

CCXIV SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

GIOVEDÌ 16 GIUGNO 1977

Presidenza del Vicepresidente DESSANAY

i n d i

del Presidente RAGGIO

I N D I C E

Comunicazioni del Presidente	7180
Disegno di legge: "Modifiche ed integrazioni alla L.R. 10 giugno 1974, n. 12, concernente 'Fondo di solidarietà regionale ed altre provvidenze in favore delle aziende e cooperative agricole danneggiate da calamità naturali o da eccezionali avversità atmosferiche'". (287) (Approvazione):	
(Votazione segreta)	7180
(Risultato della votazione)	7180
Disegno di legge: "Norme di interpretazione autentica dell'art. 22, comma secondo, della L.R. 10 giugno 1974, n. 12, relativa al Fondo di solidarietà regionale ed altre provvidenze in favore delle aziende cooperative agricole danneggiate da calamità naturali o da eccezionali avversità atmosferiche". (284) (Approvazione)	
(Votazione segreta)	7180
(Risultato della votazione)	7180
Disegno di legge: "Convalidazione del D.P.G. R. n. 237 del 18 agosto 1976, relativo al prelievo della somma di L. 300.000.000	

dal fondo di riserva per spese impreviste a favore del capitolo 23404 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1976" (269) (Approvazione):	
(Votazione segreta)	7181
(Risultato della votazione)	7181
Disegno di legge: "Integrazione del contributo annuale di gestione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti per il triennio 1976-1978 di cui all'articolo 25 della L.R. 20 giugno 1974, n. 16". (249) (Discussione e approvazione):	
MONNI PIETRO	7181
MURRU	7184
FRAU	7186
LOFFREDO	7188
PUDDU PIERO	7190
FADDA, relatore	7193
BAGHINO, Assessore ai trasporti	7195
MARRACCINI	7197
(Votazione segreta)	7201
(Risultato della votazione)	7201

La seduta è aperta alle ore 10 e 55.

VII LEGISLATURA

CCXIV SEDUTA

16 GIUGNO 1977

VIRDIS, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 10 maggio 1977 che è approvato.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Giunta ha presentato, in attuazione dell'articolo 24 della legge regionale 7 gennaio 1977, numero 1, gli elenchi delle deliberazioni adottate dalla Giunta nelle sedute del 13 maggio 1977, 4 maggio 1977, 6 maggio 1977 e del 20 maggio 1977.

Approvazione del disegno di legge: "Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 10 giugno 1974, numero 12, concernente 'Fondo di solidarietà regionale ed altre provvidenze in favore delle aziende e cooperative agricole danneggiate da calamità naturali o da eccezionali avversità atmosferiche' ". (287)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: "Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 10 giugno 1974, numero 12, concernente 'Fondo di solidarietà regionale ed altre provvidenze in favore delle aziende e cooperative agricole danneggiate da calamità naturali o da eccezionali avversità atmosferiche' ".
Si proceda alla votazione.

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	48
votanti	48
maggioranza	25
favorevoli	44
contrari	4

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Anedda - Baghino - Berlinguer - Cardia - Careddu - Carrus - Contu - Corona - Corrias - Dessanay - Erdas - Fadda - Farigu - Floris Mario - France-

sconi - Frau - Giagu - Gianoglio - Granese - Isola - Isoni - Lippi - Loffredo - Macis - Mancosu - Marraccini - Marras - Mela - Melis Egidia - Monni Pietro Serafino - Monni Pietro - Mulas - Muledda - Mura - Muravera - Murru - Nuvoli - Offeddu - Orrù - Puddu Pietro - Puggioni - Rais - Schintu - Sechi - Sini - Tronci - Usai - Viridis - Zurru).

Approvazione del disegno di legge: "Norme di interpretazione autentica dell'articolo 22, comma secondo, della legge regionale 10 giugno 1974, numero 12, relativa al Fondo di solidarietà regionale ed altre provvidenze in favore delle aziende cooperative agricole danneggiate da calamità naturali o da eccezionali avversità atmosferiche". (284)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: "Norme di interpretazione autentica dell'articolo 22, comma secondo, della legge regionale 10 giugno 1974, numero 12, relativa al Fondo di solidarietà regionale ed altre provvidenze in favore delle aziende cooperative agricole danneggiate da calamità naturali o da eccezionali avversità atmosferiche".
Si proceda alla votazione.

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione.

presenti	49
votanti	49
maggioranza	25
favorevoli	45
contrari	4

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Anedda - Baghino - Berlinguer - Cardia - Careddu - Carrus - Contu - Corona - Corrias - Dessanay - Erdas - Fadda - Farigu - Floris Severino - Francesconi - Frau - Giagu - Gianoglio - Granese - Isola - Isoni - Lippi - Loffredo - Macis - Mancosu - Marraccini - Marras - Masia - Mela - Melis An-

VII LEGISLATURA

CCXIV SEDUTA

16 GIUGNO 1977

tonio - Melis Egidia - Monni Pietro Serafino - Muledda - Mura - Muravera - Nuvoli - Offeddu - Orrù - Puddu Piero - Puggioni - Rais - Schintu - Sechi - Sini - Tronci - Usai - Viridis - Zurru).

Approvazione del disegno di legge: "Convalidazione del Decreto del Presidente della Giunta regionale numero 237 del 18 agosto 1976, relativo al prelevamento della somma di lire 300.000.000 dal fondo di riserva per spese impreviste a favore del capitolo 23404 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1976". (269)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca infine la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: "Convalidazione del Decreto del Presidente della Giunta regionale numero 237 del 18 agosto 1976, relativo al prelevamento della somma di lire 300.000.000 dal fondo di riserva per spese impreviste a favore del capitolo 23404 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1976".

Si proceda alla votazione.

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	51
votanti	33
maggioranza	20
favorevoli	28
contrari	5
astenuti	18

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Anedda - Baghino - Carrus - Contu - Corona - Dessanay - Erdas - Fadda - Farigu - Floris Mario - Floris Severino - Francesconi - Frau - Giagu - Gianoglio - Isola - Isoni - Lippi - Marraccini - Masia - Mela - Melis Antonio - Monni Pietro Serafino - Monni Pietro - Mura - Murru - Nuvoli - Offeddu - Puddu Piero - Rais - Tronci - Zurru.

Si sono astenuti: Berlinguer - Cardia - Ca-

reddu - Corrias - Granese - Loffredo - Macis - Mancosu - Marras - Melis Egidia - Muledda - Muravera - Orrù - Puggioni - Schintu - Sechi - Sini - Usai).

Discussione e approvazione del disegno di legge. "Integrazione del contributo annuale di gestione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti per il triennio 1976-1978 di cui all'articolo 25 della legge regionale 20 giugno 1974, numero 16". (249)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: "Integrazione del contributo annuale di gestione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti per il triennio 1976-1978 di cui all'articolo 25 della legge regionale 20 giugno 1974, numero 16"; relatore l'onorevole Fadda.

Dichiaro aperta la discussione generale. E' iscritto a parlare l'onorevole Monni. Ne ha facoltà.

MONNI PIETRO (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame prevede l'integrazione del contributo annuale di gestione all'ARST di cui all'articolo 25 della legge regionale numero 16 del 1974. Tale contributo è assolutamente inadeguato alle effettive esigenze dell'Azienda che, per sua natura, svolge un servizio sociale e registra crescenti costi di gestione. L'Azienda, infatti, presenta una passività di circa 12 miliardi al 31 dicembre '76 e la situazione finanziaria è destinata ad aggravarsi, se è vero che il bilancio di previsione di quest'anno si chiuderà con un disavanzo di circa 7 miliardi.

L'Azienda si è fortemente sviluppata, ha subito una notevole espansione in questi ultimi anni. Per averne una dimostrazione, basti citare alcune cifre: i chilometri percorsi sono passati da 11.307.000 del 1971 a 16.844.000 nel 1976, mentre il numero dei passeggeri è passato da 9.100.000 a 18.000.000 nello stesso arco di tempo. Ogni anno si verifica un aumento progressivo sia dei chilometri percorsi che dei passeggeri trasportati, perché aumenta progressivamente la domanda del trasporto pubblico. L'utente è spinto a servirsi del mezzo pubbli-

co, perché è aumentato il prezzo della macchina, sono aumentati i costi della benzina, dell'olio, delle gomme, dell'assicurazione e così via.

L'ARST, oltre a svolgere un servizio insostituibile di collegamento con la maggior parte dei centri abitati dell'Isola, assicura il trasporto ai pendolari per motivi di studio e di lavoro. Ma l'ARST, per assolvere il suo ruolo sociale, ha bisogno di potenziare il suo parco macchine ed i suoi impianti ricettivi. Nel settore dei veicoli, è da rilevare che circolano macchine con 20 anni di età, con grave pregiudizio all'incolumità pubblica. Non dispone di scorte di esercizio, anche se figurano in bilancio. Oltre ad un piano di rinnovo, occorrerebbero 102 veicoli per corrispondere alle esigenze più immediate, con un investimento che si aggira intorno ai 5 miliardi e mezzo. Nel settore degli impianti, le strutture esistenti sono quelle stesse precedenti alla pubblicizzazione, con la differenza che prima le macchine erano 268 ed oggi sono circa 400. Si pone, perciò, il problema di creare nuove strutture fisse e di aggiornare quelle attuali. Anche per questo complesso di opere si richiede una cifra di circa 7 miliardi nel prossimo quinquennio.

A conti fatti, l'ARST, soltanto per il 1977, avrebbe bisogno di circa 26 miliardi per rendere ottimale la sua dimensione e per poter erogare alla collettività un servizio migliore sul piano qualitativo e quantitativo. Se questo è il quadro nel cui ambito si muove ed opera l'azienda, vediamo se è possibile contenere le cause che determinano i disavanzi, le perdite, lo squilibrio tra costi e ricavi aziendali. Come è noto, i costi vengono ripartiti tra l'azienda e la collettività: 2/3 a carico della prima, 1/3 a carico della seconda. In sostanza, per ogni 100 lire spese dall'Azienda 33,90 sono coperte dai proventi del traffico e 66,10 sono di disavanzo. Tale disavanzo, a sua volta, aumenta quando si ricorre all'abbonamento, perché la quota di 1/3 posta a carico dell'utente si riduce ulteriormente al 60 per cento.

L'Azienda pubblica serve in prevalenza persone che non pagano o pagano poco, come gli studenti, i lavoratori; non solo, ma capita spesso a ciascuno di noi di notare autobus che

viaggiano se non proprio vuoti, certamente semivuoti. Purtroppo certe linee, pur essendo fortemente deficitarie, non possono essere soppresse, perché il servizio, oltre che voluto, è anche dovuto, trascurando il fattore economico proprio per rispondere ad un'esigenza sociale. La linea dell'ARST è molte volte l'unico mezzo che serve a rompere l'isolamento e a collegare il cittadino con la sua residenza o col suo posto di lavoro. Se certe linee venissero soppresse perché sono passive, cadrebbe il presupposto politico per cui è sorta l'Azienda, il cui intervento si giustifica sul piano sociale.

Che cosa ha fatto l'Azienda per ridurre i costi di gestione? L'Azienda, secondo me, ha compiuto uno sforzo encomiabile per realizzare economie nella gestione del trasporto pubblico, come è facile desumere dalle seguenti misure e risultati: il costo del personale, per quanto riguarda la sua incidenza sui costi aziendali, si è ridotto dall'82/83 per cento al 76 per cento. E' altresì diminuito il lavoro straordinario. Però, se da un lato è diminuito il costo del personale, sono aumentate in modo preoccupante le spese generali. Si tenga conto del fatto che l'ARST, pur essendo un'azienda pubblica, non gode di nessuna agevolazione in ordine al bollo, all'IVA, all'assicurazione, al prezzo dei carburanti. Li paga alla stessa stregua di un qualsiasi privato.

Secondo: l'introduzione dell'agente unico. Esistono ormai 49 linee ordinarie, servite da agente unico, il quale però è istituito per gli avventori abbonati, quali potrebbero essere studenti e lavoratori, e può andar bene nelle linee suburbane. Oltre un certo limite non si può andare per difficoltà oggettive, di ordine tecnico, in quanto il biglietto cambia in relazione alla percorrenza. Come si può pretendere che la linea Cagliari-Nuoro sia servita dall'agente unico quando esistono pure 37 stazionamenti e quindi 37 tipi diversi di bigliettazione? In questo, come in altri casi, non si può fare a meno del doppio agente.

Terzo: l'uso di veicoli suburbani. Sono macchine di grande capienza, capaci di trasportare 120 persone; sono in grado di garantire, con una certa economicità, la pendolarità costante.

Questi veicoli, in quanto raggiungono i 12 metri di lunghezza, hanno bisogno di spazio per muoversi, di strade larghe o rettilinee, non di strade strette o piene di curve.

Quarto: le lavorazioni esterne. L'ARST non dispone di un'organizzazione efficiente per il lavaggio o per la revisione dei motori o la verniciatura delle macchine. Il più delle volte, è costretta ad affidare questi lavori in appalto alla FIAT oppure ad aziende artigiane specializzate, perché, a conti fatti, realizza in questo modo un risparmio di tempo e di denaro.

Quinto: la convenzione con l'Assessore al turismo per il trasporto dei turisti, i quali hanno diritto alla percorrenza gratuita di 200 chilometri durante il periodo di bassa stagione che va da ottobre fino ad aprile. In base a questa convenzione, l'ARST incassa mediamente dalle 400 alle 450 lire a chilometro e ciò le consente di lavorare con una certa attività.

Sesto: la C.R.A. fino al 1975, l'ARST è riuscita ad ottenere dalla SAI lo sconto di oltre il 16 per cento, lo stesso sconto cioè che veniva concesso alle aziende prima della loro pubblicizzazione. Pur avendo la SAI chiesto il suo disimpegno, a decorrere dal 1976, tuttavia l'ARST ha stipulato una polizza con una società tedesca con sede a Milano, che le ha praticato uno sconto del 15 per cento.

Queste ed altre operazioni sono state compiute dai dirigenti dell'ARST: può darsi che influiscano poco per ridurre i costi della gestione considerati nel loro complesso, però denotano un modo di amministrare che è serio, corretto, responsabile. Può darsi pure che vi siano delle cose che non vanno all'interno dell'azienda, anzi una verifica va fatta per eliminare eventuali sprechi e diseconomie, ma che cosa può fare di più di quanto ha fatto e sta facendo un'Azienda di esercizio? Programmare non spetta all'Azienda, ma alla Giunta ed alle forze politiche! Se ciascuna azienda, pubblica o parapubblica, dovesse programmare per conto suo, non si programmerebbe niente.

Cosa si può fare la Regione perché l'ARST possa assolvere nel miglior modo possibile ai suoi compiti istituzionali? Primo: innanzitutto, bisogna rinnovare immediatamente il Consiglio

di amministrazione, scaduto da tre anni; in secondo luogo, è necessario ripartire subito i fondi del piano-autobus; terzo: la Regione deve intervenire per garantire il coordinamento tra le imprese di trasporto, siano esse pubbliche o private, per favorire una più equa ripartizione degli oneri del trasporto pubblico. Così, per esempio, il solo passaggio dei servizi gestiti dall'ARST, nel bacino del Sulcis, alle Ferrovie Meridionali, secondo la legge numero 309 del 1974, comporta economie per circa mezzo miliardo. Lo stesso discorso può essere fatto per i servizi della ditta Cattogni di Alghero, affidate all'ARST nel 1975 anziché alle Strade Ferrate Sarde. Le macchine dell'ARST che si rendessero disponibili sia ad Alghero che nel bacino del Sulcis, potrebbero servire a potenziare altre zone carenti della nostra Isola.

Infine, occorre modificare la legge istitutiva in ordine alla misura del contributo annuale di gestione, che dovrà essere erogato in proporzione all'incremento della domanda di trasporto ed all'aumento dei fattori della produzione. Il sistema di erogazione previsto dalla legge regionale numero 16 non risolve il problema finanziario dell'Azienda anzi l'esponde al pagamento di grossi interessi alle Banche. Occorre escogitare un nuovo meccanismo, agganciando l'entità del contributo regionale ad una percentuale, ad un parametro, ad un indice in modo da eliminare interventi tardivi, episodici, disorganici. Questo indice, a mio avviso, non può essere riferito alla percorrenza, perché ciò potrebbe servire, diciamo così a "macinare" più chilometri per avere più contributi; né può essere riferito al numero dei passeggeri, perché vi sono pullmanns che partono pieni, altri che partono vuoti, e verrebbe così a mancare una visione complessiva del problema.

Bisogna stabilire un indice di socialità. Non è accettabile un indice di socialità globale, perché non è giusto far pagare per intero gli oneri di gestione alla collettività. L'accoglimento di una simile tesi assicurerebbe il trasporto gratuito a tutti, senza la presenza del biglietto. A parte la questione morale, com'è possibile assicurare — a meno che non vogliamo far demagogia — il trasporto gratuito a tutti solo

perché si tratta di un servizio sociale? Ammesso che avessimo i mezzi sufficienti per il trasporto, come facciamo a reperire i fondi per gli investimenti, per creare nuovi posti di lavoro? Io credo che al disoccupato interessi più avere un posto di lavoro che pagare 50 lire in più per il biglietto del pullmann. Ed allora dobbiamo convenire che il servizio svolto dall'ARST non è interamente sociale. Perciò occorre percentualizzare, indicizzare la componente sociale, stabilire cioè, per esempio, che il servizio fino a 50 è un fatto economico e va posto a carico dell'utente, e che oltre 50 è un fatto sociale e va posto a carico della Regione. Soltanto in questo modo si pone un limite alla spesa pubblica. In altre Regioni le forze politiche si sono orientate in questa direzione, hanno fissato in questa misura l'indice di socialità per altre aziende. Se non si arrivasse a questa determinazione, la Regione finirà per affogare nei debiti, così come oggi rischia di affogare l'ARST.

Naturalmente, questi ed altri provvedimenti devono rispondere ad una logica di programmazione. E programmare significa predisporre un piano regionale trasporti, individuare e delimitare i bacini di traffico, pubblicizzare l'intero servizio. Lo Stato dovrà trasformare da semipubbliche a pubbliche le Ferrovie Complementari e le Strade Ferrate Sarde e la Regione dovrà intervenire, così come è previsto nel triennale, per pubblicizzare le aziende minori. Soltanto allora la Regione sarà in grado di razionalizzare il servizio, di eliminare dannose concorrenze e di garantire la mobilità di tutti i cittadini. L'obiettivo principale permane sempre la pubblicizzazione per soddisfare la domanda del turismo di massa, per consentire a tutti di spostarsi, perché tutti i cittadini hanno eguale diritto alla mobilitazione, non solo quelli che stanno in città ma anche quelli che risiedono fuori città per raggiungere l'ufficio, la scuola, la fabbrica.

Le difficoltà del momento impongono di affrontare il problema con molta cautela. Occorre che prima ci facciamo i conti in tasca; occorre sapere in anticipo quanti miliardi servono sia per estendere la pubblicizzazione sia per le spese di gestione. Un veicolo oggi costa in media

55 milioni ed altrettanti ne occorrono all'anno per gli oneri di gestione. Come si può rilevare, non si tratta soltanto di acquistare autobus, ma occorrono massicci interventi finanziari per il loro mantenimento in servizio.

Detto questo, comunico il mio voto favorevole al disegno di legge numero 249, perché questo intervento regionale risponde, come è stato sottolineato anche dalle organizzazioni sindacali, a pressanti ed inderogabili esigenze dell'Azienda. Sì, è vero, il servizio del trasporto pubblico non può essere considerato produttivo ma, come ho detto prima, è un servizio sociale e, come tale, deve registrare passività e perdite. L'importante è che la passività aziendale si trasformi in un'utilità per la collettività, in un vantaggio per gli utenti, in un'economia sociale, e l'ARST sta facendo proprio questo.

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

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Onorevole Presidente, non è la prima volta che io prendo la parola dopo colleghi democristiani e non è la prima volta che io debbo ribadire — salvi i rapporti di carattere personale — che vi è una contraddizione continua nei loro interventi. La critica fatta dal collega democristiano che mi ha preceduto è una critica nettamente di opposizione, una critica che non si addice ad uno che è nella maggioranza, che ne condivide in pieno la linea politica, programmatica e quindi anche gestionale, soprattutto per quanto concerne la questione di questa Azienda Regionale dei Trasporti in Sardegna. Essa comporta, lo sappiamo ormai, non di anno in anno, o di legislatura in legislatura, ma di giorno in giorno, sempre, un passivo sempre più pesante a carico della collettività.

Molte cose che io avrei dovuto dire le ha dette il collega che mi ha preceduto. Però, esistono due fondamentali ragioni perché noi ci attardiamo in senso critico per l'ulteriore finanziamento chiesto per l'Azienda regionale dei trasporti: uno è di carattere — se mi consentite — morale; l'altro è proprio di carattere tecnico-con-

tabile e politico allo stesso tempo. Di questo fatto, onorevole Baghino, ne abbiamo parlato abbondantemente, anche in Commissione. E tutti in Commissione, siamo stati quasi concordi nel rilevare che una gestione siffatta non può continuare. Quindi io non capisco come si possa dare un voto favorevole per una gestione di questo tipo dell'Azienda regionale dei trasporti; come si possa continuare, ecco, a concepire un gravame così oneroso nei confronti della collettività, visto che, nella stessa legge, è detto che le ragioni che hanno giustificato tale intervento non hanno carattere contingente, ma permanente.

A questo punto io chiedo: ma le previsioni che sono state fatte allorché è stata costituita l'Azienda regionale dei trasporti, le previsioni che vengono fatte di anno in anno su precisi orientamenti dell'Azienda stessa, devono essere permanentemente di una gestione passiva? E' vero che vi è un costo sociale per quanto riguarda l'azienda pubblica, ma è altrettanto vero che questo costo sociale è inversamente proporzionale, in quanto è per i 2/3 a carico della collettività e quindi della Regione sarda e solo per 1/3 a carico dell'utente. Qui abbiamo parlato abbondantemente (non dobbiamo tornarci) delle disfunzioni e delle necessità di una nuova regolamentazione; abbiamo detto che tutti gli itinerari, tutte le previsioni, tutti i piani dell'Azienda stessa, d'accordo con i competenti della Regione sarda, del Consiglio Regione Sardo, della Commissione, possano essere rivisti, revisionati e che quindi tutto quello che si può emendare, deve essere emendato. Però — ecco qui la contraddizione — caro onorevole Baghino, caro Assessore, questa previsione non è a carattere contingente, ma a carattere permanente. Quindi a carattere permanente è anche la cattiva gestione, quindi a carattere permanente è anche il nullismo di tutto quello che noi diciamo in senso critico per questa legge e per la gestione dell'Azienda Regionale Trasporti!

Volendo poi esaminare l'aspetto politico, il problema dell'azienda regionale dei trasporti si inquadra nel più vasto programma dei trasporti nella Sardegna. Si è parlato tanto di bacini di traffico; si è parlato tanto di quelle linee col-

lateralali che dovrebbero, ecco, concorrere al nuovo impianto di una linea di traffico dell'Azienda regionale trasporti; si teorizza tutto questo, ma in pratica nulla di programmato c'è ancora, per quanto mi riguarda.

E allora, se di volta in volta, di anno in anno, dobbiamo varare delle leggi che consentono lo "sbilanciamento" di quattro miliardi per volta, io vorrei chiedere se tutto questo è a testimonianza di un'oculata gestione, o se invece si deve riscontrare — come abbiamo riscontrato — una dispersione, un'improduttività, ecco, nell'investimento di questi miliardi, che sono ormai di anno in anno crescenti. Nel discutere questi provvedimenti di legge in tante circostanze, noi abbiamo rilevato che anche l'Azienda dei trasporti nel suo interno, il più delle volte, è di fronte a delle contraddizioni. Chi programma in un modo e chi, invece, intende programmare in un altro. Ma sta di fatto che il Consiglio di amministrazione, nel perseguire una certa linea politica dell'Azienda dei trasporti, guarda caso, dove ci sono anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali di opposizione, di presunta opposizione, trova con loro l'accordo nel portare avanti il discorso all'insegna di un certo tipo di compromesso.

E allora io dico, onorevole Baghino, se stiamo cercando di porre davanti al Governo e quindi anche davanti all'opinione pubblica il problema dei trasporti — come la vertenza dei trasporti sardi —, pensiamo prima a sistemare, a normalizzare e — laddove è necessario — non solo ad emendare, ma severamente a reprimere quelle che sono le irregolarità all'interno dell'azienda. E ve ne sono parecchie! Noi abbiamo fatto diverse interrogazioni, diverse interpellanze al riguardo: aspetto che ci si dia risposta, perché lì ci sono diverse documentazioni. Abbiamo addirittura chiesto che si facciano delle inchieste, degli accertamenti sulle irregolarità. Le organizzazioni sindacali, noi le abbiamo viste, hanno parlato pesantemente di scorrettezze, di irregolarità, di disorganizzazione, di disservizi, hanno parlato pesantemente, pubblicandole nei giornali, di queste cose.

Però, noi, di volta in volta, come rimedio non troviamo di meglio se non quello di con-

cedere ulteriori contributi. Il che significa che non si vogliono — ecco — accertare queste irregolarità; il che significa che ci si vuole nascondere, ci si vuole nascondere per evitare che, ad un certo punto, certi compromessi, anche all'interno dell'Azienda, saltino. E questo perché l'Azienda regionale dei trasporti è un'azienda che pesa politicamente anche nei confronti della Regione e della Giunta regionale. Discutere, come ha fatto il collega che mi ha preceduto, di tutte le questioni attinenti all'Azienda Regionale Trasporti, del disservizio, dei pendolari, degli studenti e di tante altre ragioni che sono pertinentissime, io ritengo che, arrivati a questo punto, sia inutile. Ne parliamo ogni mese, per una ragione o per un'altra: c'è il finanziamento dell'ACT, c'è il finanziamento alle Aziende di trasporto urbano di Sassari e di Nuoro, adesso verrà fuori anche quella di Oristano; c'è il finanziamento ogni anno, ogni sei mesi con leggi speciali o con leggi nuove, con accomodamenti vari. Parlarne ancora, quindi, è inutile; ormai sappiamo tutto dell'Azienda Regionale dei Trasporti.

Ecco perché non intendo attardarmi molto su questo problema di cui ormai il Consiglio Regionale e l'opinione pubblica conoscono tutto nei minimi particolari. Concludo dando il nostro voto contrario non per la necessità dell'Azienda, ma per il tipo di gestione che all'interno dell'Azienda si potrae da molto tempo. L'ultima volta che abbiamo discusso su questo problema avevamo annunciato l'astensione, avvertendo, però, che se così si fosse continuato, noi ci saremmo opposti ad ogni ulteriore finanziamento di questo genere. Pertanto io chiedo che, prima di affrontare nuovi argomenti di questo genere, si provveda a fare un accertamento serio sul modo in cui è gestita quest'Azienda e chiedo soprattutto che, laddove sia necessario — proprio in termini di trasporti li chiamano "rami secchi" —, ecco, questi rami secchi vengano tagliati decisamente.

Se così ella farà, onorevole Assessore, come in qualche altra occasione gliene ho dato atto, tornerà a suo merito ed onore; se così non farà, la prossima volta il nostro intervento sarà certamente diverso e molto più pesante.

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

FRAU (Democrazia Nazionale). Signor Presidente, non mi attarderò a considerare il disegno di legge per il valore dirò, recondito, che esso ha. Come non mi soffermerò, perché mi ripeterei, a considerare tutti i motivi per i quali noi manifestammo perplessità e timori circa la bontà dell'operazione di pubblicizzazione dei trasporti.

Debbo soltanto dire a me stesso che il disegno di legge oggi in esame in quest'Aula non è veritiero, anzi si presenta in modo pavido, senza coraggio. Bene avrebbe fatto il proponente, l'allora Assessore ai trasporti, Puddu Piero, a dirci la verità. La verità non nelle parole, ma nelle cifre, nei miliardi: l'azienda trasporti, l'ARST, non ha necessità di due miliardi da sommare ai 4 miliardi di contributo fisso annuo, ma se è vero quanto ha detto poco fa il collega di parte democristiana, certamente informatissimo, l'ARST, per potere sopravvivere, ha bisogno di liberarsi di un fardello di debiti, di passività che non raggiunge i due miliardi richiesti dal disegno di legge ma, addirittura, raggiunge il tetto di 26 miliardi! Io penso che una meditazione sia necessaria anche per confortare chi ha la responsabilità, in prima persona, di mantenere in vita quest'Azienda. Il Consiglio Regionale deve sentire la responsabilità di accettare il principio della pubblicizzazione, con tutti i difetti che la pubblicizzazione ha, con tutte le virtù che la pubblicizzazione ha, tenendo conto che, perché il responsabile numero uno abbia a poter agire ha necessità di una somma che va, onorevole Puddu Piero, molto in là di due miliardi. I debiti, il deficit e la passività, soltanto per i primo quattro mesi e mezzo, cinque mesi del 1977, raggiungono addirittura i 7 miliardi. Soltanto per questi mesi!

E allora il discorso deve essere un po' diverso. Onorevole Assessore, veda, noi abbiamo sempre sostenuto che il potere pubblico dovesse considerare i servizi come servizi sociali, però — ecco — ricordando questo punto fermo della tesi politica che noi svolgemmo e che continuiamo a svolgere, diciamo che questo servi-

zio sociale potrebbe essere fatto non soltanto da un potere pubblico, ma addirittura da un'azienda privata. Basterà ricordare, per esempio, che Paesi progrediti, socialmente progrediti, economicamente progrediti, sanamente progrediti, quali la Germania Occidentale, per esempio, stanno studiando un progetto di legge per trasferire le ferrovie ad aziende private, a privati. Dico: non è che caschi il mondo! Io penso che per la pubblicizzazione ancora non fossimo preparati, che ancora non siamo preparati. Era una buona occasione per insegnare qualcosa a quanti come me nella pubblicizzazione non credevano e non credono tutt'ora; era un'occasione per esprimere un esempio di insegnamento, di educazione politica circa l'operazione di pubblicizzazione.

Ma l'esempio che avete fornito (anche se ci sono stati coloro che della pubblicizzazione ne hanno fatto un mito), eh, l'esempio che avete fornito non è servito assolutamente ad educarmi o ad avvicinarmi alle vostre posizioni, anzi mi ha allontanato sempre di più, sempre di più! E allora, è possibile tornare indietro? Io penso che non sia più possibile, a meno che non si consenta la bancarotta di quest'azienda. Io credo di essere più sensibile al mantenimento della pubblicizzazione dell'ARST sostenendo che il Consiglio regionale (non tanto l'esecutivo o l'esponente dell'esecutivo, l'Assessore ai trasporti, ma il Consiglio regionale) debba sentire la responsabilità di sanare una volta per sempre i debiti, le passività che l'ARST ha accumulato in questi pochissimi anni. Questo è un discorso serio di sana amministrazione, perché altrimenti non soltanto rimane questa passività, ma è destinata a moltiplicarsi di ora in ora, di giorno in giorno!

Ci dica, per esempio, onorevole Assessore, quale è l'interesse (io penso ordinario e non agevolato), quale è l'interesse ordinario che si paga, che paga il potere pubblico e, naturalmente, l'Azienda per mantenere ancora questa passività, ecco, e quante peripezie, e quanti *pour parler*, quanti avvicinamenti, quante promesse, quante lusinghe sono state elargite agli Istituti di Credito che, con i loro prestiti riescono a tener ancora in vita quest'istituzione. Io, sin-

ramente, non vorrei entrare nel merito della gestione di quest'azienda. Potrei dire tante cose ma ognuno di noi le conosce e sono cose allarmanti. Perché sono cose, notizie, che io ho appreso e che ognuno di noi apprende non soltanto perché le vede, ma perché le sente. E le sente soprattutto da coloro che vi lavorano; e non sono pochi coloro che, parlando non soltanto con me, hanno addirittura espresso rimpianto e nostalgia per come l'Azienda trasporti, le aziende trasporti venivano amministrate sanamente, pulitamente e dirò intelligentemente e diligentemente, dai privati.

Adesso si vuole proseguire nella pubblicizzazione anche dei piccoli, anche dei piccoli, pubblicizzazione generale! Pubblicizziamo tutto! Ma, per pubblicizzare, non è mica sufficiente esprimere il parere che questo debba essere fatto. Per pubblicizzare occorrono altri miliardi, altri miliardi! Facciamoci i conti un pochetto; e facciamoci i conti raffrontando quale sia l'incidenza delle spese per l'ARST rispetto agli altri settori portanti della economia isolana. Ci accorgeremo che non stiamo camminando su una strada che ci porta al risanamento sociale ed economico della nostra isola. Stiamo commettendo gravi errori, gravi errori! Ma, dico, per un dettaglio, ecco: voi lo sapete che dentro l'ARST da tre anni, essendo scaduto il Consiglio di amministrazione, non si ha il coraggio, la forza, la capacità o volontà di rinnovarlo?

Adirittura fra le stesse associazioni sindacali, ecco, vi sono delle critiche gravi. Le associazioni sindacali in alcuni documenti che io ho potuto leggere svolgono critiche severe per come funziona l'azienda pubblica, che definiscono carrozzone! L'ho letto io in volantini distribuiti in Emiciclo Garibaldi a Sassari! (*Interruzioni*).

L'usura delle macchine! Ma io non mi attardo a considerare queste cose! Laddove stazionano queste macchine, la famosa turnazione fa comodo soltanto a quanti sanno che anche dalla nuova turnazione traggono profitti! Io non voglio entrare più nel merito di queste cose.

Dico che il Consiglio regionale — per concludere — deve esprimere un giudizio sull'ARST

e poi, di conseguenza, affermare, per dare conforto all'Assessore ai trasporti, se l'ARST debba continuare a vivere; e se deve continuare a vivere, le passività vanno pagate, per evitare che le passività di oggi diventino passività due volte, moltiplicate per due, domani.

Questo è il discorso che noi vorremmo si facesse in quest'Aula! Naturalmente, confermiamo ancora una volta non la nostra ostilità, ma la nostra attesa perché coloro che la pubblicizzazione predicano in tutti gli angoli, in tutti i momenti, riescano ad offrirci esempi idonei per convincerci della bontà dell'operazione politica della pubblicizzazione.

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

LOFFREDO (P.C.I.). Signor Presidente, colleghi consiglieri, il problema che il sistema interno dei trasporti nell'isola pone alle forze politiche sarde è stato più volte oggetto di discussione in quest'Aula. Ancora una volta, abbiamo l'occasione di discutere l'argomento con la presentazione di questo disegno di legge, che aumenta il contributo annuale che la Regione corrisponde all'ARST, che — come hanno detto i colleghi prima di me — passa dagli attuali quattro ad otto miliardi. E, come è stato ancora richiamato dai colleghi che mi hanno preceduto, non è che con questo aumento risolviamo i problemi di gestione dell'ARST. Quindi, il fatto che la Regione sia chiamata ad intervenire così massicciamente in questo settore, deve consentire a tutti noi di soffermarci un momento su questo argomento. Anche perché, per i prossimi anni, possiamo già da oggi prevedere un continuo e costante aumento dei costi, che ricadono e ricadranno sul pubblico potere. Possiamo prevedere, un costo eccessivo, gravoso, se non si farà niente per contenere questa spirale, e lo sforzo che deve essere fatto dalla Giunta regionale, dalle forze politiche, dalla Commissione del Consiglio regionale, è quello di studiare un modo contributivo, da parte della Regione sarda, diverso da quello attuale.

Oggi, allo stato attuale, non è possibile prevedere in che modo, o perlomeno da parte

nostra non possiamo suggerire soluzioni; si tratta di studiare insieme quali soluzioni devono essere apportate.

Comunque, nella Regione, come tutti sappiamo, oltre all'ARST operano nel servizio automobilistico altre aziende pubbliche: le Ferrovie Meridionali Sarde, le Ferrovie Complementari Sarde, le Strade Ferrate Sarde. In queste aziende si interviene da parte dello stato con una cifra che oggi si aggira attorno ai 30 miliardi l'anno che, sommati agli otto che la nostra Regione dà all'ARST e sommati agli altri soldi che gli enti locali e la stessa Regione danno alle aziende di trasporto pubblico urbano, possono arrivare ad una somma di circa 40 miliardi l'anno. Questa è la cifra globale colla quale il pubblico potere interviene in Sardegna per gestire il servizio automobilistico su gomma. Allora, nel momento in cui il pubblico potere fa uno sforzo così consistente sul piano economico, dobbiamo chiederci se il servizio che corrisponde a questo sforzo è adeguato, se veramente a questi soldi che si spendono risponde un servizio ben organizzato, funzionale alle esigenze dei cittadini.

Chiunque abbia viaggiato sugli autobus in Sardegna e abbia, direi, quasi la disgrazia di dover viaggiare tutti i giorni, si rende conto che questo servizio non è adeguato, che questo servizio non risponde alle esigenze dei cittadini. Certamente c'è tutto un discorso da fare per quanto riguarda le Aziende a concessione governativa. La Commissione trasporti, nell'esaminare il piano pluriennale delle Ferrovie dello Stato, ha chiesto nel suo documento conclusivo che queste aziende passino a gestione diretta da parte delle Ferrovie dello Stato, perlomeno per quanto riguarda il servizio su rotaia; consentendo, quindi, se questa richiesta verrà accolta, di avere nel territorio regionale una rete ferroviaria unificata, una gestione unificata della rete ferroviaria e più rispondente alle esigenze della popolazione dell'Isola.

Ma è necessario anche fare un discorso già da oggi con queste aziende. E' necessario fare questo discorso perché tutti quanti sentiamo l'esigenza — e l'abbiamo più volte sollecitato, detto in Commissione, pubblicamente — di anda-

re ad un'organizzazione di servizi che abbiano come punto di riferimento i bacini di traffico. Se non si scioglie questo problema con le Ferrovie Meridionali, con le Ferrovie Complementari, con le Strade Ferrate Sarde, ebbene, noi continueremo a parlare di bacini di traffico senza risolvere questo problema. Ma ai bacini di traffico deve corrispondere anche l'Azienda Regionale Sarda Trasporti, e non possiamo permettere che quest'azienda organizzi propri bacini di traffico. Intanto, perché la legge non gliene dovrebbe dar consenso; secondo, perché è l'Assessorato, in particolar modo ed in primo luogo, che deve spingere, indirizzare la politica di quest'azienda.

Ma tornando, un po' alla legge, noi dobbiamo dire che, a distanza di sette anni dall'istituzione dell'ARST (perché fu istituita con la legge numero 3 nel 1970) e a tre anni dalla legge numero 16, alcuni compiti ed appuntamenti che erano previsti e sono ancora previsti nella detta legge regionale numero 16 non sono stati mantenuti, laddove si parla del coordinamento che l'Assessorato avrebbe dovuto compiere tra l'attività dell'ARST e quella delle altre aziende operanti nel settore. Invece assistiamo, come dicevo prima, molte volte ad una concorrenza che le stesse Aziende pubbliche si fanno sulle linee. Questo fatto oggettivamente comporta degli sprechi che devono essere eliminati nel più breve tempo possibile.

In legge, adesso non ricordo bene se all'articolo 3 o 4, sono previste le conferenze periodiche, regionali e nazionali, che l'Amministrazione regionale avrebbe dovuto indire. Sono anch'esse rimaste lettera morta! Non si ha quindi la partecipazione degli utenti all'organizzazione del servizio e soprattutto non ci si rende conto, da parte delle forze politiche, da parte di tutti quanti, delle difficoltà e dei problemi inerenti al servizio medesimo. E allora assistiamo alla richiesta giusta, sacrosanta, dei paesi isolati che chiedono un pullmann per ogni campanile, e noi dobbiamo andare a vedere anche queste cose. Dobbiamo esaminare se è giusto che un pullmann parta e arrivi a destinazione con 4 persone, oppure se è necessario trovare una linea o una serie di tappe che gli consentano di

arrivare al traguardo finale, alla tappa finale con un carico pieno. Ebbene: non solo l'Amministrazione regionale non indice queste Assemblee, non indice queste conferenze, ma quando si cerca, come hanno fatto le organizzazioni sindacali a Sassari, di indire una riunione alla quale si invitano e sono state invitate le forze politiche a partecipare, succede che si viene diffidati (come lo sono stati i sindacati) a non farlo più da parte del Presidente dell'Azienda, con una lettera inviata alle organizzazioni sindacali, per aver aperto i cancelli dell'azienda alle forze politiche, quindi per aver fatto conoscere alle forze politiche i problemi di questa azienda.

Eppure là abbiamo scoperto che molte di quelle economie che i dirigenti dell'ARST ci hanno detto che son state fatte in questi anni, sono state realizzate a discapito del servizio; che molti pullmanns viaggiano sporchi, senza che si faccia la pulizia al loro interno non da giorni, ma da mesi. Ecco le economie dove si fanno! Alcuni pullmanns sono infestati di pidocchi che hanno proliferato, e possono così andare, emigrare anche loro e viaggiare nei vari paesi, certo, nei vari paesi dell'Isola ... senza pagare il biglietto, fra le altre cose. Quindi anche questo è un fatto grave!

Questo atteggiamento che il direttore dell'Azienda ha assunto noi lo riteniamo un atteggiamento grave, che non è più possibile nel 1977, nel momento in cui anche le aziende private aprono i cancelli alle forze politiche quando queste vengono invitate dalle organizzazioni dei lavoratori. Pertanto noi chiediamo all'Assessore di richiamare il Presidente dell'Azienda perché queste cose non avvengano più!

La Commissione consiliare, nell'esame di questo provvedimento di legge, nel concludere l'esame del provvedimento di legge, ha deciso di avviare un'indagine su questa azienda. Noi la faremo: penso che cominceremo a calendarizzarla con la prossima riunione della Commissione trasporti, perché vogliamo capire meglio i motivi della passività di questa azienda e, soprattutto, vedere come a questa si può rimediare, anche per consentirci di completare il discorso

della pubblicizzazione dei trasporti in Sardegna, nel quadro delle attuali disponibilità e delle compatibilità finanziarie ed economiche che la Regione Sarda ha, nonché per entrare anche nel merito della gestione e dell'organizzazione dei servizi dell'Azienda.

Prendiamo l'agente unico: perché non si fa? Quali difficoltà a questo si manifestano? E' necessario che esista il controllore dell'agente che viaggia con una macchina privata, cioè una macchina dell'azienda (con autista qualche volta, anzi, il più delle volte), per andare a controllare se il bigliettaio ha staccato tutti i biglietti e se c'è qualcuno che non sta pagando? Io vorrei sapere se questo servizio corrisponda poi ad un'entrata o se serva invece a sistemare "qualche altra cosa", mentre invece si dovrebbe avere fiducia nei lavoratori che operano nel settore, corresponsabilizzandoli ad una gestione migliore del servizio.

Un altro problema che io voglio sottoporre qui alle forze politiche ed all'Assessore è quello relativo al rinnovo del Consiglio di amministrazione di quest'Azienda. Ormai è cinque anni, (o tre) che è scaduto e non si riesce, o si riesce solo raramente, a trovare il numero legale, a mettere su il numero legale del Consiglio medesimo; è questo un problema urgente e le organizzazioni sindacali, nell'ultimo sciopero, hanno fatto anche quest'argomento oggetto della rivendicazione della lotta dei lavoratori. E' necessario risolverlo in tempi brevi, questo problema!

Per questi motivi ancora non vediamo chiaro, non abbiamo chiare tutte le questioni che riguardano quest'Azienda e la sua gestione, nonché l'utilizzazione di questi soldi. Quando ci vengono a dire in Commissione, i dirigenti dell'ARST, che è più economico, più conveniente per l'azienda dare la manutenzione dei servizi, di alcuni servizi ai privati e poi si fa un'operazione ad Oristano che costa qualche miliardo, vorremmo sapere perché queste cose si fanno, quando al miliardo poi dovremmo aggiungere gli ulteriori costi che quella operazione dovrà comportare. Certo, può voler dire sganciarsi da certi monopoli, ma non lo so se oggi queste cose siano possibili, e dobbiamo

anche considerarle. Per questi motivi noi annunciamo anche qui in Aula l'astensione del nostro Gruppo della votazione su questo disegno di legge.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RAGGIO.

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

PUDDU PIERO (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che il disegno di legge 249 non abbia bisogno, dopo gli interventi svolti in Aula, di una lunga illustrazione. Solo che, come è costume della nostra assemblea, per amore di noi stessi, per amore di discorso, noi siamo abituati ad uscire dal reale della proposta in discussione per fare o per tentare, in tempi estremamente brevi e senza ascolto da parte dell'Assemblea, di fare una disamina dell'intero problema. Io non vorrei ricadere — anche se tentato lo sono — nello stesso errore di altre volte. Credo che sia indispensabile tener conto che il problema della pubblicizzazione è un problema acquisito da parte, credo, delle forze politiche che costituiscono l'attuale intesa, che costituiscono la maggioranza di governo della Giunta regionale sarda. Quindi il discorso sulla pubblicizzazione è un discorso che può essere affinato, è un discorso che va migliorato sulla base dei dibattiti che faremo in Assemblea e dell'esperienza, ma è un discorso che non ha possibilità di "ritorno".

E' impossibile — io credo — continuare a disprezzare e a non capire il valore dell'operazione che quest'Assemblea ebbe a fare, prima di altre regioni, quando si arrivò ad avere nel settore dei trasporti su gomma, sulla base dello Statuto, la pubblicizzazione e la presenza, in buona sostanza, della mano pubblica. Allora il discorso sugli errori che ci sono, sulle deficienze che ci sono, deve trovare collocazione nelle dichiarazioni programmatiche della Giunta quando, per la prima volta nella vita della nostra autonomia, dando rilevanza al settore, il Consiglio ebbe a deliberare l'istituzione dell'Assessorato ai trasporti, ebbe a crea-

re una Commissione speciale per i trasporti, ebbe cioè ad esaltare il problema. Solo che dal dire al fare c'è qualche differenza! Perché, quando andiamo ad esaminare la funzionalità dell'Assessorato, ci accorgiamo che oltre il direttore dei servizi non si è andati; ci accorgiamo che non vi è una profonda riflessione all'interno delle forze politiche per quanto riguarda il problema dei trasporti (che sbandieriamo quando ci sono momenti contingenti, quando ci sono momenti di pressione, però non siamo conseguenti, perché non dotiamo né l'Assessorato né il Consiglio regionale di quelle strutture, di quella riflessione, di quello studio che consenta di far sì che il settore dei trasporti veramente acquisisca quella centralità e quell'importanza che, a parole, tentiamo di dare).

E allora, se il discorso è questo, evidentemente credo che sia difficile al collega Assessore portare argomenti più di quanti noi stessi abbiamo portato in Aula, perché quando ad una struttura fatiscente è impossibile coordinare l'intero settore per una deficienza di strutture, e quando con la legge numero 1 abbiamo introdotto il concetto per cui tutti gli atti degli enti, e quindi anche dell'ARST, vengono controllati da un ufficio apposito della Presidenza del Consiglio, il coordinamento manca, la conoscenza del settore manca.

Credo che, arrivati a questo punto, sia indispensabile andare a rivedere la numero 16; sia indispensabile fare una riflessione sulla numero 16, non per tornare indietro sui principi, ma per vederla alla luce dell'esperienza. La legge numero 16, quella che ha creato l'Azienda Regionale Sarda dei Trasporti — noi la chiamiamo azienda, ma in realtà è un ente; è assimilabile giuridicamente ad un ente quanto altri che abbiamo nella struttura organizzativa della Regione —, credo che sia indispensabile esaminarla per fare una riflessione sull'ARST.

Diceva qualche collega che noi abbiamo una serie di interventi da parte dello Stato nei confronti delle Ferrovie Meridionali Sarde (che non sono più ferrovie, perché non gestiscono manco un metro di linea ferroviaria; sono ormai un'azienda automobilistica), delle Ferrovie Complementari e della Strade Ferrate Sarde.

In buona sostanza, la gran parte di queste sigle gestisce trasporti su gomma. Credo che sia indispensabile, se vogliamo trasferire dal discorso teorico al reale, al concreto, le cose che diciamo, se vogliamo cioè che i bacini di traffico siano dei dati reali, andare a fare il discorso in collegamento anche col governo del territorio, perché non si può continuare a fare una politica dei trasporti senza conoscere quello che di scolarità si crea nelle singole zone, nei singoli comuni. Non possiamo fare un discorso di programmazione dei trasporti senza sapere l'incidenza dei servizi di natura sociale che si creano nei diversi comuni, senza conoscere la programmazione industriale.

Quand'è che sono scoppiati i trasporti? Quando noi, perseguendo nell'errore, abbiamo continuato all'interno di alcuni poli (SIR di Portofino, Cagliari-Rumianca, a Sarroch, o Villacidro) a far sì che tutte le iniziative industriali si concentrassero in quelle zone, creando i fenomeni di pendolarità operaia che conosciamo; quando abbiamo consentito che la scolarizzazione di un certo tipo avesse una presenza in certi centri e non avesse una presenza reale all'interno del tessuto territoriale; e quando — dobbiamo dirlo — ci siamo resi colpevoli della mancanza di una legge per programmare, per governare il territorio; quando abbiamo consentito che Cagliari esplodesse, diventasse qualche cosa di irreali nella realtà della Sardegna, per cui la pendolarità su Cagliari è di decine di migliaia di unità giornaliere. In buona sostanza, quando non si sono create le premesse, noi possiamo certo parlare di programmazione dei trasporti, ma ne parliamo a vuoto, perché occorrono le premesse, occorre la legge urbanistica, occorre una legge per quanto riguarda la programmazione dei servizi sociali; occorre cioè programmare sul serio, senza di che noi faremmo bacini di traffico che potranno evitare ripetizioni, che potranno armonizzare meglio le presenze di diversi autotrasportatori o di coloro che sono vettori di trasporto, ma non risolveremo seriamente il problema.

Fatta quest'osservazione, parliamo dell'ARST. Su di essa noi meniamo grande scandalo, qualche volta. Non v'è dubbio che ci sono

alcune cose che vanno risolte, che vanno viste, però noi dobbiamo dire che il trasporto (e parlo di trasporto, non sto parlando dell'ARST) dà un utile sociale che è ravvisabile nella possibilità per i cittadini studenti, per i cittadini operai, per le donne di casa, di acquisire esperienza, di prepararsi a produrre nella società. E' questo un utile che noi non riusciamo a vedere e che invece gli studiosi della materia ormai riconoscono esistente, cioè il servizio dei trasporti è un servizio sociale. Se poi andiamo a guardare i dati, alcuni indici di altre aziende pubbliche, noi, in buona sostanza, non stiamo proprio peggio. Ne ricordo solo qualcuna: mentre l'Azienda Regionale Sarda dei Trasporti si trova nella situazione di avere — per quanto riguarda gli introiti su ogni cento lire — 26,8 lire di proventi dati dal traffico e 73,2 lire di disavanzo; abbiamo che ad Ancona — per esempio — l'89 per cento è disavanzo e il resto è dato dai proventi; a Rimini l'81 per cento è disavanzo e il resto è dato dai proventi. Potremmo citare anche altri esempi prima di arrivare all'Azienda Consorziale dei Trasporti di Cagliari, dove pure le differenze sono ancora notevoli.

Rimane da precisare che si tratta di altri tipi di servizi, perché non sono evidentemente trasporti a lungo raggio.

Dette queste cose, il nostro Gruppo è favorevole al disegno di legge, sia perché venne proposto quando io ero Assessore (ma non solo per questo), sia perché abbiamo ritenuto valide le cose che sono state esposte, documentate nei bilanci dell'Azienda Regionale Sarda dei Trasporti, sia perché riteniamo che bisogna superare una situazione di disavanzo continuo che, in realtà, produce altro disavanzo, perché ricorrendo al credito bancario ci si trova in grosse difficoltà. Noi abbiamo ritenuto di invitare la Giunta e l'onorevole Assessore a studiare una modifica che consente meccanismi definitivi diversi, senza dover ricorrere a proposte o disegni di legge che debbano essere introdotti di volta in volta secondo la situazione dell'ARST.

Ma noi da questa tribuna diciamo anche che l'Assessore deve andare ad esaminare tutta la

legge dell'ARST, per fare un discorso, un confronto che consenta di far sì che l'azienda abbia ad acquisire tutto il settore dei trasporti gommati, definendo i rapporti con le Ferrovie Complementari e con le Ferrovie meridionali.

Abbiamo ed ho presentato (anche come Presidente della seconda Commissione) un emendamento sostitutivo totale, tempestivamente da diffondere, da distribuire ai colleghi, che riguarda l'esigenza che il contributo di 4 miliardi venga garantito non solo per il '77, dove troviamo copertura, ma anche per il '78. Vi è qui una lacuna: resta il 1976, ed è un discorso che, così, in via di confronto personale, abbiamo fatto con alcuni consiglieri e con lo stesso Assessore. Vi è la necessità di coprire il disavanzo del '76, ma meccanismi della legge di bilancio non lo consentono. Noi ci troviamo dunque nella situazione di non avere garantita la copertura che risulta nel bilancio del 1977 nel capitolo per nuovi oneri legislativi. Si potrebbe con una forzatura — ma allora è la Giunta che deve decidere — compiere scelte di altro tipo, perché c'è una serie di indicazioni allegate alla tabella nell'apposito capitolo dove vengono attribuite le somme per altri provvedimenti che la Giunta evidentemente deve proporre (alcuni sono anche in fase di definizione). E' quindi un problema di scelta.

Si è parlato anche di recupero di altre somme: noi questi dati non li abbiamo, non avevamo dati che ci consentissero in quella sede di definire un provvedimento del genere. Abbiamo ritenuto, tutti d'accordo, sia pure poi, nella fase conclusiva, con l'astensione del Gruppo comunista, che non fosse possibile andare a coprire con le attuali disponibilità in bilancio i tre esercizi. Abbiamo allora chiesto e chiediamo all'Assessore che abbia a definire il problema con un provvedimento organico; che abbia a rivedere, dopo un confronto con le forze politiche, alcune parti di questa legge, sì da consentire che l'Azienda Sarda Regionale Trasporti abbia a funzionare nel modo che noi riteniamo indispensabile, nel modo in cui siamo convinti, nell'interesse cioè della Sardegna e per il servizio che deve essere reso alla comu-

nità.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fadda, relatore.

FADDA (M.A.P.S.), relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo una discussione che forse è stata più ampia del previsto anche in relazione ai contenuti, stamane al relatore resta il compito di fare da notaio di quello che la Commissione, nel suo insieme, ha voluto esprimere. Potrei rifarmi a quanto è già stato scritto, ma forse appare troppo breve e quindi sarà opportuno che io chiarisca alcuni aspetti della questione. Intanto occorre una precisazione: circa le modifiche apportate dalla Commissione all'originario disegno di legge predisposto dalla Giunta, il parere della Commissione medesima è stato unanime. L'astensione comunista sul testo modificato è stata dichiarata in riferimento al quadro politico e non ai contenuti della legge.

La Commissione ritiene che la soluzione proposta con questa legge, con questo disegno di legge 249, sia una soluzione del tutto contingente, non atta a soddisfare le esigenze dell'azienda, come per altro è emerso anche nel dibattito di poc'anzi. Vi è quindi la necessità di soluzioni definitive da un lato e più appropriate dall'altro, e in proposito quindi è parere unanime della Commissione realizzare preliminarmente il massimo di economicità della gestione, che non è apparsa assicurata sino ad oggi. Si è poi fatto cenno alla possibilità di alleggerire i costi relativi al personale, per esempio attraverso l'istituzione dell'agente unico. L'onorevole Loffredo ha fatto cenno alla necessità di identificare delle linee portanti che non si esauriscano soltanto nell'accettazione rivendicativa, campanilistica di certi settori, di certe cittadine, che richiedono servizi finì a sé stessi ma non rientrano nel quadro generale, in cui anche la componente economicistica deve esercitare il suo ruolo

lo senza disattendere la funzionalità del sistema.

Occorre quindi rendere efficiente il servizio sia in linea diretta sia avuto riguardo all'assoluta necessità di coordinare ciò che adesso appare chiaramente scoordinato; occorre cioè realizzare un coordinamento tra le diverse e a volte molteplici aziende che operano nell'ambito dello stesso bacino di traffico. A questo proposito, la Commissione, come è stato accennato da alcuni degli interventi — ed io lo confermo —, si propone di avviare, condurre e definire un'approfondita indagine nel settore, estendendola, oltre che all'ARST, alle altre aziende pubbliche o semipubbliche e private che operano evidentemente nello stesso settore, verificando anche la situazione patrimoniale delle aziende nel loro complesso. A cosa tende quest'iniziativa? Tende a verificare in definitiva in termini politici, economici e finanziari l'eventualità — sottolineo questo termine: eventualità — di una pubblicizzazione integrale dei trasporti interni della nostra Regione.

Ho detto eventualità perché esistono, onorevole Frau, effettivamente delle preoccupazioni in seno alla Commissione, che mantiene fermo il principio dell'obiettivo — direi culturalmente e quindi anche politicamente parlando —, ma anche si rende conto di certe esigenze, di certe priorità, di certi coordinamenti. Sappiamo anche che le risorse finanziarie sono quelle che sono e che, comunque, la pubblicizzazione non deve essere un fatto fine a sé stesso, ma deve rispondere a quei criteri ai quali ho fatto poc'anzi cenno di funzionalità ma anche di economicità, e quindi bisogna marciare di pari passo con queste esigenze. Quindi, da un lato la verifica della politica di pubblicizzazione, dall'altro l'evidenziazione di elementi che permettano di istituire, di realizzare nuovi e diversi da quelli attuali criteri di finanziamento dell'azienda trasporti. In proposito sono state fatte delle ipotesi, e cioè che intanto ci vuole una revisione della legge numero 16, che è una legge correttiva, diciamo così della legge precedente

istitutiva dell'ARST; in legge dovrebbe essere poi prevista (questa è la tendenza unanime della Commissione) una definizione della percentuale dell'intervento pubblico rivolto ai fini prettamente sociali. In che misura la componente sociale gioca al punto da impegnare la risorsa finanziaria pubblica e in che termini? Questo va stabilito definitivamente in legge.

Una volta stabilita la quota percentuale (e questo va fatto attraverso un esame funzionale dell'azienda, ecco perché quest'indagine è coordinata e coordina le varie osservazioni), si tratta di vedere anche la possibilità di un'indicizzazione del contributo, così come del costo tariffario per quanto riguarda la parte, diciamo, privatistica, cioè la parte lasciata al contributo dell'utente attraverso l'utilizzo del servizio. Bisogna trovare un meccanismo, attraverso opportuni parametri, che stabilisca automaticamente l'indicizzazione, per non ricadere in questo discorso costante che poi è di critica da parte di tutti ed appare anche contraddittorio. Io dico che giustamente appare contraddittorio, perché tutti ci togliamo la pelle da dosso e sanguiniamo pensando a quello che costa una cosa di questo genere, ci dichiariamo insoddisfatti del servizio, però perseveriamo nel criterio!

A un certo punto questo è un problema che la Commissione trasporti si pone non più come obiettivo retorico, ma come fatto sostanziale di intesa perfetta con l'Assessorato, tendendo proprio a disciplinare una volta per tutte in legge i criteri, le quote di contributo pubblico e le entrate tariffarie da parte dell'utenza, e nello stesso tempo i criteri di indicizzazione, in modo che ci sia un fatto automatico attraverso parametri para-fissati; i criteri non possono essere soltanto quelli decisi *a posteriori* nei confronti di una gestione non rispondente, che non porta ad altro che agli errori anche di ordine politico, che portano a loro volta a dover intervenire ogni 3 anni con sovvenzionamenti, aprendo una falda che non si sa mai quando verrà ot-turata.

Detto questo, rimane da riferire — questo è il mio compito — anche un aspetto più squi-

sitamente politico. La Commissione unanime rivolge un appello, un invito alla Giunta affinché, al di là dell'incontro triangolare previsto dall'ordine del giorno del Consiglio regionale, con il quale si è aperta la vertenza col governo, si vada ad una conferenza regionale sui trasporti, da realizzare in concreto appunto d'intesa con la Giunta. Per quanto riguarda la Commissione, è stata prevista (come ha detto poco fa l'onorevole Loffredo) l'istituzione di un gruppo di lavoro che studi e approfondisca in termini concreti l'iniziativa. Occorre, peraltro, e questo è un voto unanime della Commissione che io qui pubblicamente, formalmente rivolgo alla Giunta, che si verifichi una volta per tutte la fondamentale questione delle competenze della Regione nel settore dei trasporti, secondo quanto la riguarda a norma dell'articolo 53 dello Statuto della Regione Sarda.

Debbo dire che la Commissione si muove nella scia della volontà politica finalmente espressa nell'ordine del giorno dal Consiglio regionale, ed in questo quadro è da vedere, onorevole Assessore, la decisione della Commissione di ridurre ad un biennio il termine di operatività della legge. Non è soltanto l'aspetto tecnico (evidenziato dall'onorevole Puddu) che resta giustificato per quanto riguarda il '76, ma io ritengo, come la Commissione ritiene, che la Giunta abbia la possibilità di utilizzare altri strumenti (quale ad esempio quello di una legge per il piano riferita esplicitamente al '76) e c'è l'impegno anche della seconda Commissione, per quanto riguarda la ricerca. Si poteva, come si usa fare, spostare sempre a tre anni, cioè dire, invece che nel '76-78, nel '77, '78 e '79; così ci sarebbe stato respiro. Ma questo non si è voluto. Anzi, è costato un certo sforzo — devo dire — ad alcuni componenti riuscire a mantenere almeno i due anni, perché si voleva dare il contributo solo per quest'anno ed impegnare così la Giunta a rivedere la legge sulla base di tutti quei criteri e di quelle necessità che ho evidenziato.

Questo fatto rappresenta, sotto il profilo politico — è doveroso che io lo dica — uno stimolo, un invito alla Giunta perché non si arrivi al '79 con una nuova legge di finanziamento

ma ci sia invece una legge definitiva di riordino del settore e in questo quadro dell'ARST, alla luce delle esperienze maturate e delle indicazioni che, attraverso quegli strumenti che ho indicato, potranno evidenziarsi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti.

BAGHINO (D.C.), Assessore ai trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il collega Fadda ha detto che c'è stata una discussione ampia sulla legge; io direi invece che il clima rispecchia le preoccupazioni espresse dal collega Puddu, che cioè non c'è stata una discussione ampia, perché il problema dei trasporti in Sardegna è sentito a parole ma non è sentito con i fatti.

PIREDDA (D.C.). Come la caccia ...

BAGHINO (D.C.), Assessore ai trasporti. Come il problema della caccia, che è molto sentito perché è un problema molto più importante del problema dei trasporti in Sardegna!

Ma tant'è, la classe politica è fatta come è fatta! Noi siamo una classe politica, il problema dei trasporti va affrontato in questi termini. Certo, io avrei dovuto fare un diverso intervento per come è stata esitata la legge dalla Commissione; avrei chiesto all'Assemblea se è volontà dell'Assemblea medesima mantenere quel voto che è stato espresso nell'approvazione della numero 16, se c'è la volontà di continuare con la pubblicizzazione o meno, perché io così dovevo interpretare la volontà della Commissione trasporti quando non ha voluto tener conto delle indicazioni del piano triennale cassando il 1976. Mi sono tranquillizzato dopo l'intervento del Presidente della Commissione trasporti e del Presidente della Commissione bilancio, anche se hanno rimandato alla Giunta la patata bollente; avrei preferito che un'iniziativa della Commissione con una proposta di legge a ripiano ...

MARRAS (P.C.I.). Come fa la Commissione, se voi stessi dite che non ci sono gli strumenti tecnici?

BAGHINO (D.C.), Assessore ai trasporti. Onorevole collega, l'Assessore al bilancio ha presentato all'esame della Giunta una modifica del bilancio regionale per 21 miliardi; l'Assessore al bilancio ha trovato 21 miliardi quale cifra da presentare alla Giunta, mentre la Commissione esita una legge cassando 3 miliardi e quindi non dando 3 miliardi ad un'azienda gestita democraticamente quale è l'ARST. Anzi, che presentare 18 miliardi, come sarebbe stato giusto, presenta, 21 miliardi! Quindi io ho accettato le indicazioni, ho detto, anche se avrei preferito ...

PUDDU PIERO (P.S.I.). Non è ancora pervenuto. (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Polemizzate con l'Assessore uno per volta, per cortesia!

BAGHINO (D.C.), Assessore ai trasporti. Grazie, signor Presidente.

Quindi, dette queste cose, la Giunta si farà carico senz'altro di presentare un disegno di legge a ripiano per il 1976. Debbo dire che dal '74 — anno di effettivo inizio di gestione dei servizi da parte dell'ARST — al '76 i chilometri percorsi sono passati da 15 milioni e 100 a 16 milioni e mezzo; il numero dei viaggiatori trasportati è salito da 14 milioni e 400 a 17 milioni e 800, quasi diciotto milioni. Le previsioni per il '77 sono di circa 18 milioni e 150.000 chilometri e i viaggiatori trasportati pari a quasi 20.000.000. La tariffa chilometrica è passata da 9,41 lire del '74-'75 a 12; da 15 lire nel '76 alle attuali 18 lire. Quindi si pagano 18 lire a Km. nel 1977 a partire dal 23 marzo. I proventi del traffico sono passati da 3 miliardi e 70 milioni nel '76 ed una previsione di 6 miliardi e 75 milioni per il '77.

I costi di esercizio sono passati da 8 miliardi e 770 milioni del '74 (mentre la Regione Sarda con la legge istitutiva dava 4 miliardi) a 11 miliardi e 269 milioni — sto parlando dei costi di esercizio per il '75 —, a 16 miliardi e 60 milioni nel '76, con una previsione di 19 miliardi e 131 milioni nel '77. Cioè l'ARST, come costo d'esercizio avrebbe 19 milioni e rotti.

E' opportuno evidenziare che le spese del

VII LEGISLATURA

CCXIV SEDUTA

16 GIUGNO 1977

personale rappresentano il 75 per cento del costo del servizio. Nel '76 sono stati spesi per il personale 12 miliardi; si prevede una spesa di 14 miliardi per il '77.

FADDA (M.A.P.S.), *relatore*. Quanti sono, Assessore?

BAGHINO (D.C.), *Assessore ai trasporti*. I dipendenti sono 1115, unità più, unità meno.

Il contributo ordinario previsto dalla legge numero 16 è stabilito, come tutti sapete, in 4 miliardi. I proventi del traffico coprono circa il 40 per cento del costo effettivo del servizio; il 22 di esso è pagato dalla collettività attraverso il contributo regionale; resta scoperto il 38 per cento del costo di esercizio, il che determina gli squilibri di gestione dell'azienda. L'andamento crescente dei costi rispetto ai ricavi e la necessità di contenere il deficit annuale di esercizio avevano indotto la Giunta, il Consiglio e successivamente il CIPE, ad approvare il programma di sviluppo economico e sociale '76-'77, che prevedeva appunto l'erogazione di un contributo di 4 miliardi per gli anni '76, '77 e '78; conseguentemente, la Giunta precedente aveva presentato la legge che oggi stiamo discutendo. In attuazione del programma triennale, la Giunta dunque ha presentato al Consiglio questo disegno di legge; la Commissione trasporti, nell'esaminarlo, ha ritenuto opportuno modificare il termine di operatività della legge, anziché per il triennio prefissato, in un biennio per il '77-'78, diminuendo da 12 a otto miliardi il contributo per l'azienda.

Quindi, come dicevo all'inizio, non si comprende su quali elementi di fatto (anche se sono state portate delle giustificazioni) in suo esclusivo possesso abbia fondato la decisione di decurtare il contributo già stabilito in precedenza, mentre i dati esposti nelle premesse avrebbero dovuto essere semmai congruamente aumentati in ragione delle esigenze finanziarie dell'Azienda. E' necessario, ove non si voglia incrementare il deficit dell'esercizio, come giustamente ha fatto notare il consigliere Frau e come hanno fatto notare tutti quelli che sono intervenuti, che si stabilisca un nuovo criterio, che preveda

la modifica della legge numero 16 e fissi un modo diverso di intervenire nell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, sempre dato per certo che la volontà del Consiglio sia quella di andare avanti con la pubblicizzazione dei trasporti. L'Assessorato ha già in atto, sta già operando alla revisione della 16, e pensiamo noi di istituire una sovvenzione chilometrica di esercizio per un periodo di tempo che potrebbe essere stabilito in 3 anni.

Questa sovvenzione permetterebbe all'azienda di operare economicamente nell'ambito della sovvenzione stessa e potrebbe essere determinata sulla base del consuntivo aggiornato con i dati desunti dai preventivi. E' un nuovo modo di intervenire che permetterebbe di risolvere i problemi e le preoccupazioni che tutti gli interventi hanno manifestato. E' chiaro si dovrà migliorare e si dovrà vedere se sarà necessario indicizzare: noi riteniamo, come Assessorato, che questa sia una forma corretta per intervenire con la modifica della legge numero 16.

Come dicevo, tutto questo, beninteso, se la volontà del Consiglio è sempre quella di attuare la legge 16 e completare la pubblicizzazione degli autoservizi di linea. Nell'ipotesi invece che l'opportunità che ha indotto la Commissione a privare l'ARST di 3 miliardi equivalga ad un mutamento di orientamento ed alla volontà di tornare al precedente sistema di assetto privatistico del settore delle autolinee, sarà necessario che il Consiglio manifesti con chiarezza tale suo intendimento. Io credo che, con gli interventi che oggi si sono succeduti, la volontà del Consiglio sia quella di andare avanti con la volontà espressa nella numero 16, cioè con una graduale, ragionevole, programmazione. Se ho capito bene gli interventi dei colleghi, compreso quello del collega Loffredo, si vuole una programmazione seria sulla pubblicizzazione, mandarla avanti guardando le cose concretamente con maggior controllo, con maggiore democrazia nella gestione soprattutto dell'Azienda. Loffredo, a nome del Partito comunista, dice che è per la pubblicizzazione, che è per andare avanti nello spirito della 16, ma che desidera una programmazione seria — che si faccia in Sardegna — in materia di trasporti, una programmazio-

ne con individuazione dei bacini di traffico, in modo che sia chiaro l'indirizzo che hanno i quattrini che la Regione sarda spende per dare contributi all'Azienda.

E' sottinteso che a questo maggiore impegno da parte dell'Amministrazione regionale e della collettività sarda deve corrispondere una conduzione aziendale, da parte dell'ARST, improntata a criteri della massima economicità, ad un'azione di coordinamento, di controllo e di vigilanza da parte di quest'Amministrazione che tenda a far realizzare solo quei servizi che possono, con certezza, rivestire carattere sociale.

Alcune risposte io debbo dare ai colleghi che sono intervenuti, e riguardano soprattutto il sapere qualcosa sulla volontà della Giunta di rinnovare il Consiglio di amministrazione, ormai scaduto. E' già stata presentata in Giunta (se ne discuterà, credo, in questi giorni) la mia richiesta per il rinnovo del Consiglio di amministrazione dell'ARST.

Circa il "piano autobus" di cui hanno parlato il collega Monni ed altri, è già stata presentata la relativa legge all'Assessorato; la Giunta ha già approvato la legge che dovrà andare, se non vi è ancora andata, in Commissione trasporti per il relativo esame.

L'onorevole Murru e tutti i colleghi hanno parlato della necessità di tagliare i rami secchi. Io credo che, con una programmazione seria di trasporti, ci sarà un impegno da parte dell'Assessorato, in modo da affrontare settorialmente il problema dei trasporti in Sardegna per poi convogliare il tutto in un programma unico. Io credo che ciò si possa fare; l'Assessorato ha già indirizzato la sua azione in questo settore. Dopo le dichiarazioni dei presidenti di tutti i Gruppi, la Giunta si ripromette di presentare un disegno di legge per il ripiano del bilancio del '76, perché lo riteniamo necessario, almeno sino a quando non ci saranno dei fatti clamorosi. Io debbo sottolineare che l'ARST, non dimentichiamolo, è controllata e guidata da forze, da uomini che il Consiglio regionale ha espresso, non dimentichiamolo. Io l'ho già detto in un'altra occasione che nell'ARST vi sono uomini che il Consiglio regionale ha indicato e forse è

l'azienda più democratica fra le aziende pubbliche che esistono, in quanto ha tutte e tre le organizzazioni sindacali presenti nel Consiglio di Amministrazione. Bisogna stare attenti quando si fanno affermazioni di conduzione o di gestione in un certo senso!

Io non credo, o meglio credo, come qualcuno ha detto, se non sbaglio l'onorevole Puddu, che non tutto o tutto vada bene; ci sarà la necessità di vedere, di approfondire. Sono lieto che la Commissione trasporti abbia preso impegno di fare un esame approfondito per vedere come stanno le cose; d'altronde, credo che lo strumento più democratico come espressione del Consiglio sia la Commissione, e la Commissione abbia il diritto-dovere di vedere come i soldi che noi gestiamo siano stati spesi o saranno spesi. Se quei famosi rami secchi dovranno essere tagliati, accetto l'invito rivolto dal Presidente della Commissione all'Assessorato di collaborare per una visione globale, armonica dell'insieme; l'Assessorato si tiene a completa disposizione perché questo è lo spirito che ci ha mosso sino adesso. Riteniamo, concludendo, di aver fatto il nostro dovere.

PRESIDENTE. Per dichiarazione di voto, ha facoltà di parlare l'onorevole Marraccini.

MARRACCINI (D.C.). Signor Presidente, non sono potuto intervenire nella discussione generale perché impegnato in una riunione che riguardava un altro disegno di legge che l'Assemblea dovrà discutere forse questo pomeriggio. Mi limiterò a fare una brevissima dichiarazione di voto.

La legge che noi stiamo discutendo non investe il problema dei trasporti, evidentemente. Il collega Puddu, nel suo intervento, ha veramente delineato quella che è l'incidenza dei trasporti sullo stato della nostra Regione; è un'incidenza che affonda le sue radici in un processo storico, in un processo economico, geografico e sociale, ed è una linfa vitale che percorre tutti gli strati sociali della nostra isola. Dobbiamo, a mio avviso, sollecitare lo Stato a rispondere della lunga carenza nel settore dei trasporti, perché se così non facessimo le ripercussioni

di questa mancata chiamata dello Stato ricadrebbe a catena su tutto il settore, e non soltanto sull'ARST. Basti pensare a quella quota che le Ferrovie dello Stato hanno destinato alla Sardegna nel conto globale complessivo delle quote emesse dall'Azienda per il rammodernamento della rete ferroviaria: considerate che alla Sardegna, per il rammodernamento delle linee ferroviarie, è toccato il 2 per cento, anzi, l'1 e qualcosa per cento; non si arriva al due per cento della quota che le Ferrovie dello Stato hanno destinato per tutta quanta l'Italia.

Questo cosa sta a significare? Che storicamente in Sardegna non vi è stata presenza dello Stato nel settore dei trasporti, perché la quota dell'1, tot per cento, è rapportata alla presenza dello Stato nel settore delle Ferrovie dello Stato. Mancando il settore delle Ferrovie dello Stato è venuto gioco forza agli imprenditori privati prima, ed alla Regione adesso, assumere il grande onere del trasporto su gomma, onere che ricade esclusivamente sul bilancio regionale. Ora, è un onere che va al di là delle specialità del piano di Rinascita, diciamo del "più" che il Piano di rinascita dà alla situazione economica sarda, ma è qualche cosa, ripeto, che va oltre questa specialità. Quando noi pensiamo che le quote che la Regione attribuisce ai trasporti vanno quasi tutte in prevalenza all'ARST, diciamo con questo che vengono ad essere mortificate tutte le aziende di trasporto pubblico, e mi riferisco specificamente alle aziende di trasporto pubblico urbano che fanno parte del grosso complesso dei trasporti della Sardegna e che, a un certo momento, non hanno la capacità di autogestirsi, perché gli enti che partecipano a quei consorzi (le province, i comuni) non hanno la capacità finanziaria per far fronte agli impegni di trasporto che sono basilari.

Mi pare che il collega Puddu abbia bene delineato quelle economie che provengono dalla dinamica dei trasporti, economie indirette e direi economie che danno alla socialità una caratteristica specifica.

Si dice che Cagliari va ad assumere una dimensione che non è più umana, e questo è evidente. Se tra un po' Cagliari allarga ulteriormente i suoi confini e non adegua le strutture al

suo allargamento, sarà una città di dimensione alienante. Vediamo come si svolge il traffico a Cagliari, ce ne domandiamo il perché: perché l'Azienda del servizio di trasporto pubblico urbano di Cagliari è un'azienda sottodimensionata rispetto ai mezzi e sopraddimensionata rispetto alle persone che operano nel servizio. Ecco perché, a un certo momento, il problema dei trasporti scende a piramide dalla carenza dello Stato agli impegni della Regione, a quelle che sono le articolazioni cittadine che devono poter assumere una dimensione comprensoriale. Se le varie aziende di trasporto non hanno anche da parte della Regione (è un invito che io rivolgo in questo momento all'Assessore) un coordinamento di tutti i servizi, non soltanto di quelli su gomma, ma anche di quelli su rotaia a scartamento normale e a scartamento ridotto, al fine di dare al lavoratore la possibilità di una mobilità immediata, precisa e costante, io credo che a un certo momento noi faremmo un passo indietro e non in avanti.

Ecco perché io ho voluto prendere la parola, perché lo Stato in questo momento sta varando (o credo che abbia già varato) una legge per consentire alle Regioni l'acquisto di mezzi gommati da attribuire alle aziende di pubblico trasporto; da questo vengono escluse le aziende municipalizzate ed i consorzi pubblici di trasporto urbano. Ecco, bisognerebbe far slittare questo impegno dallo Stato alla Regione, e dalla Regione anche alle aziende di trasporto pubblico urbano, che sono la prima leva del grosso piano di trasporti che la Regione si deve dare. E' un invito particolare all'Assessore, nel confermare il voto favorevole che il Gruppo democristiano ha già espresso nell'intervento del collega Monni, nell'invitare lo stesso Assessore a studiare un piano che coordini le varie aziende e che dia la possibilità anche alle aziende pubbliche urbane (che sono sottodimensionate dal profilo delle strutture e quindi dei mezzi) di essere un pochino più adeguate alle esigenze.

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

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Signor

Presidente, per chiarire il nostro pensiero, molto brevemente, in relazione al voto che abbiamo preannunciato.

Si è fatta abbastanza polemica in quest'Aula sulla pubblicizzazione sì, pubblicizzazione no, sul tipo di gestione che dovrebbero avere queste aziende pubbliche, che sono interessate e quindi responsabilizzate (va sottolineato questo aspetto della questione della pubblicizzazione) a gestire bene il denaro pubblico. Noi siamo per la pubblicizzazione: abbiamo votato per la pubblicizzazione financo nel comune di Cagliari per l'ACT, però una cosa è il sì alla pubblicizzazione e altra cosa è il no alla cattiva gestione. Ecco perché noi abbiamo detto "no" a questo stanziamento senza aver prima accertato le ragioni di esso, perché, secondo noi, senza stare lì a dare delle elucubrazioni, senza stare lì ad arricchire il tema di argomenti che servono più o meno per dar sfogo a certa oratoria di noi Consiglieri regionali, è tutto sintetizzato in due cifre. Qui abbiamo un costo sociale che grava per i due terzi, con una passività tremenda, senza aver mai potuto accertare, nonostante le dichiarazioni molto superficiali dei rappresentanti del Consiglio di amministrazione, quali siano le ragioni di fondo. Se è parlato qui del 76 per cento del costo per il personale. Ora io non lo so fino a che punto in un'azienda pubblica, che deve essere gestita con massima oculatezza, si possa così, con molta superficialità, far passare dei bilanci con costi così gravosi per il personale.

Io vorrei fare un salto (è un ente ben diverso, che in altri tempi, fino a qualche quinquennio fa, era gestito e amministrato in modo diverso): nel bilancio dell'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale le spese amministrative, quindi comprese anche le spese per il personale, erano attorno al 2-3 per cento dell'intero bilancio. Eppure era un ente pubblico, era gestito in una maniera molto accurata, era gestito in una maniera in cui tutti i lavoratori potevano controllare la giusta spendita dei fondi in beni patrimoniali e in oneri sociali; per quanto riguarda il costo sociale delle prestazioni, potevano accertare con oculatezza l'andamento dell'ente.

Quindi, io ribadisco il mio "no" per il tipo di gestione che è documentata da queste cifre che sono semplicemente spaventose. E' un "no" anche all'emendamento (così ci liberiamo dal fare un altro intervento, Presidente), è un no anche all'emendamento, proprio perché già si ipotizza per gli anni successivi una passività, il che significa un perseguire in questo tipo di gestione. Consentitemi di dire, cari colleghi, che dalla legge numero 16 ad oggi non ci siamo accorti che queste cose devono essere corrette, emendate, e che dalla legge numero 16 ad oggi l'Azienda Regionale Sarda dei Trasporti non soddisfa affatto quelle che sono le esigenze degli utenti e soprattutto quelle che sono le ragioni di fondo di cui noi consiglieri regionali dobbiamo tener conto. Il collega di parte socialista che mi ha preceduto ha detto una cosa molto intelligente, che però ricade su coloro che fino ad oggi non hanno provveduto: è necessario, prima di fare grossi piani, prima di programmare sui trasporti, procedere esattamente alla — queste sono le parole — programmazione urbanistica. E allora, io mi domando, come è che si è potuti andare incontro alla pubblicizzazione, quindi incontro a dei costi così gravosi per conto della Regione senza aver previsto che prima di affrontare tante spese era necessario fare la programmazione per l'urbanizzazione, la programmazione urbanistica del territorio della Sardegna? Sono non affermazioni mie, ma concetti che condivido; non si può continuare per altri trent'anni col pressapochismo col quale si è amministrato fino ad oggi nella Regione Sarda! Sono trent'anni che si ripetono questi discorsi!

Io sono da tre anni qui nel Consiglio regionale, e di volta in volta che dobbiamo esaminare leggi o questioni di una certa importanza, che comportano l'impegno del Consiglio regionale, mi trovo di fronte sempre a gravi difficoltà. Noi abbiamo esaminato a fondo le leggi che devono dare un nuovo volto alla Sardegna; dalla legge 33, alla legge agro-pastorale e a tante altre leggi che sono pronte ad essere discusse; vedremo quale sarà questo nuovo volto, col gravame, col costo soprattutto per quanto riguarda la riforma agro-pastorale. Vedremo quan-

VII LEGISLATURA

CCXIV SEDUTA

16 GIUGNO 1977

to costerà la riforma agro-pastorale, e quanto rimarrà poi per riformare veramente la terra e la pastorizia!

Quindi il discorso — e mi avvio alla conclusione —, il discorso sulla pubblicizzazione è un discorso che va esaminato sotto i due aspetti; noi siamo perfettamente d'accordo perché si va incontro a delle esigenze moderne, perché si va incontro ad un soddisfacimento dell'opinione pubblica e quindi dei cittadini che devono fruire di questi servizi pubblici, però lasciatemi dire che, se la pubblicizzazione è una continua perdita, non vedo perché, onorevole Puddu, la legge numero 16 sia da considerare inamovibile. Ma che discorsi sono questi? La legge numero 16, se è necessario, la si può sostituire anche con un'altra legge.

A questo riguardo, lei, onorevole Assessore, ha parlato ribadendolo, ricalcandolo, rispondendo al collega comunista ...

PRESIDENTE. Onorevole Murru, la prego.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Io vorrei chiedere: se la legge numero 16 può essere migliorata, anche rifatta, si rifaccia, dando corpo alla democratizzazione. Noi siamo tutti, del Movimento Sociale Italiano-Destra Nazionale, per la vera democratizzazione; noi vogliamo istituzionalizzare davvero il principio della democrazia, portando addirittura non solo ai lavoratori che sono all'interno dell'azienda, ma anche ai lavoratori utenti, quelli che partecipano ai problemi dei trasporti, all'esterno dell'azienda stessa, senza lasciare deleghe ad un Consiglio di Amministrazione che verticisticamente è imposto da forze politiche o da forze che, magari, sono estranee all'interesse generale del problema dei trasporti e dell'Azienda regionale trasporti.

E allora, se facciamo questi ragionamenti, vedremo che partecipando, essendo quindi responsabilizzati — ed ho concluso — la gestione potrà essere molto diversa se tutti saranno impegnati in un certo tipo di gestione che deve caratterizzare le aziende pubbliche.

PRESIDENTE. Poiché non vi sono altre

dichiarazioni di voto, metto in votazione il passaggio alla discussione degli articoli. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura del titolo.

VIRDIS, Segretario:

TITOLO

“Integrazione del contributo annuale di gestione dell'Azienda regionale sarda trasporti per il biennio 1977-1978 di cui all'articolo 25 della legge regionale 20 giugno 1974, n. 16”.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare sul titolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

VIRDIS, Segretario:

Art. 1

L'Amministrazione regionale è autorizzata a concedere all'Azienda regionale sarda trasporti (ARST) un ulteriore contributo annuo di lire 4.000.000.000 per gli esercizi 1977 e 1978, ad integrazione dei contributi annui di gestione per i medesimi periodi concedibili nella misura massima, ai sensi dell'articolo 25 della legge regionale 20 giugno 1974, n. 16.

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.

VIRDIS, Segretario:

Art. 2

Le spese per l'attuazione della presente legge fanno carico al capitolo 16523 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1977 ed al capitolo corrispondente dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1978.

Per l'anno 1977 a favore del suddetto capitolo 16523 è stornata la somma di lire 4.000.000.000 dal capitolo 17904 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1977 (rispettivamente 2.000.000.000 dalla lettera A, punto 2, dell'elenco n. 4, allegato allo stesso bilancio e 2.000.000.000 ai sensi dell'articolo 8 — spese correnti — punto 1, della legge regionale 15 marzo 1977, n. 13).

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento, sostitutivo totale, a firma Puddu Piero. Se ne dia lettura.

VIRDIS, Segretario:

“Il testo dell'articolo 2 è sostituito dal seguente:

‘Le spese derivanti dall'attuazione della presente legge fanno carico al capitolo 16523 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per gli anni 1977 e 1978.

A favore del suddetto capitolo è stornata la somma di lire 4.000.000.000 dal capitolo 17904 del bilancio della Regione per l'anno 1977; rispettivamente 2.000.000.000 dalla lettera A, punto 2, dell'elenco n. 4, allegato allo stesso bilancio e 2.000.000.000 ai sensi dell'articolo 8, punto 1, della legge regionale 15 marzo 1977, n. 13; per l'anno 1978 per i 2.000.000.000, corrispondenti all'intervento per l'anno 1977 di cui alla legge regionale n. 13, si farà fronte con una quota delle maggiori entrate dell'imposta di fabbricazione derivante dal loro naturale incremento’ ”. (1)

PRESIDENTE. L'emendamento viene dato per illustrato.

Poiché nessuno domanda di parlare, per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti.

BAGHINO (D.C.), Assessore ai trasporti.
La Giunta lo accoglie.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Puddu Piero, sostitutivo totale. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

VIRDIS, Segretario:

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 del disegno di legge: “Integrazione del contributo annuale di gestione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti per il triennio 1976-1978 di cui all'articolo 25 della legge regionale 20 giugno 1974, numero 16”.

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	44
votanti	27
maggioranza	20
favorevoli	22
contrari	5
astenuti	17

(Il Consiglio approva).

*(Hanno preso parte alla votazione: Aned-
da - Are - Baghino - Viridis - Carrus - Corona -
Dessanay - Erdas - Fadda - Farigu - Floris Seve-
rino - Francesconi - Gianoglio - Isola - Lippi -
Loretto - Marraccini - Monni Pietro - Mura -
Murru - Nuvoli - Piredda - Puddu Piero - Saba -
Spina - Tronci - Zurru.*

*Si sono astenuti: Presidente Raggio - Ber-
linguer - Cardia - Careddu - Corrias - Granese -*

Loffredo - Macis - Mancosu - Marras - Melis Egi-
dia - Muledda - Muravera - Orrù - Puggioni -
Sechi - Sini).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio pro-
seguiranno nel pomeriggio alle ore 17 e 30.

La seduta è tolta alle ore 13 e 25.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Capo Servizio

Dott. Irene Zurrida
