

CLXXXV SEDUTA

MERCOLEDÌ 18 MAGGIO 1955

Presidenza del Presidente CORRIAS EFISIO

INDICE

Disegno di legge: «Concessioni definitive di auto-servizi pubblici di linea per trasporti dei passeggeri, bagagli e pacchi agricoli». (78)

(Discussione e approvazione):

COLIA	3735-3743-3744-3746
PREVOSTO	3736-3741
MELIS, Assessore agli enti locali e trasporti	3736-3738-3741-3745-3746
SOGGIU PIERO	3738-3745
MURETTI	3739
FILIGHEDDU, relatore	3739-3745
CRESPELLANI	3745
PRESIDENTE	3746
(Votazione segreta)	3746
(Risultato della votazione)	3746

Disegno di legge (Per la discussione):

FRAU	3747
PRESIDENTE	3747

Interrogazione (Svolgimento):

CASU, Assessore all'agricoltura e foreste	3733
MILIA	3734

La seduta è aperta alle ore 11 e 15.

DESSANAY, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Svolgimento di interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interrogazione dell'onorevo-

Pag. le Milia al Presidente della Giunta e all'Assessore all'agricoltura e foreste. Se ne dia lettura.

DESSANAY, Segretario:

«Perchè precisino se ritengano o meno indispensabile intervenire presso tutti i Comuni della Sardegna perchè, per l'annata agraria 1954-55, i pastori e i proprietari di bestiame ovino, caprino e bovino vengano esonerati dal pagamento della tassa bestiame o quanto meno la stessa venga ridotta in misura non inferiore al 50 per cento. Ciò in quanto, come ormai risaputo e discusso, la presente annata agraria è stata ed è tragicamente sfavorevole — a causa della persistente siccità — ai piccoli, medi e grandi proprietari di bestiame». (303)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore alla agricoltura e foreste ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CASU (P.S.d'A.), Assessore all'agricoltura e foreste. Penso che l'interrogazione dell'onorevole Milia, anzichè all'Assessore all'agricoltura, avrebbe dovuto essere rivolta all'Assessore agli enti locali. Essa, infatti, riguarda la tassa sul bestiame, che interessa direttamente i Comuni e le loro finanze.

D'altro canto, l'interrogazione, che reca la data del 4 dicembre 1954, mi pare debba considerarsi superata dalla proposta di legge nazio-

II LEGISLATURA

CLXXXV SEDUTA

18 MAGGIO 1955

nale numero 6 approvata dal Consiglio regionale e presentata al Parlamento. Tale proposta, infatti, prevede degli interventi che incidono sulle finanze dei Comuni. All'articolo 1, essa dice che tutte le imposte, e le sovraimposte relative ai fondi rustici e le imposte di ricchezza mobile agraria in Sardegna, sono ripartite in 24 rate.

E' vero: la proposta non parla di tassa bestiame; tuttavia essa crea delle condizioni per cui questa può essere agevolmente pagata. Non si può, però, ridurre questa tassa. Ad esempio, il Comune di Ploaghe, che l'onorevole Milia conosce molto bene, riscuote per l'imposta e sovraimposta comunale sui terreni ben 3.538.000 lire, che, invece di essere pagate tutte in una rata, ovvero in sei rate, vengono pagate in 24 rate. Il bilancio comunale, dunque, viene ad essere un tantino compromesso da questa limitazione di fondi. Riducendo del 50 per cento, come vorrebbe l'onorevole Milia, la tassa bestiame nello stesso Comune di Ploaghe, che da questa ricava 2.750.000 lire, si avrebbe anche una decurtazione di 1.375.000 lire.

Ora, io mi domando se i Comuni che traggono dalla tassa bestiame una buona parte dei loro cespiti possano accettare la riduzione che è stata chiesta dall'onorevole Milia. Vi sono dei Comuni che dalla tassa bestiame traggono delle somme veramente ingenti. Il Comune di Ozieri, ad esempio, riscuote per la tassa bestiame 3.500.000 lire; il Comune di Berchidda ne riscuote 2.300.000 lire, su un totale di riscossioni di 6 milioni. L'incidenza della riduzione proposta dall'onorevole Milia, dunque, sarebbe tale che io non so proprio come potrebbero fare i Comuni a portare avanti la loro amministrazione.

Io mi rendo conto, tuttavia, della importanza che avrebbe questa riduzione per i pastori che tanti danni hanno subito per la siccità dell'autunno scorso e per la attuale siccità; però, se il Governo centrale, al quale il Consiglio regionale si è rivolto, volesse intervenire con dei contributi, io sono convinto che i pastori, ai quali andrebbero buona parte di questi contributi, potrebbero pagare agevolmente la tassa bestiame per intero, come attualmente avviene.

Intanto, colgo l'occasione per dire all'onorevole Milia che la Giunta regionale si è preoccupata anche della grave situazione provocata dalla siccità, situazione che, attualmente, va aggravandosi nelle campagne sarde. L'Assessorato all'agricoltura, oltre ad aver proposto alla Giunta la dilazione del pagamento delle cambiali per i mangimi, che dovrebbero scadere il 31 ottobre, sta studiando un provvedimento di legge per rinnovare, per questa estate, le stesse disposizioni emanate l'autunno scorso, in modo da aiutare i pastori nell'acquisto di mangimi a condizioni vantaggiose come per il passato.

Mi rendo conto, così come se ne rende conto la Giunta, che in effetti la siccità che si sta verificando attualmente è dannosa quanto quella verificatasi l'autunno scorso.

PRESIDENTE. L'onorevole Milia ha facoltà di dichiarare se è soddisfatto.

MILIA (P.N.M.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, devo notare che questa mia interrogazione, presentata il 4 dicembre del 1954, viene discussa dopo quasi mezz'anno dalla sua presentazione. Vi sono delle interrogazioni che, se non vengono discusse entro un breve volgere di tempo dalla loro presentazione, perdono la loro importanza.

La mia interrogazione sulla eventuale riduzione della tassa bestiame aveva, appunto, una grande importanza nel dicembre e nel gennaio scorso; comunque, essa mantiene la sua importanza, nonostante il ritardo con cui viene discussa, per i motivi che ieri, in altra interrogazione, ho già illustrato e sui quali si è trovato d'accordo anche l'onorevole Assessore all'agricoltura. A me interessa richiamare ancora una volta l'attenzione dell'onorevole Assessore e della Giunta sulla situazione veramente tragica in cui versano i pastori sardi.

Su questa questione l'attenzione della Giunta e del Consiglio è stata richiamata ormai centinaia di volte.

Quando l'onorevole Assessore all'agricoltura afferma che questa interrogazione sembrerebbe superata dalla proposta di legge nazionale

numero 6, dice una cosa esatta. Per la verità, però, tale proposta di legge deve ancora essere approvata dal Parlamento ed ho il presentimento che, per lungo tempo, rimarrà allo stadio di proposta, e forse mai diventerà legge per i motivi che io, in altra occasione, ho già illustrato. Sino ad oggi, attraverso le proposte di legge nazionale, nulla è stato fatto per gli agricoltori della Sardegna. E' bene dirlo con forza: nulla si è ottenuto, al di là di un limitato quantitativo di mangime, per il quale gli agricoltori e i pastori sardi hanno dovuto rilasciare delle cambiali che stanno già per scadere e che dovranno essere pagate nonostante il cattivo andamento dell'annata.

Non voglio ora, nel replicare all'onorevole Assessore all'agricoltura, addebitare delle colpe a Tizio, a Caio o a Sempronio. Devo però fare delle constatazioni dolorose. La Regione, forse, non avrebbe potuto far nulla; ma, per disgrazia, neanche il Governo centrale, che è tanto sollecito nello studiare il sistema di rimanere alla direzione della cosa pubblica, nulla ha fatto sino ad ora per venire incontro agli agricoltori e ai pastori della Sardegna. Forse ciò è accaduto perchè non vi sono dei Ministri sardi così come vi sono dei Ministri siciliani; forse è per questo che noi Sardi non riusciamo ad ottenere dal Governo centrale neppure una lira; e basterebbe, a questo proposito, citare quanto è avvenuto per i piani particolari.

Questo volevo dire, onorevole Assessore alla agricoltura; e mi permetto di insistere perchè ella tenti di esperire un tentativo per una riduzione della tassa bestiame. Non mi preme vedere se la competenza per un tentativo di questo genere sia o no dell'Assessore agli enti locali: l'importante è che questo tentativo si faccia. La Giunta veda se presso i vari Comuni della Isola vi sia la possibilità di una riduzione della tassa bestiame. Sappiamo, onorevoli colleghi, qual'è la situazione economica del pastore sardo; non è certo uguale a quella di un industriale lombardo. Vediamo, dunque, se un pastore, anzichè pagare 10.000 lire per la tassa bestiame, riesce a pagare 7.000 o 6.000.

Un tentativo di questo genere si può e si deve fare proprio perchè — ripeto, ed ho conclu-

so — disgraziatamente nessun beneficio, nessun aiuto, nessuna agevolazione hanno sino ad oggi ottenuto i pastori e gli agricoltori della Sardegna.

Discussione ed approvazione del disegno di legge: «Concessioni definitive di autoservizi pubblici di linea per trasporto dei passeggeri, bagagli e pacchi agricoli». (76)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Concessioni definitive di autoservizi pubblici di linea per trasporto dei passeggeri, bagagli e pacchi agricoli».

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

COLIA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, intendo parlare brevemente per dichiarare che il Gruppo socialista, con la raccomandazione espressa in sede di Commissione, in linea di principio è d'accordo sul disegno di legge che stamane è in discussione. Noi socialisti siamo tanto convinti che alla Regione, a norma del suo Statuto, spetti la potestà piena di legiferare in questo campo, che ci stupisce il constatare come i vari Assessori ai trasporti, succedutisi per sei anni all'Amministrazione regionale, pur sapendo che talune concessioni definitive stavano per scadere e che talune norme della legge numero 1822 del 28 settembre 1939 si prestavano ad una dubbia interpretazione, abbiano atteso tanto per presentare un disegno di legge sull'argomento.

Se si sapeva che stavano per scadere talune concessioni definitive riguardanti Società di un certo rilievo, se si sapeva che l'interpretazione della citata legge non era completamente chiara, data la situazione di trapasso di poteri dallo Stato alla Regione, si aveva il dovere di provvedere in tempo. In definitiva, onorevoli colleghi, pare sia una nostra prerogativa quella di dover prendere delle decisioni quando si è dinanzi a situazioni di emergenza o, addirittura, quando non c'è più nulla da fare. Intanto, un articolo apparso proprio ieri su «L'Unione Sarda», ha tentato di porre in rilievo l'opera svolta in Sardegna dalla S.I.T.A. Si tratta di

II LEGISLATURA

CLXXXV SEDUTA

18 MAGGIO 1955

un articolo anonimo, proveniente da ambienti a noi sconosciuti; e pare scritto proprio in occasione della discussione del disegno di legge numero 76.

In perfetta buona fede, si potrebbero fare su questo articolo diverse considerazioni. Mi pare che difendere a spada tratta i servizi della S.I. T.A. e avversare i cosiddetti servizi di gran turismo che operano in Sardegna, in verità, non sia onesto. In Sardegna hanno operato bene e gli uni e gli altri: questa è la verità. E, se un miglioramento dei servizi si è conseguito, ciò è dovuto alla esistenza della concorrenza, cioè alla rottura del cosiddetto monopolio dei trasporti.

In tema di trasporti — noi socialisti più volte l'abbiamo detto, e l'abbiamo ripetuto anche quando si discusse il famoso disegno di legge sulla Sardamare — la Regione ha interesse a facilitare la più larga concorrenza. Ora, noi chiediamo che venga al più presto emanata la legge regionale per la disciplina organica dell'intera materia delle concessioni degli autoservizi pubblici, di qualsiasi natura, di qualsiasi specie. Le nuove concessioni, pertanto, dovrebbero, al massimo, durare ancora per sei mesi, dopo la promulgazione della nuova legge che la Giunta sembra stia per presentare al Consiglio.

Noi, onorevole Assessore ai trasporti, non accettiamo il suo intendimento di voler dare delle concessioni per un periodo di tempo molto lungo. Dalla stessa relazione al disegno di legge in discussione, del resto, risulta che la Commissione all'unanimità ha raccomandato alla Giunta, in attesa della emanazione della nuova legge, di accordare solo delle concessioni a breve scadenza. Per questo, concludendo, dichiaro che, solo se verrà approvato un emendamento tendente ad affermare questo principio, il Gruppo socialista potrà votare a favore del disegno di legge in esame.

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

PREVOSTO (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, a me pare non si possa fare

a meno di mettere, preliminarmente, in rilievo il fatto che la Giunta, mentre ha avuto a disposizione un largo margine di tempo per elaborare determinate iniziative legislative nel campo delle concessioni di servizi automobilistici, all'ultimo momento, in tutta fretta, ha approntato il disegno di legge in discussione.

Tutti sappiamo, onorevoli colleghi, che lo Statuto speciale, se presenta delle deficienze e delle lacune dovute alla situazione storica che presiedette alla sua elaborazione e alla sua approvazione, contiene anche delle disposizioni che consentono delle importanti realizzazioni. Così, in base all'articolo 3 dello Statuto, la Regione ha competenza legislativa primaria in materia di trasporti su linee automobilistiche e tranviarie. L'articolo 6 dello stesso Statuto speciale, inoltre, dà alla Regione la possibilità di esercitare, in questa materia, le funzioni amministrative. Non si spiega dunque perchè, mentre da un lato si lamenta che lo Statuto speciale non è perfetto, dall'altro non si approfitta delle sue disposizioni che consentono alla Regione di affrontare determinati problemi. Si lasciano così cadere quelle disposizioni che consentirebbero alla Giunta d'intervenire tempestivamente in importanti settori della vita isolana. Sono passati sette anni dal 1948, data cui risale l'approvazione dello Statuto speciale...

MELIS (P.S.d'A.), Assessore agli enti locali e trasporti. Ma allora la Regione ancora non esisteva!

PREVOSTO (P.C.I.). Certamente, onorevole Melis; comunque sono passati sei anni dall'inizio della prima legislatura; e tutti noi, per esperienza diretta, abbiamo conosciuto il marasma, il disordine e i pericoli cui andava incontro chi doveva, negli anni scorsi, affrontare dei viaggi. Ma, nonostante questa esperienza, ancora oggi nessuna legge regola questo importante settore della vita isolana.

In queste condizioni, la prima preoccupazione della Giunta sarebbe dovuta essere quella di elaborare e presentare al Consiglio una legge organica che regolasse, in tutti i suoi vari aspetti, questo importante settore della vita

II LEGISLATURA

CLXXXV SEDUTA

18 MAGGIO 1955

isolana, e che tenesse conto dell'esperienza maturata in Sardegna e nelle altre regioni, attraverso l'applicazione delle disposizioni di legge nazionali. Si è invece preferito vivere alla giornata, senza un indirizzo, senza un piano, mentre si sarebbe potuto provvedere ad una concessione di linee provvisorie, tali da offrire una certa garanzia.

Dico questo, onorevoli colleghi, perchè non so in che misura questo scriteriato modo di procedere possa aver giovato allo sviluppo degli auto-servizi di linea in Sardegna. Se in Sicilia, dal 1938 al 1952, lo sviluppo delle autolinee ha portato da 161 a 389 il numero delle autolinee, nello stesso periodo, in Sardegna, le autolinee sono salite da 114 a 194... In campo nazionale, poi, sempre nello stesso periodo, il numero delle autolinee è raddoppiato...

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore agli enti locali e trasporti*. Onorevole Prevosto, lei ha parlato di «sviluppo delle autolinee». Che cosa intende dire con questa espressione?

PREVOSTO (P.C.I.). I dati che ho fornito, onorevole Melis, si riferiscono al numero delle autolinee attive. E si tratta di dati rilevati da una pubblicazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Onorevoli colleghi, ancora oggi ci troviamo dinanzi ad un disegno di legge a carattere provvisorio. Questo risulta dalla stessa relazione, nella quale è detto esplicitamente che il motivo che ha mosso la Giunta a presentare questo disegno di legge è la necessità di prendere tempo per la presentazione di una legge organica sulla materia. Praticamente si dice: «si approvi per ora il disegno di legge numero 76; in seguito sarà presentato un disegno di legge più ampio e più organico». E non si tiene conto del fatto che la Giunta ha avuto sin troppo tempo a disposizione per far questo.

In sostanza, dunque, tutto ci porta a nutrire delle serie preoccupazioni circa la utilità del disegno di legge in esame. Intanto — come ho già detto — il disegno di legge ha un carattere provvisorio; inoltre, se esso venisse approvato dal Consiglio, con le concessioni definitive per

nove anni in esso previste, si comprometterebbe la applicazione della legge che si dice in fase di elaborazione. Questa, infatti, una volta emanata, si troverebbe dinanzi a dei diritti acquisiti.

Tutto, dunque, ci fa pensare che questo disegno di legge sia stato approntato per evitare la presentazione della legge più ampia tante volte annunciata. E che questa nostra preoccupazione sia fondata risulta dal fatto che il collega onorevole Filigheddu, nella sua relazione, affaccia delle riserve sulla opportunità che la Regione approvi una legge organica in materia di trasporti automobilistici, argomentando che, una volta approvata tale legge, la Regione non potrebbe beneficiare delle sovvenzioni di una legge nazionale attualmente in gestazione.

Non c'è dunque da stupirsi se le nostre perplessità vanno oltre il disegno di legge in esame. Esse, in effetti, affondano le loro radici nelle vostre incertezze, onorevoli colleghi della Giunta. Ma sono proprio fondate le vostre preoccupazioni per le quali non si dovrebbe approvare una legge regionale organica in materia di auto-trasporti solo perchè essa potrebbe far perdere alla Sardegna determinate sovvenzioni dello Stato? Se me lo consentite, onorevoli colleghi della Giunta, le vostre preoccupazioni mi fanno pensare a certi Sindaci i quali non vogliono concedere in enfiteusi le terre comunali per il motivo che i loro Comuni, una volta avvenute le concessioni, non ritrarrebbero più i canoni di affitto! E non pensano che le concessioni in enfiteusi determinerebbero uno sviluppo economico-sociale tale che le finanze comunali, anzichè una perdita, avrebbero un incremento! Allo stesso modo ragionano quei colleghi i quali, volendo sottrarre alla Regione l'onere di concedere delle sovvenzioni alle Società automobilistiche, non considerano che un incremento dei traffici agevolerebbe il commercio e darebbe alla Regione nuovi cespiti di entrata!

Di conseguenza, pur condividendo le osservazioni del collega Colia, devo dichiarare che il Gruppo comunista è contrario alla approvazione del disegno di legge in esame. In sede di discussione degli articoli, vedremo se sarà

possibile apportare al disegno di legge delle modifiche tali che ci consentano di cambiare orientamento.

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

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, secondo me, il disegno di legge numero 76, così com'è, merita di essere approvato, se pur soltanto per ragioni contingenti. Purtroppo, più volte leggi regionali hanno subito rinvii da parte del Governo e da parte dello stesso Governo sono state spesso mosse censure agli atti dell'Amministrazione regionale sull'appoggio della singolare teoria secondo la quale non sarebbe sufficiente, perchè la Regione possa esercitare le funzioni amministrative, la norma contenuta nelle disposizioni transitorie del nostro Statuto che consente, ed anzi fa obbligo alla Regione, di applicare in Sardegna le leggi nazionali vigenti fino a quando non vengano approvate specifiche leggi regionali.

E', questa, una teoria che ho già, altre volte, denunciato come infondata. E' stato detto che, in mancanza di una specifica legge regionale, poichè la legge del '38 stabilisce che le concessioni sono accordate con decreto del Presidente della Repubblica, vi sarebbe difficoltà a trovare nella organizzazione regionale il titolare del corrispondente organo che firmi il decreto di concessione senza una specifica norma regionale che ciò stabilisca. Ai sostenitori di questa teoria, che noi sappiamo essere i massimi esponenti della burocrazia romana, vorrei rivolgere una domanda: se in campo nazionale sia stata ritenuta necessaria la emanazione di una legge speciale per affermare che, dove le vecchie leggi stabilivano che un provvedimento doveva adottarsi con decreto reale, tale provvedimento doveva essere adottato con decreto del Presidente della Repubblica.

Credo che il Parlamento italiano non abbia avvertito la necessità di approvare una legge di questo genere e che tutti gli atti amministrativi una volta di competenza regia, con buona pace della burocrazia statale siano stati tran-

quillamente emanati dal Presidente della Repubblica.

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore agli enti locali e trasporti*. E' ciò è avvenuto anche in sede di applicazione della legge sulla concessione di servizi automobilistici.

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Pur essendo manifestamente infondata, la teoria che or ora ho censurato ha arrecato non pochi inconvenienti nella vita amministrativa della Regione. Comprendo, dunque, la preoccupazione della Giunta regionale di approntare una legge che non ha altro scopo, se non quello di rimuovere gli ostacoli che gli organi del Governo centrale possono frapporre alle concessioni definitive che la Regione ritenesse necessario accordare in attesa della emanazione di una legge regionale organica in materia di autotrasporti di linea.

Certo, si può dire che la Giunta si sarebbe potuta astenere dal presentare il disegno di legge in esame ed attendere alla sollecita preparazione della legge organica di cui più volte oggi si è parlato. Il guaio è che oggi non si pongono soltanto i problemi fondamentali delle competenze legislativa ed amministrativa della Regione a regolare interamente la materia in discussione. La questione ha rilevanza anche perchè tocca direttamente gli interessi attuali dei concessionari privati, i quali possono sentirsi non sufficientemente protetti, da una interpretazione come quella che io ho sempre dato alle norme dello Statuto speciale e della Costituzione della Repubblica, nell'esercizio della loro attività nel tempo intercorrente fra la scadenza delle vecchie concessioni e l'entrata in vigore della legge regionale organica ancora da emanare.

A questo proposito, mi pare che le preoccupazioni di coloro che sono intervenuti prima di me nella discussione siano infondate. In effetti, il disegno di legge in esame non stabilisce che le concessioni debbano avere una durata di nove anni; dice invece che le concessioni potranno avere la durata massima di nove anni; e starà quindi alla saggezza dell'Amministrazione

ne regionale stabilire la durata delle concessioni da accordare, in attesa che sia approvata la legge regionale organica sulla materia. Una certa discrezionalità in materia di durata delle concessioni esiste anche nella legge nazionale del 1938 e l'Amministrazione pubblica se ne è sempre servita in modo vario, a seconda delle circostanze.

Non dobbiamo poi dimenticare, onorevoli colleghi, che tutte le concessioni sono assoggettate a disciplinari di concessione, il cui contenuto si estende dalla fissazione del percorso sul quale il servizio si deve svolgere fino alla determinazione delle tariffe e degli orari, e che l'attività dei concessionari è sottoposta alla vigilanza continua di un organo tecnico, il quale può proporre addirittura la decadenza delle concessioni. In effetti, dunque, la durata delle concessioni, purchè non sia eccessiva, non può dar adito a preoccupazioni in quanto esistono gli strumenti per costringere il concessionario a svolgere il servizio nel modo più aderente alle necessità del pubblico. Si potranno quindi applicare le opportune sanzioni in caso di inadempienza del concessionario agli obblighi derivanti dalla concessione e dal relativo disciplinare.

E' da vedere, piuttosto, quale valore abbia la preoccupazione, a cui ha accennato taluno dei colleghi che mi hanno preceduto, secondo la quale una legge regionale che disciplinasse in modo organico tutta la materia dei trasporti automobilistici potrebbe compromettere gli interessi dei concessionari, in primo luogo, e, in secondo luogo, gli interessi della Regione stessa per quel che riguarda i servizi che potrebbero beneficiare di contributi dello Stato. Io nutro molti dubbi sulla possibilità che lo Stato si risolva a concedere, almeno in via generale, contributi ai servizi automobilistici in concessione, benchè la facoltà di concedere i contributi stessi sia affermata in legge.

Nessuno, che si occupi di questo problema, specialmente se investito di responsabilità politica od amministrativa, può tenere gli occhi chiusi di fronte alla realtà; e la realtà dice che lo sviluppo dei servizi automobilistici dimostra, nella maggior parte dei casi, la convenienza

economica dell'impresa. Perciò non è prevedibile che si possa largheggiare nella concessione di sovvenzioni.

Bisognerà adottare la regola che i contributi possono essere accordati soltanto quando sono indispensabili perchè si possa esercitare un servizio economicamente non sostenibile, ma socialmente indispensabile. Altrimenti si aprirebbe la porta ad illecite speculazioni di privati imprenditori.

Tuttavia, data la mentalità della burocrazia statale, potrebbe accadere che si tenti di creare condizioni di particolare sfavore per le linee automobilistiche sarde. Per evitare questo pericolo, ho presentato un emendamento, che mi sembra sufficiente a dare quel tanto di tranquillità di cui si ha bisogno. Ed è inutile che io dica al Consiglio che la formulazione del mio emendamento non ha niente di intoccabile; presentando l'emendamento, ho inteso soltanto affermare un principio, che può essere espresso nel modo che la Giunta e il Consiglio ritengono più soddisfacente.

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

MURETTI (P.N.M.). Desidero solo dichiarare, onorevole Presidente, che il mio Gruppo voterà a favore del disegno di legge numero 76 poichè non condivide nè le preoccupazioni espresse dall'amico consigliere comunista che è intervenuto nel dibattito, nè quelle prospettate nella relazione scritta.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Filigheddu, relatore.

FILIGHEDDU (D.C.), relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dirò poche parole richiamandomi alla relazione scritta, dove mi pare di aver esaurientemente trattato la questione giuridica sulla quale ha parlato or ora l'onorevole Soggiu. (Sui motivi di perplessità cui ha fatto cenno l'onorevole Muretti non so che dire, perchè non comprendo bene a quale

punto della mia relazione il collega monarchico abbia voluto riferirsi).

Nella mia relazione ho espresso l'avviso che, allo stato attuale della legislazione, in base al disposto dello Statuto speciale (articoli 3 e 6) e degli articoli 57 e 58 del primo gruppo delle Norme di attuazione, a stretto rigore, poichè non si fa alcuna distinzione tra concessioni a titolo definitivo e concessioni a titolo provvisorio, la Regione avrebbe facoltà di accordare anche concessioni definitive. Tuttavia, come ho sottolineato nella relazione scritta, la prudenza non è mai troppa: come giustamente osservava l'onorevole Soggiu, la questione evade dall'ambito formale dell'Amministrazione regionale per investire interessi di privati concessionari, i quali si vogliono sentire protetti.

Riguardo ai motivi di opportunità, dalla discussione è emerso che le sinistre muovono, sostanzialmente, due appunti. Anzitutto lamentano che si sia aspettato tanto per presentare il disegno di legge. A questo appunto risponderà più approfonditamente, se lo riterrà opportuno, l'onorevole Assessore ai trasporti; intanto si può affermare che ancora non si era appalesato urgente il problema della concessione di linee a titolo definitivo.

Le sinistre, inoltre, affermano: il disegno di legge può essere un palliativo, utile solo per rinviare alle calende greche la presentazione di un disegno di legge per la disciplina organica della materia. E l'onorevole Prevosto si è richiamato esplicitamente a certe mie dichiarazioni rese in sede di Commissione. Io, ora, riconfermo le perplessità che avevo avanzato allora: indubbiamente si tratta di un problema delicato; e la prudenza — ripeto — non è mai troppa.

Tutti sanno che è allo studio («è in gestazione» diceva l'onorevole Prevosto) un disegno di legge nazionale che prevede un maggiore sviluppo dell'istituto della sovvenzione. E' vero che oggi, in base alla legge del 1938, potrebbero essere accordate delle sovvenzioni, però la loro misura è addirittura irrilevante. Le mie perplessità non riguardano tanto le linee che possono dar luogo ad una gestione attiva — e sono da tutti richieste (chi ha esperienza della

vita amministrativa isolana sa che lotta si conduce tra le varie ditte concessionarie per accaparrare queste linee) — quanto le linee che danno luogo ad una gestione passiva, e servono per effettuare i collegamenti tra i centri minori più decentrati.

Ora, il disegno di legge nazionale prevede di venire incontro alla esigenza del collegamento dei centri minori — esigenza fondamentale ai fini della produttività economica — con sovvenzioni alle Società concessionarie. Imponetevi lo stesso questo problema, per ciò che concerne la Sardegna, quando reggevo l'Assessorato ai trasporti; ed ebbi colloqui con l'allora direttore generale del Ministero dei trasporti (che ritengo sia andato ora in pensione) presente il Sottosegretario onorevole Mannironi, per vedere come si sarebbe potuta disciplinare la materia.

La tesi che affermano e sostengono i burocrati statali, in parole molto povere, è questa: «Se il Ministero paga, — essi dicono — il Ministero vuole ficcarci il naso». Ora, di fronte a questa tesi, poichè si tratta di sovvenzioni che ascenderebbero, *grosso modo*, a circa 500 milioni, non so se, per affermare un principio di competenza, la Regione Sarda possa fare un bel gesto e dire: «Io dei 500 milioni non so che farmene; a me interessa affermare il principio fondamentale che in questa materia la competenza è soltanto mia». Dico la verità: credo di essere buon Sardo, ma ritengo che sia opportuno attendere che la legge nazionale venga approvata. La Regione Sarda — secondo me — in nessun modo deve rinunciare all'apporto delle sovvenzioni nazionali. L'economia sarda è così povera che sarebbe un vero delitto di lesa Regione, se a queste somme si rinunciasse.

Chiarito questo particolare aspetto del problema, non mi resta che richiamarmi ancora una volta alla relazione, alla fine della quale è riportata una raccomandazione del consigliere onorevole Zucca, che la Commissione ritenne di dover accogliere, con la quale si chiede alla Giunta di far uso ponderato della facoltà di accordare concessioni a lunga scadenza, contenendo le concessioni stesse entro quei limiti di tempo che sono suggeriti da un contempera-

II LEGISLATURA

CLXXXV SEDUTA

18 MAGGIO 1955

mento degli interessi della collettività con quelli dei concessionari privati. (*Approvazioni al centro*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore agli enti locali e trasporti.

MELIS (P.S.d'A.), Assessore agli enti locali e trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio anzitutto gli onorevoli consiglieri che sono intervenuti nella discussione portando ciascuno, dal suo punto di vista, naturalmente, un contributo di chiarificazione e di approfondimento al problema cui si riferisce il disegno di legge in discussione.

Naturalmente, non tutto ciò che è stato detto può essere condiviso dalla Giunta, particolarmente per quanto attiene ai rilievi che sono stati mossi, congiuntamente, e dall'onorevole Colia e dall'onorevole Prevosto. Essi hanno deplorato il ritardo eccessivo con cui la Regione interviene in questa materia, nella quale essa ha competenza primaria ai sensi dell'articolo 3 dello Statuto speciale, e, con maggiore accentuazione, il fatto che, dato il ritardo, si intervenga solo parzialmente e non organicamente.

Ora, potrebbe dirsi in linea generale, per amore di paradosso, che, se durante questi sei anni di vita autonomistica avessimo coperto di leggi organiche tutte le materie previste dallo Statuto, avremmo potuto, come legislatori, prenderci una lunghissima vacanza in attesa che, o modifiche dello Statuto, o l'insorgere di situazioni totalmente nuove, avessero suggerito di legiferare in modo differente. D'altronde, non si può non ricordare che il mio Assessorato forse è stato quello che ha affrontato maggiori travagli durante la non lunghissima vita dell'Amministrazione regionale, fra crisi, sventure e interinati e mutamenti di titolare.

In realtà, c'è una spiegazione più sostanziale all'apparente lentezza dell'intervento regionale. Ed è questa: nel settore dei trasporti automobilistici, indipendentemente dalla disponibilità di uno strumento legislativo proprio, la Regione ha potuto operare con pienezza totale secondo i propri intendimenti, in base alla formulazione pura e semplice dell'articolo 3 dello

Statuto speciale. Di conseguenza, se vi è stato un settore nel quale meno pressante ed urgente è stata la necessità dell'intervento legislativo regionale, questo è proprio il settore dei trasporti su linee automobilistiche, giacchè, fin dall'inizio della vita della Regione autonoma, l'Amministrazione regionale ha potuto imprimere al settore i propri indirizzi e realizzare una propria politica senza bisogno di affrettare un provvedimento di carattere legislativo organico.

A questo proposito, poichè qualche riferimento statistico è stato fatto dall'onorevole collega Prevosto, mi sia consentito di fornire un minimo di precisazioni, che conferiscono significato eloquente alla constatazione che io or ora facevo. Porrò a confronto i dati relativi alla circolazione su linee automobilistiche in servizio pubblico in Sardegna al 31 dicembre 1949 e al 15 agosto 1954; e ciò perchè mi è sfuggita tra le carte lasciate in ufficio una statistica più aggiornata che portava le cifre al 31 dicembre 1954.

Il confronto è eloquente. Avevamo, al 31 dicembre del 1949, in Sardegna, 24 ditte concessionarie per 7.203 chilometri di linea servita e per 127 linee concesse. Al 15 agosto del 1954, abbiamo 61 ditte concessionarie (si sono moltiplicate poco meno che per tre volte); abbiamo 16.316 chilometri di linea servita con 281 linee concesse; si è passati, cioè, da 127 a 281 linee concesse e si è raggiunto un incremento di linee servite che equivale a circa 12.000 chilometri. Coi dati aggiornati al 31 dicembre 1954 avrei attestato l'imponenza dell'incremento del numero dei viaggiatori, il che conferma l'adeguamento graduale dei servizi alla espansione dei traffici in Sardegna...

PREVOSTO (P.C.I.). Io dico che si sarebbe potuta avere una maggiore espansione dei traffici.

MELIS (P.S.d'A.), Assessore agli enti locali e trasporti. Non ragionevolmente, onorevole Prevosto, si possono fare questi discorsi. Ciò che è certo è questo: durante tutti questi anni, l'azione dell'Assessorato ai trasporti ha perma-

nentemente avuto di mira la espansione dei servizi in relazione alle necessità del traffico; non solo, ma respingendo ogni impostazione e incrostazione di carattere monopolistico, ha favorito, attraverso una cauta, ma permanente, attiva e combattiva concorrenza, il miglioramento qualitativo dei servizi stessi. Oggi in Sardegna i servizi automobilistici rispondono, con capillarità quasi totale e con efficienza e comodità assolutamente moderne, alle esigenze del traffico.

Questo appare, a giudizio di chi vi parla, onorevoli colleghi, motivo sufficientemente probante della non particolare urgenza della presentazione della legge organica fino a questo momento. Il Governo centrale, infatti, non ha eccepito, come ha fatto invece in altri settori, la necessità di una legge regionale ai sensi dell'articolo 57 dello Statuto speciale, perchè la Regione potesse operare nel settore dei trasporti, ma ha considerato senz'altro valida la norma statutaria per immettere nelle mani della Regione i poteri già precedentemente esercitati dalle Autorità centrali. Infatti, sia il primo che il secondo gruppo delle Norme di attuazione, rispettivamente all'articolo 58 e all'articolo 20, mettono gli organi periferici dell'Amministrazione centrale, settore trasporti, alle dipendenze della Regione ai fini della realizzazione della politica regionale.

Tutto questo, ripeto, ha tolto alla esigenza della legge organica regionale sui trasporti automobilistici quel carattere di perentoria urgenza che da taluni oratori si è voluto sottolineare.

Che la Giunta presente abbia intendimento di procedere, tuttavia, alla emanazione di questa legge organica è dimostrato dall'impegno che, a questo proposito, si è assunta nelle dichiarazioni programmatiche del maggio dello scorso anno. Si può constatare che gli indirizzi che sono ivi segnati, e che il Consiglio ha approvato a suo tempo, sono in sostanza quelli ai quali durante tutti questi anni è stata ispirata la politica dell'Amministrazione regionale nel settore dei trasporti: estensione e miglioramento dei servizi esistenti; concessioni in esclusività limitate ai servizi convenzionati o diretta-

mente assunti dalla Regione; preferenza, in caso di concorrenza di richieste, a quelle ditte che diano garanzia di esercitare la concessione meglio di altre; ammissione della concorrenza tra diversi concessionari sia pure in misura limitata e cautelativa.

Questi principii, che — ripeto — già hanno costituito la trama entro la quale si è mossa l'Amministrazione regionale, vanno man mano configurandosi in statuizioni giuridiche nella bozza di disegno di legge che è in corso di studio e di messa a punto. Ma si sarà notato che mentre per altre leggi, considerate fondamentali e urgenti — fondamentali per le esigenze a cui devono rispondere, urgenti per la necessità di provvedere perchè senza quei provvedimenti non può la Regione operare — la Giunta aveva assunto impegni precisi e quegli impegni ha mantenuto presentando entro i termini programmatici i propri disegni di legge, per questa un termine non era assegnato, proprio perchè, ragionevolmente, la Giunta considerava non altrettanto urgente e perentoria questa esigenza. Tuttavia, io assicuro gli onorevoli colleghi del Consiglio che è intendimento di questa Giunta affrettare la elaborazione del disegno di legge organico, che, come è annunciato nella stessa relazione e nel «cappello» del disegno di legge in esame, costituisce indubbiamente impegno ancora più solenne.

Superata questa pregiudiziale, mi pare che al disegno di legge non siano state mosse critiche sostanziali, salvo quella che attiene alla durata delle concessioni definitive. Giustamente è stato sottolineato, così dal collega onorevole Soggiu Piero come dal collega onorevole Filigheddu, relatore, che la legge alla quale si fa riferimento non stabilisce termini rigidi di durata delle concessioni definitive, bensì indica un termine massimo, così che può essere accolta dalla Giunta una sollecitazione a fare uso ristretto, come è detto nella relazione della Commissione, della facoltà accordatale, eventualmente evitando di giungere fino al limite massimo preveduto dalla legge. Però debbo anche sottolineare questa circostanza: una concessione definitiva viene accordata per un lasso di tempo ragionevolmente lungo al fine di garan-

tire alla Società concessionaria quel respiro che è necessario perchè possa impostare una sua attività di miglioramento dei servizi generali, il potenziamento del parco rotabile e la determinazione di una maggiore efficienza generale del servizio attraverso investimenti che in questo settore sono di notevoli proporzioni.

Considerato sotto questo profilo, l'emendamento dell'onorevole Colia — e ne parlo adesso per evitare di ritornarvi poi in sede di discussione degli articoli — appare manifestamente inaccettabile, giacchè si prevede di emanare la legge organica a breve o brevissimo termine e la concessione definitiva, come egli propone, dovrebbe decadere entro i successivi sei mesi. In pratica, cioè, essa si ridurrebbe a un periodo di tempo che di definitività non ha nessun carattere. Nella situazione attuale, la norma riguarda una sola fra le Società operanti in Sardegna, e precisamente la Società S.I.T.A., che è interessata a un numero di 68 linee concesse, sulle quali già godeva della concessione definitiva novennale accordata con decreto reale su proposta del Ministero dei trasporti secondo l'articolo 2 della nota legge del 1939.

L'onorevole Colia ha richiamato un articolo apparso ieri sulla stampa locale dal quale non apparirebbe che l'Assessorato ai trasporti sia stato o sia particolarmente tenero verso quello che egli ha chiamato il monopolio della S.I.T.A.; in verità, l'Amministrazione regionale deve mirare ad assicurare servizi efficienti senza protezionismi, senza orientamenti di favore verso nessuno, ma solo ispirati all'interesse collettivo. Debbo dire che la Società S.I.T.A., certamente sotto la spinta della immissione di altre Società nel giuoco della concorrenza, ha immobilizzato in questi anni una somma notevole di capitali nel rinnovamento del parco automobilistico, ha migliorato in modo rilevante i suoi servizi, va creando un'attrezzatura di auto-stazioni che certamente conferiscono maggiore efficienza a tutto il complesso aziendale...

COLIA (P.S.I.). Sono diventati più educati anche i fattorini.

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore agli enti locali e trasporti*. Esatto. Ora, la conferma, per un

numero ragionevole di anni, delle concessioni definitive di cui già oggi gode la S.I.T.A. consente certamente la continuazione di questa attività e l'impostazione di nuove attività di perfezionamento dei servizi che così ampiamente la S.I.T.A. gestisce in Sardegna.

Tuttavia, onorevole Colia e onorevole Prevosto, la preoccupazione che le concessioni al termine più lungo possano successivamente pregiudicare l'applicazione della legge organica, che seguirà al disegno di legge in discussione, non ha fondamento, perchè è manifesto che, mentre esse rimarranno valide, la disciplina che verrà stabilita per i servizi automobilistici nella nuova legge opererà, nè più nè meno, anche nei riguardi delle Società che avranno ottenuto le concessioni novennali; e, se esse non si adegueranno alla nuova disciplina, sussisteranno i casi di revoca e di decadenza che la legge stessa necessariamente dovrà prevedere. Ecco perchè io non guarderei con tanta preoccupazione alla eventuale durata maggiore o minore delle concessioni.

La questione della sovvenzione è stata rimarcata particolarmente nella relazione dell'onorevole Filigheddu e anche nel corso del suo intervento, in sede di discussione, stamane. In effetti, questa preoccupazione esiste. Noi, onorevoli colleghi, potremmo trovarci nella situazione o di non estendere a eventuali linee deficitarie della Sardegna, di interesse tuttavia pubblico, le sovvenzioni che in sede nazionale, in casi consimili, lo Stato, attraverso sua legge, intenda sostenere — e questo sarebbe un danno per i servizi —; oppure dovremmo prevedere che la Regione si accoli in proprio gli oneri delle sovvenzioni. E', infatti, principio generalmente sostenuto in sede centrale che, laddove è lo Stato ad erogare direttamente delle somme, lo Stato si riserva (così ha fatto, nonostante la facoltà di delega espressamente prevista dallo Statuto) l'amministrazione dei fondi attraverso la diretta disciplina delle erogazioni. A questo fine l'onorevole Soggiu, se non vado errato, ha presentato un emendamento che cautela sufficientemente, a mio giudizio, l'Amministrazione regionale.

Io debbo aggiungere anche che, in sostanza,

quando noi, per avere competenza primaria in questa materia, ci assumessimo anche l'onere di eventuali sovvenzioni, evidentemente contenute nei casi limite nei quali non si può sopprimere o non istituire un servizio perchè deficitario, mentre esiste una esigenza in questo senso, l'onere stesso dovrebbe figurare fra quelle funzioni normali della Regione per le quali lo Stato è tenuto ad aumentare la quota I.G.E. annuale da devolvere alla Regione stessa. Mi fa persuaso di questo, soprattutto, il fatto che, in ogni caso, dovrebbe trattarsi e si tratterà, se vi si giungerà, di provvedimenti assolutamente eccezionali. Noi abbiamo visto, e ogni giorno ancora vediamo, come sia intensa la pressione degli aspiranti alle concessioni automobilistiche, e abbiamo anche potuto constatare come, attraverso questa espansione di attività promossa dalla politica regionale in questi ultimi anni, soltanto un numero limitatissimo di centri di scarso rilievo demografico rimane ancora tagliato fuori da un diretto collegamento automobilistico. Il che significa che già le comunicazioni, senza bisogno di sovvenzioni, hanno potuto raggiungere capillarmente tutto il territorio dell'Isola.

Il problema dei collegamenti automobilistici si pone solo per alcune frazioni e per qualche centro isolato, soprattutto ai fini del collegamento con le stazioni ferroviarie. In considerazione di ciò l'Amministrazione regionale va predisponendo un disegno di legge che prevede sovvenzioni per i servizi di collegamento alle stazioni ferroviarie a favore dei Comuni deficitari che sono distanti dalle stazioni medesime, e non sono altrimenti serviti.

Onorevoli colleghi, il mio intervento è finito. Mi auguro che il Consiglio si orienti favorevolmente, sia per il passaggio alla discussione degli articoli, sia per l'approvazione definitiva del disegno di legge. (*Consensi al centro*).

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

(*E' approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 1.

BERNARD, Segretario:

Art. 1

Fino a quando non saranno emanate organiche disposizioni legislative concernenti la materia compresa nel disposto dell'articolo 3, lettera g), dello Statuto speciale per la Sardegna, approvato con legge costituzionale 26 febbraio 1948, numero 3, le concessioni definitive di cui all'articolo 2 della legge 28 settembre 1939, numero 1822, sono accordate con decreto del Presidente della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore ai trasporti, sentito il Comitato tecnico regionale dei lavori pubblici, per la durata massima di nove anni e possono essere rinnovate.

PRESIDENTE. Sono stati presentati tre emendamenti. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

Emendamento sostitutivo Colia - Asquer: «Sostituire le parole "per la durata massima di nove anni" con le parole "per la durata massima di sei mesi dopo la promulgazione della legge medesima"».

Emendamento aggiuntivo Filigheddu - Diaz: «dopo le parole... "su proposta dell'Assessore ai trasporti" aggiungere "sentito, oltre al Comitato Regionale Coordinamento Trasporti, il Comitato tecnico regionale dei lavori pubblici, per la durata massima di nove anni e possono essere rinnovate"».

Emendamento aggiuntivo Soggiu Piero: «I provvedimenti concernenti l'impianto e la gestione dei servizi di trasporto per i quali è previsto, in base alle leggi vigenti, il concorso dello Stato, sono adottati d'intesa con i competenti organi dello Stato».

PRESIDENTE. L'onorevole Colia ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

COLIA (P.S.I.). Praticamente ho già illustrato il mio emendamento in sede di discussione generale. Vorrei solo aggiungere che le assicurazioni dell'Assessore ai trasporti circa la possibilità che la legge organica che si intende in

futuro approvare regoli anche le concessioni già esistenti non mi convincono. Il disegno di legge che la Giunta intende approntare potrà modificare una concessione già stabilita solo a determinate condizioni. Posso convenire che il termine di sei mesi previsto nel mio emendamento debba essere ampliato: però, penso che sia giusto introdurre un limite che non consenta alle concessioni di durare molto a lungo dopo la approvazione della nuova legge organica.

PRESIDENTE. L'onorevole Filigheddu ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

FILIGHEDDU (D.C.), relatore. Come ho già detto nella mia relazione scritta, non mi pare opportuno che il Comitato di Coordinamento Trasporti, che è l'organo più direttamente competente e più direttamente interessato alla materia, non venga sentito per la concessione delle linee definitive, mentre viene sentito per la concessione delle linee a titolo provvisorio. Di qui la opportunità di sentire, se si vuole, anche il Comitato tecnico dei lavori pubblici, ma di non ignorare l'organo che ha più diretta competenza sulla materia.

PRESIDENTE. L'onorevole Soggiu Piero ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Ritengo sia sufficiente la illustrazione che ne ho fatto in sede di discussione generale.

CRESPELLANI (D.C.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRESPELLANI (D.C.) Non ho nessuna difficoltà ad accogliere l'emendamento dei colleghi Filigheddu e Diaz; mi preoccupa però che non si appesantisca troppo la procedura, chè, se prima di accordare una concessione si ascolta il parere di due comitati tecnici, la procedura diventa pletorica. Dal collega Filigheddu, pertanto, vorrei un chiarimento: il parere del Comitato tecnico dei lavori pubblici è veramente indispensabile? Se così non fosse, si potreb-

be prevedere soltanto il parere del Comitato Regionale Coordinamento Trasporti, che è un organo che ha una competenza specifica in materia.

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore agli enti locali e trasporti.

MELIS (P.S.d'A.), Assessore agli enti locali e trasporti. Per quanto concerne l'emendamento presentato dai colleghi Colia e Asquer, ho già espresso il parere della Giunta in sede di discussione generale. Gradirei che i presentatori non insistessero nella richiesta di votazione dell'emendamento. L'Amministrazione Regionale, nell'accordare le concessioni, agirà con equilibrio. Come ho già detto, la nuova disciplina, pur non toccando la validità della concessione, se disporrà innovativamente in materia di norme disciplinari, evidentemente non farà eccezioni, come non fa eccezione nessuna legge rispetto alle precedenti per quanto attiene alle linee già concesse in via definitiva. Questo argomento mi pare tale da privare di validità la preoccupazione dei presentatori.

La Giunta, invece, è d'accordo sull'emendamento dell'onorevole Soggiu, che risponde, nella forma più tranquillizzante ed equilibrata, alle perplessità e preoccupazioni espresse in ordine alla questione delle possibili sovvenzioni. Sarà l'intesa fra gli organi dell'Amministrazione regionale e gli organi dell'Amministrazione centrale a regolare questo settore.

Rispondo adesso all'onorevole Crespellani, il quale ha chiesto se non sia il caso di evitare l'appesantimento della procedura in ordine all'assentimento delle linee definitive. In realtà, il Comitato tecnico regionale dei lavori pubblici, nell'articolo 1, è citato in analogia a quanto disposto dalla legge statale, ove è previsto il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. E' norma costante, in tutto ciò che attiene ai servizi pubblici di trasporto, che il Consiglio superiore dei lavori pubblici venga sentito. In realtà, si tratta di un organo di consulenza, non soltanto del Ministero dei lavori pubblici, ma di tutta l'Amministrazione dello Sta-

II LEGISLATURA

CLXXXV SEDUTA

18 MAGGIO 1955

to, per distinti e diversi settori. Trattandosi di trasporti su strada, poi, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici appare necessario e insostituibile.

La Giunta accetta anche l'emendamento dei colleghi Filigheddu e Diaz, sebbene esso appaia non assolutamente indispensabile, in quanto l'articolo 58 delle norme di attuazione dice che il Comitato Regionale di Coordinamento Trasporti deve essere sempre sentito per la concessione di nuovi autoservizi di linea per viaggiatori e merci, nonchè per la modifica delle clausole vigenti di concessioni riguardanti le modalità di esercizio dei servizi medesimi.

Dunque, riassumendo: la Giunta accetta l'emendamento aggiuntivo Soggiu Piero, l'emendamento aggiuntivo Filigheddu e Diaz e rinnova preghiera agli onorevoli Colia e Asquer perchè vogliano ritirare il loro emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Colia, intende accogliere la richiesta dell'Assessore ai trasporti?

COLIA (P.S.I.). Sono del parere che il nostro emendamento debba essere posto in votazione.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Colia - Asquer. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto in votazione l'articolo 1. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto ora in votazione l'emendamento aggiuntivo Filigheddu - Diaz. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto infine in votazione l'emendamento Soggiu Piero. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

DESSANAY, *Segretario*:

Art. 2

Rimangono in vigore le altre norme conte-

nute nella legge 28 settembre 1939, numero 1822, intendendosi sostituite alle competenze attribuite dalla stessa legge al Capo dello Stato e al Ministro delle comunicazioni, rispettivamente quelle del Presidente della Giunta regionale e dell'Assessore ai trasporti.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

DESSANAY, *Segretario*:

Art. 3

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

PRESIDENTE. La Giunta intende mantenere la formula d'urgenza?

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore agli enti locali e trasporti*. La Giunta, poichè sono venuti a cadere i motivi che giustificavano l'urgenza, rinuncia a tale formula.

PRESIDENTE. Sta bene.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: «Concessioni definitive di autoservizi pubblici di linea per trasporto dei passeggeri, bagagli e pacchi agricoli».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	37
votanti	36
maggioranza	19
favorevoli	20
contrari	16
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Amicarella - Bernard - Borghero - Cadeddu - Canalis - Casu - Cerioni - Cherchi - Colia - Cossu - Covacovich - Crespellani - Dessanay - Fancello - Filigheddu - Frau - Ibba - Lay - Manca - Marras - Medda - Melis - Milia - Muretti - Nioi - Pasolini - Pernis - Pirastu - Prevosto - Puligheddu - Sanna - Serra - Soggiu Piero - Sotgiu Girolamo - Spano - Torrente.

Si sono astenuti: Presidente Corrias Efisio).

Per la discussione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare lo onorevole Frau. Ne ha facoltà.

FRAU. (P.N.M.). Signor Presidente, vorrei che il disegno di legge sullo sfruttamento della sughera venisse messo in discussione alla prossima seduta del Consiglio, perchè i lavori per la estrazione del sughero, in genere, hanno inizio il 15 maggio.

PRESIDENTE. Onorevole Frau, una identica sollecitazione mi è stata rivolta dall'Assessore all'agricoltura e foreste. Comunque, se non vado errato, ella ha presentato la sua relazione soltanto ieri mattina. Penso che la relazione, ora in corso di stampa, possa essere consegnata agli onorevoli consiglieri nei prossimi giorni. Alla ripresa dei lavori, cioè martedì mattina, pertanto, il Consiglio, se lo riterrà opportuno, deciderà di inserire all'ordine del giorno, per la sua immediata discussione, il disegno di legge sullo sfruttamento della sughera.

Il Consiglio riprenderà i suoi lavori martedì alle ore 11.

La seduta è tolta alle ore 13 e 15.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1956