verbale che io ho qua; non vi è stata nessuna resistenza, anzi vi sono stati apprezzamenti e riconoscimenti che la Giunta regionale si muoveva su una linea seria, su una linea costruttiva, utile a smuovere un settore che aveva bisogno di interventi. Ma questo discorso è continuato in una successiva riunione, sempre con gli stessi partecipanti che hanno portato delle memorie; il disegno di legge in una parola è stato costruito non solo dalla volontà dell'Assessorato e della Giunta ma attraverso l'apporto costruttivo delle organizzazioni sindacali, l'apporto costruttivo degli Enti locali e dei Consorzi stessi che hanno indicato a chiare lettere come la proposta andava vista, come andava portata avanti convenendo sulla stesura definitiva, che la Giunta ha discusso e poi portato in Consiglio. Il discorso quindi va riportato nei giusti termini perché il problema dei trasporti deve essere affrontato con chiarezza nel Consiglio.

Il problema dei trasporti terrestri grosso modo si suddivide, per lo meno nell'ambito della nostra Regione, in trasporti urbani e extraurbani. I trasporti urbani sono quelli che coinvolgono la mobilità dell'utenza nei Comprensori che interessano la vita di attività imprenditoriali nell'ambito di una pendolarità minima, che deve essere limitata ai 15 minuti. Questo è il discorso dei trasporti urbani. Il discorso dei trasporti extraurbani, è un discorso che il Consiglio ha concluso con un altro ordine del giorno, quello del 21 novembre, a cui la Giunta ha già dato risposta, presentando nei termini richiesti dal Consiglio, cioè entro il 30 giugno di quest'anno, un piano che tiene conto del discorso comprensoriale, della legge numero 16, della pubblicizzazione, così come dice l'ordine del giorno, nell'arco dei 3 anni

di tutto il settore dei trasporti extraurbani.

Ma il discorso dei trasporti extraurbani, non può evidentemente, mi sembra di aver compreso questo nell'intervento del collega Loffredo, interessare solo il trasporto su gomma, evidentemente qui in Sardegna abbiamo la necessità di un raccordo anche col trasporto ferroviario su binario a scartamento ridotto, trasporto che viene svolto dalla Azienda delle Ferrovie dello Stato. Ed è un discorso più ampio, che la Giunta e l'Assessorato non hanno ignorato, che la Giunta e l'Assessorato non hanno dimenticato; lo stesso Presidente, e io come Assessore, abbiamo avuto più incontri con l'attuale Ministro dei trasporti e abbiamo avuto assicurazioni per un incontro triangolare: Regione, Sindacati, Stato, per dare un assetto che definisca una volta per tutte questo problema. Perché noi siamo in presenza, per quanto riguarda il settore dei trasporti, di diverse aziende pubbliche: l'Azienda Regionale Sarda Trasporti (ARST), le Strade Ferrate Sarde, le Ferrovie Meridionali, le Ferrovie Complementari. E dobbiamo ricordare quale è l'aspetto di queste aziende che noi chiamiamo, credo con un eufemismo, pubbliche ma che in realtà si trovano sotto un regime particolare, perché le Ferrovie Complementari sono gestite in conto dei vecchi proprietari, i conti Pasquini, le Strade Ferrate si trovano nella stessa situazione, ed è pendente un ricorso che si opponeva ad un decreto del Ministro dei trasporti di allora e della Regione sarda che, in assenza dell'operatore privato, è stata costretta ad intervenire per garantire il salario ai lavoratori; quindi ha dato una gestione governativa, commissariale, ma non ha risolto a monte il problema del tipo di azienda, che deve essere definito, non dal potere pubblico, o dallo Stato, o dalla Regione, ma attraverso una pronuncia della magistratura amministrativa. La definizione del ricorso è stata sollecitata dalla Giunta, sollecitata dal Ministro, da me personalmente più volte e ci si augura venga definito in tempi brevi. D'altra parte, nello studiare il problema particolare che riguarda questo settore, noi abbiamo suggerito e suggeriremo in questo incontro, in accordo con i sindacati, il tentativo di accelerare i tempi; del resto, non appena firmate, le Norme di attuazione consentiranno una

diversa presenza della Regione anche in questo settore.

Dovremo consentire quindi una ipotesi di trasporti extraurbani che vedano la ferrovia determinare un suo sviluppo diverso, una sua presenza diversa, perché la mobilità di migliaia di lavoratori, di migliaia di studenti, concentrata nelle stesse ore, per quanto riguarda il rientro ai posti di partenza e l'arrivo ai posti di attività, non può essere un problema che veda solo la presenza del settore automobilistico, ma deve vedere anche la presenza del settore ferroviario.

Questo è il discorso che noi facciamo. Ma è un discorso al quale noi abbiamo dato risposta come il Consiglio ha voluto indicare nell'ordine del giorno di cui parla il collega Loffredo, di cui parlano i colleghi della opposizione comunista. E' un discorso che non c'entra con questo, colleghi della opposizione e colleghi che siete voluti intervenire sostenendo la necessità di scindere il provvedimento in due parti, è un discorso che non ha alcuna risposta in questo disegno di legge, è un discorso che trova risposta nel piano che abbiamo rassegnato in Giunta e che il Consiglio, credo, distribuirà quanto prima ai colleghi, che troverà il pronunciamento della Commissione competente, il dibattito in Aula, la conclusione in Aula, attraverso proposte che son ben definite in quel programma; che tenta, in una parola, di impostare un modo nuovo, diverso, ascoltando le richieste che provengono dall'utenza, dalle componenti sociali, dalle componenti politiche, sindacali, una proposta che cerca cioè di far andare avanti, sul serio, questo settore.

E allora ritorniamo al nostro discorso e alla nostra proposta. Dire che la Regione è stata assente in questo periodo, è dire cosa non vera. Io credo che, in quest'anno di attività della Giunta, nel settore dei trasporti siano stati fatti molteplici interventi, il collega Mura, il collega Loretto e il collega Mulas li hanno abbondantemente citati. Siamo intervenuti per quanto riguarda una proposta di legge che non è stata trasmessa, ma credo che non sia imputabile a responsabilità della Giunta il fatto che il compianto collega onorevole Dettori, che doveva dare l'assenso per quanto riguarda l'articolo finanziario, è venuto ad ammalarsi ed è scomparso immaturamente

dal nostro Consiglio. C'è stato un ritardo dal lato formale di deliberazione della Giunta, nella trasmissione alla Presidenza del Consiglio, ma quel provvedimento di cui parlava il collega Lippi, di intervento nell'ambito dell'ordine del giorno di novembre, è stato discusso, predisposto, rassegnato dalla Giunta regionale, a disposizione dei colleghi e la Giunta è disponibile a discuterlo nei tempi che il Consiglio riterrà opportuni.

Siamo intervenuti quindi nel settore della piccola concessione, dei piccoli concessionari per una serie di interventi. Abbiamo affrontato abbondantemente, in decine di riunioni, il discorso del regime tariffario. Abbiamo fatto discutere nelle assemblee consorziali, nei Consigli di amministrazione delle Aziende pubbliche il problema della modifica del regime tariffario. Abbiamo affrontato il discorso dei lavoratori delle piccole concessionarie, dando un aiuto indiretto ai piccoli concessionari, perché quando noi siamo intervenuti pagando 22 mensilità ai dipendenti del contratto ANAC, non è stata una cosa da poco conto. Siamo intervenuti con i fondi della 281, articolo 9, per interventi all'ARST per 5 miliardi, per quanto riguarda il Piano di ristrutturazione e gli investimenti, all'ACT, all'A.T.P. alle Aziende di Cagliari, di Sassari e di Nuoro. Credo che in questo anno abbiamo dimostrato di seguire coerentemente la linea che è stata voluta e chiesta dal Consiglio, e non solo dal Consiglio; abbiamo avuto la presenza, cioè, di una Giunta che si muove in modo attivo, in modo coraggioso.

Non è presuntuosa la proposta che noi facciamo. E' una proposta che affronta in termini corretti il discorso fatto dal Consiglio, altrimenti il discorso dovrei farlo nei confronti del Consiglio che ha approvato un ordine del giorno presuntuoso, un ordine del giorno faraonico che chiedeva interventi alla Giunta nel settore particolare dei trasporti urbani che noi abbiamo recepito in parte.

E non possiamo scindere, separare la proposta di legge dalla norma transitoria, così come vorrebbero i colleghi, perché il fatto non avrebbe senso, cozzerebbe contro tutta la critica che i colleghi dell'opposizione hanno sempre fatto, di interventi frammentari, di interventi provvisori;

infatti la norma transitoria si lega alla parte principale, ha una giustificazione nel fatto che nel corrente anno 1975 le aziende consorziali, i Comuni non potrebbero adempiere alle richieste che sono in legge, per consentire la spendita, entro l'esercizio 1975, di questa disponibilità fissata dal Consiglio nell'approvare la legge di bilancio.

Ed allora noi non accettiamo la divisione o lo stralcio della proposta e chiediamo che la discussione e il voto riguardino il disegno di legge completo; proprio seguendo gli esempi, seguendo le osservazioni che l'opposizione, altre volte, ha fatto per evitare questi interventi dispersivi, questi interventi, diciamo, provvisori, noi vogliamo creare dei principi che consentano al Consiglio regionale, quando andrà a discutere il bilancio del 1976, di dare più sostanza finanziaria a questo intervento.

Riteniamo, in una parola, che noi abbiamo (io a nome della Giunta questo devo confermare), adempiuto al nostro dovere di dare concretezza ad una richiesta che ci veniva dal Consiglio, ad una richiesta che ci veniva dai Consorzi. Certo, molte cose si possono fare, se noi riusciamo a compiere uno sforzo per discutere in termini concreti i problemi ogni volta che ci vengono sottoposti, se noi tutte le volte non andiamo a fare la storia di tutto, credendo in questo modo di compiere il nostro dovere. Il nostro dovere lo compiamo solo quando abbiamo il coraggio di vedere un problema, di guardarlo e di dargli concretezza e di dargli soluzione. Non pensiamo, non abbiamo la presunzione di aver affrontato tutto. Occorre, una volta superati i problemi e le difficoltà politiche che sono all'interno di questa Assemblea, andare avanti su questo terreno per muoverci in modo coerente, per fare un discorso più ampio nel settore dei trasporti.

Avremo occasione, nel dibattito che verrà, quando discuteremo il Piano già presentato, richiesto dall'ordine del giorno del novembre scorso, avremo occasione di confrontarci, di scontrarci in modo dialettico, se necessario, con la massima apertura. Sarà, io credo, per quanto mi riguarda, il problema dei trasporti argomento di verifica anche questo all'interno della maggioranza, di ripensamento, anche questo, all'interno

della maggioranza, ma non si può negare che la Giunta, che la maggioranza, vada compiendo e dando risposte alle richieste che vengono dal Consiglio, che vengono dall'Assemblea tutta. Noi siamo tranquilli. Abbiamo cercato di fare il nostro dovere ed ecco perché noi riteniamo che il disegno di legge debba essere approvato nella sua interezza, così come è stato rassegnato dalla Commissione, così come è stato visto dalla Giunta regionale.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 1

Ferma ogni autonoma determinazione degli Enti locali nell'ambito dei rispettivi territori, la Regione, nell'esercizio della potestà derivante dall'articolo 3, lettera g) del suo Statuto speciale e nel rispetto dell'ultimo comma dell'articolo 3 della legge regionale 20 giugno 1974, n. 16, si propone:

— di concretizzare una politica del trasporto pubblico che dia nuovo contenuto alla mobilità delle persone liberandole in misura sempre maggiore dal ricorso al mezzo privato;

— di fornire un'adeguata strumentazione tecnica che consenta uno stretto collegamento tra gli esercizi pubblici di trasporto, tale da rendere i servizi svolti, oltreché positivamente integrati, completi ed adeguati a tutte le esigenze dell'utenza;

— di porre in essere una normativa che seppure di riflesso contribuisca a dare chiari vantaggi ecologici all'ambiente urbano e concrete scelte alla collettività di riduzione di danni energetici.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 2

Il perseguimento dei fini di cui all'articolo precedente si ottiene con il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

— creazione di isole chiuse al traffico privato in tutte quelle zone che ragionevoli ed obiettive considerazioni di interesse pubblico comportino da parte della competente autorità l'adozione della relativa decisione;

— attuazione di corsie e di strade preferenziali e riservate ai mezzi pubblici;

— realizzazione e gestione di adeguati parcheggi attrezzati nelle zone periferiche urbane onde attestare le persistenti correnti di traffico;

— riduzione dei tempi del processo di potenziamento dei mezzi di trasporto pubblico;

— aumento della frequenza della corse e piena agibilità del mezzo;

— introduzione della biglietteria automatica;

— tariffe preferenziali per coloro che usano con frequenza il mezzo pubblico;

— massima qualificazione, riqualificazione per quello già operante, di tutto il personale addetto ai servizi di trasporto, viaggiante, di deposito e degli uffici.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 3

Per la realizzazione degli scopi di cui agli articoli 1 e 2 la Regione autonoma della Sardegna

dispone interventi finanziari sia nel settore degli investimenti, sia a sostegno delle gestioni ordinarie.

Potranno beneficiare di tali interventi quei Comuni e Province o i loro Consorzi che dimostreranno, su presentazione dell'ultimo rendiconto debitamente approvato, all'Assessorato regionale ai trasporti di aver attuato una conduzione del servizio aderente ai principi informativi di cui agli articoli precedenti.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 4

L'Amministrazione regionale, compatibilmente con le proprie disponibilità del bilancio, concede agli Enti di cui al precedente articolo, un contributo, nella misura massima del 50 per cento di quanto annualmente risulta dall'esame dell'ultimo rendiconto aziendale debitamente approvato dal competente organo del Comune e del Consorzio a termini dell'ultimo comma dell'articolo 16 del Testo unico 15 ottobre 1925, n. 2578, e riscontrato dall'Assessorato ai trasporti ai sensi del secondo comma del precedente articolo 3, in effetti investito per il potenziamento dei servizi di trasporto urbano di linea per viaggiatori, per il rinnovo o l'ampliamento del materiale rotabile e delle attrezzature e la costruzione di immobili necessari all'esercizio dei servizi sopraindicati e per gli studi e indagini nel settore dei trasporti.

Gli atti di cui al comma precedente dovranno essere presentati all'Assessorato regionale ai trasporti entro il 31 maggio di ogni anno.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione.

Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 5

L'Amministrazione regionale, al fine di abbattere il carico degli interessi sui mutui contratti dai Comuni, le Province e loro Consorzi in conto gestione ordinaria del servizio, è autorizzata a concedere concorsi decennali negli interessi stessi in misura non superiore a 5 punti.

A tal fine è stabilito un limite minimo di impegno, per ogni anno compreso fra il 1975 ed il 1984, di almeno lire 25.000.000.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 6.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 6

L'Amministrazione regionale rilevatane l'opportunità, sulla base di apposita annuale relazione della Direzione compartimentale della motorizzazione e dei trasporti civili in concessione per la Sardegna concede altresì contributi d'incentivazione del trasporto a quei Comuni e Province che nel processo di perseguimento dei fini e raggiungimento degli obiettivi di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge, ottengono chiaramente un miglioramento generale dell'efficienza del servizio.

Gli effetti del miglioramento debbono anche risultare:

— dalla creazione di isole chiuse al traffico privato in tutte quelle zone che ragionevoli ed obiettive considerazioni d'interesse pubblico

comportino la relativa decisione;

- dall'attuazione di corsie e strade preferenziali e riservate ai mezzi pubblici;
- dalla realizzazione di adeguati parcheggi attrezzati nelle zone periferiche urbane onde attestare le persistenti correnti di traffico.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 7.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 7

Nello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1975 sono istituiti i seguenti capitoli con le denominazioni e con gli stanziamenti a fianco di ciascuno indicati:

Capitolo 16524 - Contributi ai Comuni, Province singoli e riuniti in Consorzi, in conto gestione dei servizi di trasporto pubblico, a copertura degli interessi sui mutui dagli stessi contratti L. 25.000.000

Capitolo 26534 - Contributi ai Comuni, Province singoli o riuniti in Consorzi, per spese in conto capitale concernenti il potenziamento dei servizi di trasporto urbano, il rinnovo o l'ampliamento del materiale rotabile e delle attrezzature e la costruzione di immobili necessari all'esercizio dei servizi pubblici di trasporto L. 100.000.000

Capitolo 26535 - Contributi agli Enti locali per le spese di miglioramento generale della efficienza dei servizi pubblici di trasporto urbano L. 25.000.000

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 8.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 8

Per la concessione delle provvidenze di cui all'articolo 4, l'Assessorato ai trasporti sottopone alla Giunta regionale, entro il 10 giugno di ogni anno, apposito programma di ripartizione dei fondi stanziati in bilancio a tale scopo.

I singoli contributi, come determinati dal programma approvato, saranno concessi con proprio provvedimento dell'Assessore ai trasporti, sentita la Commissione competente del Consiglio regionale.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 9.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 9

L'Assessore ai trasporti, previa acquisizione di copia autentica dei contratti di mutuo dispone con proprio decreto la concessione dei contributi di cui al precedente articolo 5, sentita la competente Commissione del Consiglio regionale.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 10.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 10

I Comuni e le Province per poter fruire dei

contributi di incentivazione previsti dall'articolo 6 dovranno presentare, entro il 31 ottobre di ogni anno, all'Assessore ai trasporti apposita richiesta corredata degli atti amministrativi già esecutivi adottati per il miglioramento della efficienza dei servizi di trasporto.

L'Assessore ai trasporti sulla base delle richieste pervenute e nei limiti degli stanziamenti di bilancio propone alla Giunta regionale la ripartizione delle somme tra gli Enti richiedenti.

L'erogazione dei contributi di cui al comma precedente sarà disposta dall'Assessore ai trasporti con proprio decreto nel rispetto della ripartizione approvata dalla Giunta regionale, sentita la competente Commissione del Consiglio regionale.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 11.

MADDALON, Segretario:

Art. 11

La presente legge abroga parzialmente l'articolo 3 della legge regionale 24 agosto 1971, n. 23, escludendo, a sensi della predetta norma, qualunque possibilità di concessione di contributo di investimento agli Enti locali singoli o riuniti in Consorzio esercenti pubblici servizi di trasporto.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 12.

MADDALON, Segretario:

NORME TRANSITORIE

Art. 12

L'Amministrazione regionale, al fine di avviare il processo di risanamento della deficitaria situazione finanziaria in cui, da tempo, si dibattono le tre aziende municipalizzate o consorziate di Cagliari, Sassari e Nuoro, concede, per l'anno 1975, un contributo straordinario a fondo perduto.

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

MADDALON, Segretario:

Emendamento sostitutivo parziale Lippi - Chessa - Offeddu - Anedda - Frau:

"Art. 12 - Sostituire le parole 'al fine di avviare il processo di risanamento della deficitaria situazione finanziaria in cui' con le parole 'al fine di concorrere al definitivo risanamento del deficit finanziario in cui' ". (1)

Emendamento soppressivo parziale Lippi - Chessa - Offeddu - Anedda - Frau:

"Art. 12 - Dopo la parola 'concede' sopprimere le parole 'per l'anno 1975' ". (2)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lippi per illustrare l'emendamento.

LIPPI (M.S.I. - Destra Nazionale). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, illustrerò brevemente, se mi è consentito, tutti e due gli emendamenti presentati dal mio Gruppo.

Prima però di illustrare questi due emendamenti, credo che sia elementare dovere di correttezza da parte mia dare alcune risposte all'intervento dell'onorevole Mura, della Democrazia Cristiana, il quale mi ha pesantemente chiamato in causa nel corso del suo intervento. Voglio dire che il discorso dell'onorevole Mura è stato veramente ammirevole per la disinvoltura con cui ha voluto attribuirmi affermazioni da me non fatte,

ma soprattutto per la disinvoltura con la quale ha inteso elargirmi una quantità innumerevole di epiteti e di titoli che non mi pare calzassero con l'intervento che io avevo fatto in apertura di dibattito su questo progetto di legge. Non è mia intenzione raccogliere le provocazioni del collega Mura, al quale mi limiterò a restituire i numerosi biglietti da visita che mi ha indirizzato, con la motivazione dell'errato indirizzo.

Fra le tante cose dette dall'onorevole Mura ve n'è però una che, io ritengo, meriti di essere sottolineata e chiarita. Il collega Mura, infatti, ha sostenuto, cercando di dimostrarlo (non riuscendoci naturalmente), che io avrei mentito nel riferire che un collega del suo Gruppo mi avrebbe detto dei nascosti intendimenti dell'onorevole Soddu, Presidente del Gruppo della Democrazia Cristiana. Mi pare che sia evidente che, se io ho mentito, automaticamente divento per questa Assemblea, oltre che per l'onorevole Mura, un mentitore.

Onorevole Presidente del Consiglio, se io non conosco male il Regolamento, credo di poter dire che sarebbe bastata questa affermazione dell'onorevole Mura per autorizzarmi legittimamente a chiedere la parola per fatto personale. Ciò io non ho fatto, e non faccio neppure adesso, perché ritengo sia estremamente chiaro che l'onorevole Mura non ha voluto offendermi, ma ha solo voluto provocarmi. Evidentemente all'onorevole Mura preme, e comprendo questa sua esigenza, preme di individuare il collega del suo Gruppo che mi ha confidato certe impressioni, e quindi mi provoca nell'evidente intenzione di conoscere da me il nome di questo suo collega, magari per infliggergli qualche ammonimento, qualche sanzione (non so come sia regolato il vostro Gruppo). Caro onorevole Mura vede, io queste cose glielo dico, non col cipiglio col quale lei mi ha detto le cose che mi ha detto, ma col sorriso sulle labbra. Se questa era la sua intenzione lei ha sbagliato perché io conosco molto bene le regole del comportamento assembleare, oltre che le regole della buona creanza e della buona educazione. Io non faccio e non farò mai il nome di questo collega, e non solo perché ciò mi impone, come lei avrà compreso, una correttezza ed uno stile, ai quali non so e non riuscirei a ri-

nunciare, ma per mantener fede ad un modo di convivere in questa Assemblea, che probabilmente lei per la troppo giovane esperienza non è ancora riuscito a comprendere.

Lei però ha detto un'altra cosa, onorevole Mura, che è vera, e sarebbe anche stata legittima se io non ritenessi (può darsi che sbagli) che dietro la verità che ella ha portato in Aula vi era la sottile intenzione o l'altrettanto sottile cattiveria di mettere in mora la serietà e la diligenza del Gruppo del Movimento Sociale Italiano - Destra Nazionale e, nella fattispecie, della mia persona. Quando lei ha detto che nel corso del dibattito nella quarta Commissione ha brillato per assenza il Gruppo della Destra nazionale, lei ha detto una verità. Però, nel dire questa verità, ha ommesso altre due verità: primo, la stranezza con la quale si convoca quasi sempre la quarta Commissione (e badi che io sono estremamente delicato nell'usare e dosare i termini, che non vogliono suonare accusa a nessuno, né mancare di riguardo soprattutto alla persona del Presidente, che vedo qui presente, al quale riconosco non solo la diligenza ma anche estrema serietà): infatti non credo di poter dire, e non credo che nemmeno il collega e amico Mura possa dire che il modo di riunirsi e di convocarsi della quarta Commissione sia sempre rispettoso, non solo dei canoni della buona gestione della vita assembleare, ma nemmeno di quelle norme che sono state impartite e ripetutamente ribadite dal Presidente anche dietro mie personali sollecitazioni. Prima verità che l'onorevole Mura ha ommesso e che avrebbe dovuto non omettere, visto che di queste tre verità ne ha voluto pronunciare e ricordare una sola. La terza verità è (e anche questa l'onorevole Mura avrebbe dovuto ricordarla), che contemporaneamente alla quarta Commissione si riuniva la Commissione programmazione, della quale io faccio parte, per discutere problemi altrettanto delicati, se non più delicati di quelli dei quali stiamo discutendo in questo momento, e poiché io non sono né Don Bosco né Sant'Antonio, per cui il dono dell'ubiquità non ce l'ho, è chiaro che dovevo scegliere la Commissione che ritenevo più importante.

Io capisco cosa si cela nei movimenti labiali dell'onorevole Soddu, ma non ho le orecchie

tanto lunghe per sentire quello che ha probabilmente sussurrato l'onorevole Soddu in questo momento: "se non potevi andare tu, poteva andare uno del tuo Gruppo", potrebbe aver detto l'onorevole Soddu, dico "potrebbe" perché io ho solo visto il movimento delle sue labbra. Non l'ha detto? Allora come non detto, onorevole Soddu. Io non sono sospettoso ma, forse per un vizio professionale, cerco di dare interpretazione anche ai movimenti dei muscoli facciali, e soprattutto ai movimenti delle labbra.

Bene, il caso vuole che il mio Gruppo sia costituito da sei soli consiglieri, uno dei quali, come lor signori sanno, in ospedale, malato, tre non residenti a Cagliari e l'altro impegnato a tal punto da non poter, evidentemente, surrogarmi in questa necessità. Io faccio ammenda, onorevole Mura, volentieri ammenda per la denuncia che lei ha fatto in questa Aula, la faccio pubblicamente per il mio Gruppo, per il Consiglio, per l'Assemblea, per il Presidente, per l'Assessore, però voglio dire che non si è generosi, onorevole Mura, quando si fanno appunti di questo genere a un Gruppo che, senza fare confronti antipatici, certamente non è il meno diligente di quest'Aula, e quando si fanno appunti ad un consigliere regionale, che certamente non è uno dei più assenti dai lavori di questa Assemblea e dai lavori della Commissione. Detto questo, e l'onorevole Mura mi scuserà per aver fatto queste puntualizzazioni (puntualizzazioni che ho fatto soprattutto perché rimangano agli atti dell'Assemblea), veniamo ai due emendamenti.

Perché abbiamo presentato questi due emendamenti? Onorevole Assessore mi rivolgo soprattutto a lei. Lei credo abbia, con la consueta attenzione che gli riconosciamo, ascoltato la parte del mio intervento, per la verità molto breve, forse anche incompleto, non cattivo e acido come ha detto Mura, solo incompleto. Ognuno di noi ha i suoi limiti, caro onorevole Mura, e non possiamo essere ovunque e avere una mente enciclopedica al punto da comprendere anche tutto quello che qui dentro si dice e qui dentro si approfondisce. Se lei ha ascoltato con attenzione quello che io ho voluto dire, ricorderà che ho affermato la nostra disponibilità all'approvazione di questa seconda parte della legge nel caso

venissero però offerte garanzie che si tratti veramente di una iniziativa (parlo delle norme transitorie) a sanatoria definitiva. E questi emendamenti questo senso hanno, onorevole Assessore.

Nel momento in cui noi diciamo: "L'Amministrazione regionale, al fine di avviare il processo di risanamento della deficitaria situazione finanziaria eccetera" noi, come Regione, ci assumiamo degli oneri e soprattutto delle responsabilità che non competono al Consiglio regionale, perché il processo di risanamento della situazione finanziaria è un fatto tecnico e di politica aziendale che riguarda esclusivamente l'Azienda e non può riguardare assolutamente la Regione. E' quindi l'Azienda, a nostro giudizio, che deve provvedere all'avvio di questo processo. La Regione può solo concorrere al risanamento aziendale, una volta che l'avvio del risanamento c'è stato.

Affermare in legge poi il concetto di "avvio", mi consenta, è come ammettere non solo che l'avvio ancora non c'è stato, ma soprattutto ammettere implicitamente che la Regione deve intervenire, o può intervenire (io direi deve intervenire), anche successivamente. Ora, questo non mi pare che sia lo spirito del suo Assessorato e suo personale, altrimenti lei non avrebbe fatto norme transitorie, non avrebbe scritto norme transitorie, non avrebbe dettato in questa legge norme transitorie.

L'altro emendamento può apparire pleonastico e banale (ho chiarito a un funzionario del Consiglio che mi chiedeva chiarimenti su questo emendamento). Cosa diciamo noi col secondo emendamento? Che vengano cassate dallo stesso articolo 12 alla settima riga le parole "per l'anno 1975". Perché diciamo questo? Perché la dizione "per l'anno 1975", se rimanesse in legge, potrebbe lasciare intendere che analogo tipo di intervento può essere assunto anche per anni successivi, se pure con proposte di legge diverse da questa. Se lo spirito del legislatore è quello di chiudere con queste norme transitorie il discorso della sussidiazione ripetuta a queste municipalizzate di Cagliari, Nuoro e Sassari, deve essere chiarissimamente recepito dalla legge che il provvedimento si riferisce al 1975, punto e basta. Nel momento in cui noi diciamo in legge che è

per l'anno 1975, potrebbe essere chiunque indotto a ritenere che il provvedimento può essere ripetuto. Deve essere invece chiara la intenzione del legislatore sulla straordinarietà e sulla eccezionalità dell'intervento e la volontà politica di non assumere come regola questo tipo di intervento, che è eccezionale.

Queste sono le ragioni che ci hanno indotto a presentare questi due emendamenti che sono apparentemente solo formali ma che attengono alla sostanza del provvedimento di legge stesso.

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

MURA (D.C.), relatore di maggioranza. Certamente mi rendo conto, essendo entrato da poco al Consiglio regionale, di non avere ancora acquisito quella dimestichezza che si può ottenere con gli anni, però da questa constatazione a doversi nascondere la gravità delle affermazioni o meno fatte, anche in questa discussione, trincerandosi dietro un modo di fare, col sorriso sulle labbra oppure mettendo in evidenza il tipo di carattere che ciascuno di noi ha e quindi uno con cipiglio serio e l'altro invece col sorriso sulle labbra, come ha fatto il collega Lippi, mi sembra sia una forzatura e sia un voler dare una interpretazione diversa e comunque meno grave di quella che è stata la prima interpretazione delle cose dette.

Io ho seguito con molta attenzione, così come mi sforzo sempre di fare (credo che almeno di questo il collega Lippi mi dia atto), gli interventi di tutti i consiglieri regionali, non solo in questa circostanza che mi vede impegnato come relatore, ma sempre, perché credo che si debba e si possa imparare sempre in Consiglio regionale dagli interventi, da qualunque parte essi vengano e chiunque li porti avanti. Però, seguendo con molta attenzione l'intervento dell'onorevole Lippi Serra che ha parlato di scollamento della maggioranza, di squallidi avvenimenti, riferendosi alla questione di ieri, io non posso non constatare la furberia con la quale l'onorevole Lippi Serra ha portato avanti questi elementi questa mattina. Ieri potevano essere portati a caldo e vi poteva essere anche una giustificazione. Oggi

erano portati a freddo, quindi meditati, e non mi pare di aver esagerato quando ho cercato di rispondere senza il sorriso e con un piglio diverso, più serio, severo, se così piace, all'onorevole Lippi.

Io tendo a rimarcare che la pesantezza del mio intervento, della mia risposta era pari a quella dell'intervento dell'onorevole Lippi quando ha portato quegli elementi, quando ha cercato di dare un'interpretazione sua personale a quello che è successo ieri, o, molto malignamente, io dico, di portare le voci di corridoio che si sentono come battute o come scherzi, portarle in un contesto così serio, così responsabile come quello del Consiglio regionale. Certamente non era mio intendimento sentire o conoscere il nome del responsabile per un deferimento a eventuali probiviri anche perché, per chiarezza, io sono uno di quelli che quando si devono prendere delle posizioni, si devono fare delle affermazioni, le fa fino in fondo, senza nascondere niente, tanto meno nascondersi dietro un altro consigliere regionale, addirittura dietro un consigliere regionale dell'opposizione e non della maggioranza.

Ecco, questo era il significato della mia richiesta all'onorevole Lippi Serra e quindi non volevo mancare di rispetto né al collega Lippi Serra né tanto meno volevo mancare di rispetto al consesso del Consiglio regionale.

Così come quando io delle tre verità che ha elencato l'onorevole Lippi Serra ne ho sottolineata solo una, io ripeto che ne ho sottolineata e ne sottolineo solo una perché, in definitiva, rimane la più importante, rimane quella che conta, cioè l'aver dato o meno il contributo in quella od in questa circostanza per fare in modo che la legge uscisse migliorata, uscisse più rispondente a quella che è la situazione di crisi del settore dei trasporti. Perché, se vogliamo trovare giustificazione nel tipo, nella stranezza e nell'orario o nella contemporaneità degli incontri delle Commissioni, credo che sia una giustificazione che ciascuno di noi può trovare, e che certamente non giustifica l'onorevole Lippi Serra, che per la verità è uno di quelli che segue con maggior attenzione, anche per la sua posizione di Capogruppo di un Gruppo dell'opposizione, ma certamente non giustifica interamente il Gruppo della

Destra nazionale. Ho sottolineato e sottolineo di queste tre verità quella che mi pare la più importante, la più attinente per dimostrare se ci sia stato o meno un contributo per questo disegno di legge.

Per quanto riguarda gli emendamenti che sono stati presentati dai colleghi della Destra nazionale, io dico che la maggioranza non è d'accordo, riteniamo che questo sia un intervento parziale e che sia rispondente a quella che è la disponibilità del bilancio regionale. Non si poteva pensare e non si può assolutamente pensare di eliminare in modo definitivo e totale il *deficit* dei Consorzi trasporti e per questo si parla di un intervento parziale. E così anche il secondo emendamento, strettamente legato al primo non va accettato, non si può a mio parere, con una norma transitoria, programmare un intervento duraturo negli anni futuri. C'è stato già un intervento nel settore, diversi interventi nel settore dei trasporti; io credo che, se il bilancio lo consentirà e il Consiglio lo vorrà, ci saranno altri interventi, ma non saranno certamente i due emendamenti, così come sono stati presentati, a fare in modo che questo non avvenga.

Per questo motivo la Democrazia Cristiana non è favorevole ai due emendamenti numero 1 e numero 2 presentati dalla Destra nazionale.

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

PUDDU MARIO (P.S.I.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Io debbo chiedere scusa al collega Lippi se debbo dichiarare di non essere d'accordo su questi emendamenti. Essi hanno una giustificazione in uno sforzo di recepire tutto ciò che viene in sensi migliorativo da parte dei singoli colleghi e in uno sforzo che riconosco anche al collega Lippi per quanto riguarda il tentativo di portare avanti una sua linea, però, tenendo conto dell'articolato della legge così com'è, non è possibile accogliere l'emendamento numero 1 e l'emendamento numero 2. E spiegherò perché.

Si tratta di una legge che vuol consentire ai Comuni, alle Province e ai loro Consorzi la ri-

strutturazione dei servizi pubblici urbani. Credo che lei sappia e i colleghi conoscano che questi Consorzi si creano mercé una legge del 1935, la 2225. Questa legge consente agli Enti locali di gestire certi servizi o in senso autonomo per quanto riguarda i singoli Comuni, o consorziando più Comuni, Province (più Enti locali in una parola) per dare certi servizi. Ed allora le spese sono ripartite in base alla legge comunale e provinciale che è quella che regola la vita di questi Consorzi, nell'ambito dei bilanci di previsione e dei bilanci consuntivi e attraverso il meccanismo dello Statuto deliberato e deciso con decreto del Prefetto; la ripartizione del passivo deve essere rifiuta dagli Enti consorziati, cioè Comuni e Province.

E allora, l'intervento di questa legge tende, in un tentativo di far avanzare una politica coordinatoria dell'Ente Regione, a far partecipare la Regione, in un momento di drammaticità per gli Enti locali (compresa la Regione, perché anche la Regione è Ente locale), che si vedono scaricare da parte dello Stato responsabilità che dovrebbero essere risolte ad un livello più alto. Evidentemente occorre un intervento di coordinamento, un intervento sussidiario, in certo senso anche sostitutivo di una legislazione che deve essere superata a livello nazionale, ma che lo deve essere anche a livello regionale, perché la Regione ha possibilità di legiferare nel settore, occorre un intervento nostro, che tenesse conto della situazione di discrasia che c'è tra l'intervento che può fare il Comune o la Provincia a risanamento del *deficit* di bilancio.

Lei sa bene che i bilanci di questo tipo di Consorzi si chiudono al 31 dicembre e che i Comuni e le Province approvano i bilanci entro il mese di ottobre, quindi un Comune iscrive il *deficit* di queste aziende consorziali solo l'anno successivo e che tra i passaggi e l'approvazione dei bilanci dei Comuni e della Provincia passano due anni per cui, mentre da un lato l'Azienda è costretta a ricorrere al credito ordinario e quindi a far fronte al *deficit*, con gli interessi da pagare alle banche, dall'altro queste Aziende devono pur dare i servizi, assicurare i servizi, ed ecco ...

LIPPI (M.S.I. - Destra Nazionale). Non so

cosa c'entri questo.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Arriverò alla sostanza, se mi consente, io sto portando avanti un mio tentativo di spiegazione, che non può evidentemente soddisfarla, però non ho ancora concluso, collega Lippi. Allora, tenendo conto di questo concetto, noi abbiamo creato una certa articolazione nella legge che prevede agli articoli 9, 10 e 11 la possibilità per i Comuni e Consorzi di avere, da parte della Regione e non solo per questi Consorzi che sono Cagliari, Sassari e Nuoro, ma anche per altri Comuni che hanno o organizzeranno servizi urbani, di attingere a questa legge per ottenere interventi nel tentativo di agevolare, di superare le difficoltà di bilancio, per la programmazione, tant'è che all'articolo 11 noi sopprimiamo la legge numero 23 e quindi tutta quella parte di interventi dello Stato sull'articolo 9 della legge 281 vengono ad essere suddivisi con questa legge ai Comuni per programmi di investimento e per programmi di riordino delle aziende; in più tendiamo all'abbattimento di parte della quota di interessi in via definitiva.

Non è un discorso di oggi, è un discorso, un tentativo che facciamo attingendo anche alla legge 281. (*Interruzioni*).

Sto parlando della legge per arrivare poi a concretizzare i suoi emendamenti. E allora da questo ne discende che se io accedessi alla sua tesi, io ipotizzerei la sussistenza della norma transitoria, non solo per il 1975 ma anche per gli anni a venire. Perché, quando io in legge dico: "concede per l'anno 1975" mi riferisco al bilancio di quest'anno, perché le quote del bilancio '76, queste o altre, se verranno aumentate, devono essere ripartite in un modo diverso, secondo l'articolo 10. Per quanto riguarda la questione quindi dell'anno '75, ho cercato di dire ...

LIPPI (M.S.I. - Destra Nazionale). C'è l'articolo finanziario, onorevole Puddu. C'è l'articolo 14 che fa salve le sue preoccupazioni.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Sì, c'è l'articolo 14; infatti a sostegno di questo, intendevo aggiungere anche

la sottolineatura dell'articolo 14.

Per quanto riguarda la dizione: "definitivo risanamento" sostituendola "al fine di avviare il processo di risanamento" noi sosteniamo che queste aziende, in quanto gestiscono servizi pubblici, sono già in partenza, onorevole Lippi, deficitarie, perché sono servizi sociali, perché davanti a una tariffa di 12 lire a chilometro-autobus, abbiamo un costo reale nelle aziende dei trasporti urbani di 1.082 lire a chilometro-autobus. Quindi evidentemente noi non possiamo pensare di ricoprire l'intero *deficit* che, in base alla 2225, deve essere ripartito tra gli Enti locali che si consorziano.

Ecco questo è il tentativo che io ho cercato di fare, per cui dichiaro, a nome della Giunta, di non essere d'accordo sugli emendamenti numero 1 e numero 2.

LIPPI (M.S.I. - Destra Nazionale). Non si fa con una norma transitoria questo, onorevole, abbia pazienza. Si fa una legge con la quale si dice che si dà un miliardo all'anno.

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

LIPPI (M.S.I. - Destra Nazionale). Io non voglio apparire pignolo perché oltretutto non è nella mia natura esserlo. Ringrazio l'Assessore per lo sforzo che ha fatto per farmi capire cose che non ho capito, perché debbo soltanto dire che lei, non solo non mi ha fatto capire quello che non avevo capito, ma mi ha ulteriormente confuso le idee, abbia pazienza.

Io mi rendo conto di tutte le cose che lei ha detto e che riguardano la legge, niente da dire, noi non la condividiamo, però ho capito perfettamente il discorso.

Noi ci siamo soffermati sulle norme transitorie, lei con un abile gioco di parole, da quel raffinato politico che è, vuole contrabbandarci per esigenze di coordinamento col dispositivo della legge, norme che invece sono state dal suo Assessorato introdotte solo a sanatoria di una situazione temporanea delle aziende. Lei ci dice, e noi lo sappiamo, che le aziende sono tutte defi-

citarie; "partono deficitarie", ha detto lei. Noi questo lo sappiamo, tanto lo sappiamo che, se lei ricorda il mio intervento, io ho detto: "è un costo che la società moderna deve pagare". Quando le diciamo questo, le abbiamo detto quanto noi siamo solidali con lei, ma se si vuole fare un discorso coerente alle sue affermazioni, si deve avere il coraggio di non fare le norme transitorie in questa legge, si deve fare un'altra legge nella quale si dica che la Regione sarda interviene nella misura di un miliardo all'anno, due miliardi all'anno, tre miliardi all'anno per sovvenire a quelle che sono le esigenze di queste aziende. E' un modo, scusi se non trovo altre parole, di gabbare il Consiglio e di gabbare il popolo sardo.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Lippi e più numero 2. Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova)*. Chi non lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto in votazione l'emendamento Lippi e più numero 1. Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova)*. Chi non l'approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto in votazione l'articolo 12.

Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova)*. Chi non lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 13.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 13

Nello stato di previsione delle spese di bilancio della Regione per l'anno finanziario 1975 viene istituito, oltre ai capitoli di cui all'articolo 7 della presente legge, il capitolo 16525 con la seguente denominazione e con lo stanziamento

a fianco indicato:

Capitolo 16525 - Contributo straordinario a fondo perduto a favore del Consorzio per l'esercizio del servizio di trasporti pubblici nella città di Cagliari e nei Comuni contermini, Consorzio trasporti pubblici di Sassari e Consorzio trasporti pubblici di Nuoro
L. 1.000.000.000

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 14.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 14

Alle spese derivanti dall'applicazione della presente legge ed ammontanti per l'anno 1975 a L. 1.150.000.000, si fa fronte mediante la riduzione di una somma di pari importo dal fondo stanziato al capitolo 17904 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno in corso. Ai maggiori oneri derivanti dall'applicazione dell'articolo 5 della presente legge, per gli anni successivi al 1975, pari a lire 25.000.000 nel 1976, a lire 50.000.000 nel 1977, a lire 75.000.000 nel 1978, a lire 100 milioni nel 1979, a lire 125.000.000 nel 1980, a lire 150.000.000 nel 1981, a lire 175.000.000 nel 1982, a lire 200.000.000 nel 1983, a lire 225.000.000 nel 1984, si farà fronte con una quota del maggior gettito dell'imposta di fabbricazione derivante dal suo naturale incremento.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 15.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 15

Il contributo straordinario di cui all'articolo 12 della presente legge viene suddiviso come appresso indicato:

- Consorzio per l'esercizio del servizio trasporti pubblici nella città di Cagliari e Comuni contermini L. 690.000.000
- Consorzio trasporti pubblici di Sassari L. 210.000.000
- Consorzio trasporti pubblici di Nuoro L. 100.000.000

Tale suddivisione viene operata applicando gli indici derivanti dalla valutazione di tre parametri: numero degli agenti dipendenti da ciascun Consorzio, sviluppo dei servizi, che tiene conto del numero dei veicoli in esercizio e della utilizzazione degli stessi, popolazione virtuale da servire ad identico reddito da parte di ciascuna Azienda.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 16.

MADDALON, *Segretario*:

Art. 16

La presente legge è dichiarata urgente ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 33 dello Statuto speciale per la Sardegna ed entra in vigore nel giorno della sua pubblicazione.

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

(E' approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: "Provvi-

denze a favore dei Comuni, delle Province e loro Consorzi per la ristrutturazione del sistema di servizi pubblici urbani di trasporto".

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	63
votanti	62
maggioranza	32
favorevoli	32
contrari	30
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Anedda - Asara - Berlinguer - Birardi - Borio - Cardia - Carreddu - Carrus - Catte - Chessa - Corona-Corrias - Del Rio - Dessanay - Erdas - Farigu - Floris Mario - Floris Severino - Francesconi - Frau - Ghinami - Granese - Isola - Isoni - Lippi - Loffredo - Loretto - Macis - Maddalon - Mancosu - Marini - Marras - Medde - Mela - Melis Antonio - Melis Egidia - Melis G. Battista - Monni Pietro - Monni Pietro Serafino - Mulas - Muledda - Mura - Muravera - Offeddu - Puddu Mario - Puddu Piero - Puggioni - Raggio - Rais - Rojch - Saba - Schintu - Sechi - Serra - Sini - Soddu - Spano - Spina - Tedesco - Usai - Zurru.

Si sono astenuti: Presidente Contu).

Discussione e approvazione del disegno di legge: "Ripartizione fra le Province ed i Comuni della Sardegna dello stanziamento assegnato dallo Stato alla Regione con il decreto-legge 5 novembre 1975, n. 658, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1973, n. 868, per interventi urgenti di carattere igienico-sanitario degli edifici scolastici". (103)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: "Ripartizione fra le Province ed i Comuni della Sardegna dello stanziamento assegnato dallo Stato alla Regione con il decreto-legge 5 novembre 1973, n. 658,

convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1973, n. 868, per interventi urgenti di carattere igienico-sanitario degli edifici scolastici", relatore l'onorevole Floris Mario.

E' iscritto a parlare l'onorevole Lippi. Ne ha facoltà.

LIPPI (M.S.I. - Destra Nazionale). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, brevissimamente (con l'augurio che anche questo mio intervento non susciti le polemiche che hanno suscitato gli altri) per dire che il mio Gruppo non può che essere favorevole all'approvazione di questo disegno di legge che dimostra, se non altro, la volontà del legislatore di affrontare uno degli aspetti civili più importanti, cioè quello del risanamento igienico degli edifici scolastici.

Con il consenso, però, dell'Assessore che vedo qui presente, vorrei fare alcuni rilievi brevissimi. Il primo rilievo, spero che non me ne faccia rimprovero l'Assessore, attiene al ritardo con cui questa legge arriva in Aula, legge che all'ultimo articolo, e non credo solo per il richiamo ad una prassi quasi costante, ma per obiettiva esigenza, si dichiara urgente e che vale ricordarlo, ancora più urgente era nel periodo in cui fu approvata la legge 868, periodo cioè immediatamente successivo alla epidemia colerica che ha colpito buona parte dell'Italia e anche alcuni centri della nostra Isola. La 868, se non ricordo male, onorevole Assessore, è stata definitivamente approvata il 27 dicembre del 1973, sono quindi trascorsi 19 mesi da quella data e a noi pare che si sia trattato di una gestazione un poco troppo lunga e laboriosa, mi pare che neppure gli elefanti abbiano una gestazione di 19 mesi, se io non sono male informato; gestazione tanto più lunga e laboriosa se si tiene conto che quel miliardino che è stato destinato dalla 868 alla Sardegna in questi 19 mesi ad occhio e croce, io non sono un uomo di economia, sono solo orecchiante di problemi di questo genere, ad occhio e croce, ripeto, questo miliardo in questi 19 mesi ha perso, per la svalutazione ufficiale, non meno del 35-40 per cento del suo valore. E per quanto attiene a questo tipo di interventi, il valore di questo miliardo, a mio giudizio, è andato ancora più avvilendosi, se si tiene conto del tipo di in-

terventi che attengono a materie prime, comunque, a materiali che dovranno essere utilizzati dagli Enti locali, attraverso questa legge, per il risanamento igienico degli edifici scolastici.

Secondo rilievo che noi facciamo, e non possiamo certo farlo alla Giunta che non ne ha nessuna responsabilità, è la esiguità della disponibilità globale della cifra. Un miliardo è assai poca cosa, soprattutto se teniamo conto che, calcolando la popolazione della Sardegna, attorno al milione e mezzo e dividendo, come giustamente vuole questa legge, questa cifra per abitante, ne deriva una quota per abitante attorno alle 570,575 lire, il che significa non solo che è pochissima cosa quella che viene data ai Comuni, ma soprattutto, onorevole Assessore, mi ascolti con quella attenzione che la mia osservazione merita, la irrilevanza dell'intervento non va tanto a danno delle comunità grosse quanto di quelle più piccole.

Cosa vuol dire questo discorso? Che mentre Cagliari, per esempio, con 200 milioni che potranno essergli destinati, può, effettivamente, realizzare qualche iniziativa, risanando uno, due istituti, tre istituti, le comunità minori, io non faccio solo il caso di Nureci, ma faccio anche il caso di Suelli e delle decine e decine di piccoli centri ai quali verranno destinati dalle 100 alle 200, massimo 300 mila lire, io ritengo che ben poche cose potranno realizzare.

Una terza osservazione io vorrei fare a questa proposta di legge. Può darsi che sbagli, l'Assessore ci darà i suoi chiarimenti, ma non mi pare che la Regione abbia fatto uno sforzo teso ad integrare, anche parzialmente, questa somma con altri interventi propri, autonomi, regionali. Penso che sarebbe stato opportuno che la Regione impinguisse questo capitolo, se non altro per evitare quelle discrasie che, inevitabilmente, non mancheranno, soprattutto nelle piccole comunità. Vero è che ho avuto notizia ieri sera dall'onorevole Floris che la Commissione ecologia esiterà quanto prima un disegno di legge che prevede l'assegnazione da parte dello Stato di una cifra intorno ai 6 miliardi-6 miliardi e mezzo per interventi press'a poco analoghi a questo. Però, credo che non sarebbe stato male (questa è solo una sottolineatura, non vuol essere un

rimprovero, ch  mi rendo conto delle difficolt  che il bilancio incontra nella nostra Regione), ma, dico, forse non sarebbe stato male dare questa prova di buona volont  anche con un impegno di spesa regionale per quanto simbolico.

A questo punto io ho veramente terminato, vale solo la pena di ricordare, e potrebbe apparire non pertinente questa ultima osservazione, per , io la faccio ugualmente, vale la pena ricordare l'enorme successo che ha incontrato la legge numero 9 del 4 luglio 1971, per cui l'occasione credo che sia propizia per invitare non solo l'Assessore all'igiene e sanit , ma il Presidente della Giunta e tutta la Giunta a considerare la esigenza di studiare la opportunit  di un rilancio della legge numero 9, che si   rivelata cos  benefica nel contesto di tutto il territorio regionale per il risanamento di molte situazioni gravi che riguardano soprattutto le comunit  minori; un invito a valutare la esigenza di un rilancio della medesima legge, rivelatasi l'unica capace di rimuovere specie le piccole, piccolissime comunit  dalle condizioni di arretratezza, di sottosviluppo civile nelle quali ancora si trovano.

Ecco, questo io ho voluto dirlo perch  non ci dispiacerebbe che l'Assessore nel dire le poche cose che, credo, ci dovr  dire su questa legge, assumesse un qualche impegno in ordine alla volont  politica della Giunta di proporre all'attenzione e all'approvazione di questo Consiglio una proposta di legge che si riagganci alla legge numero 9 del 4 luglio 1971.

PRESIDENTE. Poich  nessuno   iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facolt  di parlare l'onorevole Floris Mario, relatore.

FLORIS MARIO (D.C.), relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo la parola per alcune considerazioni di ordine politico e di ordine tecnico.

Con decreto legge del 5 novembre 1973 lo Stato stabiliva una serie di interventi a favore delle popolazioni dei Comuni interessati dall'infezione colerica nei mesi di agosto e settembre del 1973. L'articolo 10 del suddetto decreto autorizzava stanziamenti per l'edilizia scolastica in

ragione di 250 milioni da assegnare alla Regione sarda per l'esercizio 1973, e 250 milioni per l'esercizio 1974. Queste somme avevano ed hanno una precisa destinazione, e venivano erogate per interventi urgenti di carattere igienico-sanitario sugli edifici scolastici. Con la conversione in legge di questo decreto le cifre sono state modificate, nel senso che per la Regione sarda venivano stanziati, anzich  250 milioni, 500 milioni per l'esercizio '73 e 500 milioni per l'esercizio finanziario 1974. La Giunta regionale con questo provvedimento in discussione intende ripartire lo stanziamento assegnato dallo Stato fra le Province e i Comuni della Sardegna. La Commissione consiliare competente ha approvato all'unanimit  i criteri di ripartizione adottati dalla Giunta regionale, rilevando come gli stessi criteri risultino obiettivi e coerenti con la linea politica impostata dal Consiglio regionale, per due ordini di motivi: primo, perch  con questi criteri di ripartizione si riafferma la volont  della Regione di raggiungere il pi  largo ed effettivo decentramento possibile nei confronti degli Enti locali, che hanno un'autonomia di scelta, acquistano un potere decisionale per una razionale spendita dei fondi messi a loro disposizione.

Il secondo motivo   che con questa legge si evita che i fondi si riferiscano soltanto ai centri urbani trascurando tutta la zona rurale, perch  con questi criteri di ripartizione si prevede che tutti i Comuni abbiano a disposizione una certa somma. In pratica si   voluta ripartire la somma tenendo conto di una proporzionalit  che assicura l'erogazione dei contributi in ragione del numero degli abitanti, perch  maggiore   il numero degli abitanti, maggiore   il numero degli edifici scolastici che operano.

Fatta questa premessa di carattere politico, mi sembra opportuno rilevare l'inadeguatezza della somma, se la stessa viene raffrontata alle effettive necessit . Non possiamo, infatti, non tener conto che nella lotta contro le malattie infettive, particolarmente contro quelle di origine enterica come il colera, grande importanza ha la formazione di una coscienza sanitaria nei bambini e nei giovani.

L'educazione sanitaria, il cui fondamentale scopo   quello di contribuire ad elevare lo stato

di salute e di benessere delle popolazioni, dovrebbe essere impartita nelle scuole d'obbligo, onde integrare o sostituire quella familiare, ove questa sia carente od assente. Ma nessun insegnamento di igiene e di profilassi può essere impartito in un ambiente inidoneo e che presenti più o meno gravi carenze di ordine igienico, carenze che smentiscono coi fatti quanto si cerca di inculcare nelle menti dei giovani con parole e concetti.

Per questa ragione, e per prevenire il grave pericolo della insorgenza e della diffusione delle malattie infettive, che non sono soltanto il colera, ma anche la poliomielite, l'epatite, il tifo, il paratifo eccetera, è assolutamente necessario un programma organico di risanamento ambientale riguardante la scuola.

Sono sufficienti alcuni dati per dimostrare la inderogabile necessità di un intervento organico, anche da parte della Regione, nel settore. La legge stabilisce che tutti gli edifici scolastici devono avere la necessaria provvista d'acqua che può calcolarsi complessivamente, tenendo a base il consumo di ogni singolo abitante, in 20-30 litri per alunno. Dove esiste l'acquedotto è evidente che con esso si devono alimentare tutti gli impianti relativi all'uso d'acqua; dove questo non esiste si deve provvedere, sempre a termine di legge, a creare pozzi e cisterne che siano munite di pompe e che mandino l'acqua, riconosciuta potabile dalle autorità sanitarie, in due distinti serbatoi non comunicanti, di cui uno destinato esclusivamente al lavaggio delle latrine.

Poiché anche dove esiste l'acquedotto le continue interruzioni della distribuzione lasciano le scuole senza acqua per molte ore, di solito proprio quando alla fine delle lezioni si dovrebbe provvedere alla pulizia dei vari locali, si comprende come diventi indispensabile programmare un piano per dotare tutte le scuole pubbliche, di ogni ordine e grado, di due distinti serbatoi d'acqua, così come la legge prevede.

Tanto per fare un esempio riferito alla città di Cagliari, ma che riflette la situazione generale in tutta la Regione, soltanto il 5 per cento delle scuole a Cagliari hanno l'acqua necessaria, hanno i serbatoi dell'acqua così come li prevede la legge.

Senza parlare, poi, dello smaltimento delle

acque luride, là dove esistono i pozzi le cui dimensioni non sono state stabilite in base a quella che è la popolazione scolastica, per cui assistiamo a svuotamenti che avvengono anche due volte, tre volte la settimana.

La legge non trova rispetto neanche per quanto riguarda il numero delle latrine a disposizione, che dovrebbero essere di una ogni dieci alunni, mentre noi assistiamo alla fila degli alunni nelle scuole e abbiamo delle scuole che hanno una latrina ogni cinquanta alunni.

Un altro dato negativo che emerge in modo lampante in quasi tutte le scuole della Sardegna, soprattutto in quelle materne, medie e superiori, è la mancanza di un locale da adibire ad ambulatorio scolastico. Basta pensare allo stato igienico degli edifici scolastici, per l'espletamento del servizio di medicina scolastica, che comprende la profilassi della malattie infettive, la medicina preventiva, il controllo continuo dello stato di salute di ogni scolaro, l'educazione sanitaria, eccetera, per comprendere che il regolamento del '67 è già carente quando prevede un medico scolastico ogni duemila alunni e un'assistente sanitaria per ogni mille. Quando poi anche queste condizioni non ben lontane dal verificarsi in pratica si comprende la nullità di un servizio tanto importante che, il più delle volte, si riduce ad uno sguardo fuggente dato dal medico, nelle aule, all'alunno, una volta all'anno.

Quasi tutte le scuole sono inoltre prive anche di materiale di pulizia; prima provvedevano i Comuni, adesso i Comuni non provvedono più perché deve pensarci il Provveditorato agli studi. Il Provveditorato agli studi deve pensare a ripartire un'esigua somma che gli è stata messa a disposizione dal Ministero alla pubblica istruzione e non può neanche dotare le scuole di materiale di pulizia e quando parlo di materiale di pulizia dico: scope, stracci, candeggina, cioè tutto quel materiale che occorre per far pulizia nelle aule.

Ora, il quadro tracciato, anche se sommario e poco approfondito, ci dà un'idea circa la situazione igienico-sanitaria negli edifici scolastici della Sardegna. Il disegno di legge che stiamo esaminando ha dato a noi la possibilità di riscontrare e di approfondire queste carenze che non possono essere ignorate. Io credo che attorno a

questo problema debba coagularsi una volontà politica e la Giunta debba ricercare strumenti operativi per modificare uno stato di cose che non può essere ulteriormente tollerato, se intendiamo avviare un processo di rinnovamento, una politica seria per quanto riguarda gli investimenti sociali.

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore all'igiene e sanità.

MELIS ANTONIO (D.C.), Assessore all'igiene e sanità. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rispondo molto brevemente ai colleghi che sono intervenuti e faccio presente all'Assemblea che la legge 868 assegnava alla nostra Regione la somma di un miliardo per interventi nel settore igienico-sanitario negli edifici scolastici. Il ritardo con cui si è proceduto è dovuto non a mancanza di volontà della Giunta nel presentare il disegno di legge o nell'applicare direttamente le disposizioni della 868, ma al fatto che le somme sono state accreditate in due annualità: 500 milioni nell'esercizio 1974 e 500 milioni nell'esercizio 1975. Non appena avuta notizia dell'accreditamento completo della somma, la Giunta ha deliberato di continuare nell'indirizzo già intrapreso con altri provvedimenti legislativi demandando la spendita della somma complessiva alle Comunità locali, perché esse sono a conoscenza delle reali situazioni degli edifici scolastici e possono tempestivamente intervenire con autonomia e con decisione propria.

Avremmo potuto scegliere anche l'esecuzione diretta da parte della Regione che avrebbe richiesto, però, un'organizzazione tecnica che l'Assessorato non ha. Richiedendo ai Comuni i progetti per l'intervento diretto da parte dell'Assessore, avremmo dovuto controllare progetto per progetto e, quindi, spendere la somma in tempi molto più lunghi, non potendo contare su un'organizzazione tecnica sufficientemente attrezzata.

Mi rendo conto che la cifra è esigua, su questo siamo d'accordo, però dobbiamo dire che all'esiguità della cifra l'Assessorato ha cercato di sopperire offrendo la possibilità di spenderla in

tempi brevi e di non tenerla nelle casse della Regione mettendola invece subito a disposizione dei Comuni, soprattutto in questo periodo che le scuole sono chiuse e quei lavori che riguardano i servizi igienico-sanitari delle scuole possono essere fatti. D'altra parte il contributo previsto in base alla popolazione, può essere integrato dai Comuni anche attraverso la legge numero 9, legge che deve essere magari migliorata, perfezionata, ma il cui obiettivo di consentire agli amministratori locali di operare autonomamente e spendere le somme in materia di opere pubbliche secondo le esigenze che riguardano le loro comunità, deve essere fatto salvo.

Il collega Floris ha fatto un discorso interessantissimo ed importante, che troverà collocazione e risposta nella relazione che l'Assessorato dovrà fare al Consiglio, in base all'ordine del giorno approvato dal Consiglio stesso, sulla situazione ospedaliera e sanitaria nella Regione, in forza del quale affronteremo, tra gli altri problemi, anche gli impegni della Giunta per venire incontro al settore sanitario in Sardegna.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

MEDDE, Segretario:

Art. 1

La somma di L. 1.000.000.000 assegnata alla Regione sarda ai sensi dell'articolo 10 del decreto legge 5 novembre 1973, n. 658, convertito, con modificazioni, in legge 27 dicembre 1973, n. 868, sarà utilizzata per la realizzazione, il completamento, il mantenimento di opere di carattere igienico-sanitario degli edifici scolastici, nonché per l'esecuzione dei lavori di manutenzione straordinaria.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione.

Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

MEDDE, *Segretario*:

Art. 2

A tal fine la somma stanziata verrà ripartita dall'Amministrazione regionale come appresso: L. 50.000.000 all'Amministrazione provinciale di Cagliari; L. 40.000.000 all'Amministrazione provinciale di Sassari; L. 30.000.000 all'Amministrazione provinciale di Nuoro; L. 30.000.000 all'Amministrazione provinciale di Oristano; L. 850.000.000 fra tutti i Comuni della Sardegna in rapporto alla popolazione residente sulla base del censimento del 1971.

La cifra così ripartita è comprensiva di tutti gli oneri derivanti alle Amministrazioni provinciali e comunali della progettazione ed esecuzione dei lavori.

Eventuali aumenti di spesa che si verifichino durante l'esecuzione delle opere e quanto da esse dipendente sono a totale carico delle Province e dei Comuni.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

MEDDE, *Segretario*:

Art. 3

Sono ammessi a finanziamento i lavori relativi ai servizi igienici, ai rifornimenti idrici, alle fognature dell'edificio fino al primo allaccio esterno utile e ad ogni altro intervento atto ad eliminare gli inconvenienti igienico-sanitari presenti negli edifici scolastici.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

MEDDE, *Segretario*:

Art. 4

Le sovvenzioni saranno erogate con decreto dell'Assessore regionale all'igiene e sanità su conforme deliberazione della Giunta regionale.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento soppressivo parziale a firma Tedesco - Mela - Floris Mario. Se ne dia lettura.

MEDDE, *Segretario*:

"Art. 4 - Sopprimere le parole 'su conforme deliberazione della Giunta regionale' ". (1)

PRESIDENTE. Uno dei presentatori dell'emendamento ha facoltà di illustrarlo.

FLORIS MARIO (D.C.), *relatore*. Si illustra da sé.

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore all'igiene e sanità.

MELIS ANTONIO (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. La Giunta accoglie l'emendamento.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Floris Mario e più numero 1. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'articolo 4, così come risulta dopo l'approvazione dell'emendamento.

Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4 bis.

MEDDE, *Segretario*:

Art. 4 bis

La somma di L. 1.000.000.000 di cui all'art. 1 della presente legge è iscritta, ai sensi del decreto del Presidente della Giunta regionale n. 95 dell'11 aprile 1975, nel capitolo 21154 dello stato di previsione dell'entrata del bilancio della Regione per l'anno 1975.

Nello stato di previsione dell'uscita della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1975 è soppresso il capitolo 25309.

Nello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1975 sono istituiti i seguenti capitoli:

Capitolo 25332. Contributo alle Amministrazioni provinciali di Cagliari, Sassari, Nuoro e Oristano per la realizzazione, il completamento, la manutenzione di opere di carattere igienico-sanitario degli edifici scolastici, nonché per l'esecuzione dei lavori di manutenzione straordinaria (legge 27 dicembre 1973, n. 868)

L. 150.000.000

Capitolo 25333. Contributo alle Amministrazioni comunali della Sardegna per la realizzazione, il completamento, la manutenzione di opere di carattere igienico-sanitario degli edifici scolastici, nonché per l'esecuzione dei lavori di manutenzione straordinaria (legge 27 dicembre 1973, n. 868)

L. 850.000.000

Con decreto del Presidente della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore al bilancio, le competenze e i residui risultanti disponibili alla data di entrata in vigore della presente legge sul Capitolo 25309 sono trasferiti in conto competenza e in conto residui ai Capitoli 25332 e 25333 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per il 1975.

Le spese derivanti dall'applicazione della presente legge fanno carico ai Capitoli 25332 e 25333 dello stato di previsione della spesa del bi-

lancio della Regione per l'anno finanziario 1975.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

MEDDE, *Segretario*:

Art. 5

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

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

(E' approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: "Ripartizione fra le Province e i Comuni della Sardegna dello stanziamento assegnato dallo Stato alla Regione con il decreto-legge 5 novembre 1973, numero 658, convertito, con modificazioni, nella legge 27 dicembre 1973, numero 868, per interventi urgenti di carattere igienico-sanitario degli edifici scolastici".

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	59
votanti	58
maggioranza	30
favorevoli	52
contrari	6
astenuiti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Anedda - Are - Berlinguer - Birardi - Borio - Cardia - Caredu - Carrus - Catte - Chessa - Corona - Corrias - Del Rio - Dessanay - Erdas - Farigu - Floris Mario - Floris Severino - Francesconi - Frau - Ghinami - Granese - Isola - Lippi - Loffredo - Loretto - Macis - Maddalon - Mancosu - Marini - Marraccini - Marras - Medde - Mela - Melis Antonio - Melis Egidia - Monni Pietro - Monni Pietro Serafino - Mulas - Muledda - Mura - Muravera - Offeddu - Puddu Mario - Puddu Piero - Puggioni - Raggio -

Rais - Rojch - Saba - Schintu - Sechi - Serra - Sini - Soddu - Tedesco - Usai - Zurru.

Si sono astenuti: Presidente Contu).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 18.

La seduta è tolta alle ore 13 e 45.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Coordinatore

Dott. Irene Zurrida

Testo delle Interrogazioni, Interpellanze e Mozioni annunciate in apertura di seduta.

Interpellanza Isoni sulla grave crisi occupativa che travaglia Alà dei Sardi in seguito alla decisione dell'Azienda foreste demaniali di ridurre il numero degli operai da occupare nei cantieri di forestazione.

Il sottoscritto, tenuto presente lo stato di agitazione dei braccianti agricoli di Alà dei Sardi (dimostrazioni in piazza, occupazione dell'Ufficio di collocamento) in conseguenza alle recenti comunicazioni da parte dell'Azienda foreste demaniali e tenuto presente il timore dei braccianti locali che vedono un ulteriore aumento della disoccupazione in concomitanza con la gravissima crisi che colpisce il settore locale dell'industria del sughero; chiede di interpellare l'Assessore all'agricoltura per conoscere quali provvedimenti intenda adottare affinché sia scongiurata la crisi occupativa (inspiegabile, in quanto sarebbe necessario potenziare l'organico dell'Azienda foreste demaniali per la salvaguardia dell'immenso patrimonio boschivo) e quali siano i pareri per l'eventuale assunzione di un congruo numero di braccianti agricoli nell'Azienda. (123)

Interrogazione Isoni - Loretto - Tedesco - Saba - Asara sulle recinzioni erette lungo le spiagge di Pittulongu e Cala Sassari (Olbia).

I sottoscritti chiedono di interrogare l'Assessore al turismo, spettacolo e sport per sapere se sia a conoscenza del fatto che lungo le spiagge di Pittulongu (Olbia) sono state erette delle recinzioni che, partendo dai confini di proprietà private arrivano sino alle rocce e interrompono il collegamento tra spiaggia e spiaggia e che addirittura una strada campestre di accesso al mare in località Cala Sassari (Olbia) è stata sbarrata con la costruzione di un muro ad opera di proprietari stranieri di terreni della zona, costringendo così turisti e bagnanti o a rinunciare ad arrivare al mare o a larghi e pericolosi giri viziosi per poter accedere agli arenili.

I sottoscritti desiderano inoltre conoscere quali urgenti iniziative l'Assessore intenda intraprendere per far cessare questo stato di cose ormai abbastanza diffuso su tutti i litorali dell'Isola e restituire alla collettività l'uso di quei beni a cui ha naturalmente diritto e che invece le viene continuamente sottratto con troppa disinvoltura ed in aperto dispregio delle leggi vigenti.

L'interrogazione ha carattere di urgenza. (268)

Interrogazione Floris Severino - Carrus sulla crisi occupazionale nel Sarcidano.

I sottoscritti, premesso che la situazione occupazionale del Sarcidano è stata travagliata negli ultimi tempi da continue crisi tra cui le più evidenti e gravi quelle relative alle cave di argilla dei fratelli Manca di Villahermosa e ai cantieri di "Perda e Quaddu" della Vibrocemento (una società del gruppo SIRON) di Isili, dove gli operai sono riuniti ormai da lungo tempo in Assemblea permanente al fine di ottenere la revoca di 36 licenziamenti disposti dalla Società; premesso altresì che tra la popolazione della zona si era diffusa una larga speranza di soluzione alla crisi in atto, speranza giustificata dalle promesse di una fidejussione di lire 100.000.000 a favore dei fratelli Manca di Villahermosa, che avrebbe dovuto permettere la ripresa a tempo pieno del lavoro nelle cave di argilla e dall'erogazione di un finanziamento di lire 100.000.000 in favore della Vibrocemento, che doveva assicurare il mantenimento di vecchi livelli occupativi, chiedono di interrogare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore al lavoro e pubblica istruzione per conoscere quali urgenti iniziative intendano porre in essere per affrontare gli urgenti e indilazionabili problemi che ogni giorno maggiormente travagliano i lavoratori del Sarcidano con la crescente crisi dell'occupazione.

La presente ha carattere d'urgenza. (269)

Interrogazione Baghino - Carrus - Tedesco sulla necessità di intervenire tempestivamente per la lotta antincendi in Sardegna.

I sottoscritti, considerati i gravi danni che le campagne sarde hanno subito negli scorsi anni a causa degli incendi che ne hanno devastato gran parte del patrimonio boschivo; premesso che in molte parti dell'Isola si stanno verificando nuovi incendi senza che vi sia un tempestivo intervento da parte delle squadre allo scopo costituite, a causa, pare, di ritardi burocratici e di inadeguati servizi organizzativi; considerata l'inderogabile urgenza di prevenire con tempestività il dilagare di nuovi incendi che impoveriscono in maniera così rilevante l'economia isolana, specialmente in un periodo critico come quello che essa attraversa, chiedono di venire dettagliatamente informati da parte dell'Assessore all'agricoltura sul programma del servizio antincendi predisposto per questa estate in Sardegna. (270)