

CCXVI SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

VENERDÌ 7 OTTOBRE 1955Presidenza del Presidente **CORRIAS****INDICE**

Disegno di legge: «Concessione di viaggio sulle Ferrovie dello Stato a favore dei dipendenti dell'Amministrazione regionale». (63) (Discussione e approvazione):

BORGHERO	4235-4242-4244
PISANO	4235-4240-4244-4247
SANNA	4236
MELIS	4236-4237-4238-4241-4243-4244-4246-4247-4248
CREPELLANI	4237-4239-4241-4244
PERNIS	4237-4239-4242
CAPUT	4237
CAVACIVICH, relatore	4237-4238-4241-4245
PRESIDENTE	4239-4240-4241-4244-4246-4248
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	4239-4241-4243-4246-4247
BAGEDDA	4242
DEL RIO	4244
SOTGIU GIROLAMO	4245-4247
SERRA	4247-4248
(Votazione segreta)	4248
(Risultato della votazione)	4248
Interrogazione e interpellanza (Svolgimento):	
DIAZ, Assessore all'igiene e sanità	4229
FIORI	4231
SASSU	4231-4234
DERIU, Assessore al lavoro e artigianato	4232-4234
MURETTI	4233
BORGHERO	4233
FRAU	4234
PRESIDENTE	4235

Pag.

so verbale della seduta precedente, che è approvato.

Svolgimento di interrogazione e interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interrogazione e di una interpellanza. Per prima viene svolta l'interrogazione urgente Fiori all'Assessore all'igiene e sanità. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

«Per sapere: 1) se sia a conoscenza che due casi di malaria quartana sono stati da poco accertati, clinicamente ed ematologicamente, alla Clinica Medica dell'Università di Sassari, in individui provenienti dal centro abitato di Ozieri; 2) quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere per isolare ed eliminare al più presto il focolaio anofeligeno nel centro abitato di Ozieri; 3) quali provvedimenti intenda prendere per far sì che la lotta antimalarica sia intensificata in tutta l'Isola ed eseguita dal personale addetto con scrupolosa attenzione». (411)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore all'igiene e sanità ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DIAZ (D.C.), Assessore all'igiene e sanità. Dal primo gennaio ad oggi in Sardegna sono stati denunciati i seguenti casi di malaria: il

La seduta è aperta alle ore 11 e 20.

BERNARD, Segretario, dà lettura del proces-

II LEGISLATURA

CCXVI SEDUTA

7 OTTOBRE 1955

18 maggio dalla Prefettura di Sassari, con fonogramma 35769, in persona della signora Nieddu Margherita, residente in Ozieri, riscontrata affetta da malaria quartana presso la clinica medica di Sassari; il 25 giugno, con fonogramma 19853, dalla Prefettura di Sassari, nella persona del signor Cruboledda Salvatore, di anni 20, residente in Ozieri, riscontrato affetto da malaria quartana presso la clinica medica di Sassari; il 16 agosto, il signor Battelli Piero di anni 39, residente in Macomer, veniva ricoverato presso la clinica chirurgica di Sassari per intervento operatorio urgente (gli sono state praticate trasfusioni sanguigne, ed in seguito è stato riscontrato affetto da malaria quartana). Infine, si è avuto il quarto caso: il 17 settembre, Bordonio Giovanni di anni 10, domiciliato ad Ozieri, è stato riscontrato affetto anch'esso da malaria quartana presso la clinica pediatrica di Sassari.

A seguito di queste notizie e delle inchieste eseguite è stato accertato che tutti i quattro casi sono di malaria quartana recidiva. Illustre collega interrogante, lei sa che la malaria è una malattia che, una volta contratta, tende a recidivare. L'infezione da *plasmodium falciparum*, che dà la terzana maligna e la perniciosa, dura in genere non più di un anno; esistono però dei casi nei quali ha recidivato oltre questo termine.

L'infezione da *plasmodium vivax*, che dà la terzana benigna, dura generalmente da due a tre anni, tuttavia si segnalano casi rari in cui ha recidivato oltre questo termine. La infezione, invece, da *plasmodium malariae*, che dà la quartana, dura tutta la vita dell'individuo affetto.

Di recente è stato diagnosticato un caso di malaria quartana, di cui hanno parlato tutti i trattati e tutte le riviste di malariologia: è stato accertato microscopicamente presso l'ospedale San Camillo di Roma in una suora di clausura, che ha contratto l'infezione 40 anni fa nell'Agro Pontino presso Cisterna, e che da 35 anni continua a vivere sempre in un convento di clausura, sito nel centro di Roma, senza aver mai avuto durante questo lungo periodo di tempo alcuna manifestazione malarica, se non adesso in occasione di un bagno freddo.

Questo circa la recidività delle tre forme co-

nosciute. Circa i provvedimenti, mi piace comunicare all'interrogante che durante la campagna antianofelica del corrente anno non sono stati riscontrati focolai anofeligeni di specie vettrici nel centro abitato di Ozieri. Al 18 di questo mese la situazione anofelica riguardante il gruppo di Ozieri, che si estende per chilometri quadrati 1.300 è la seguente: — le collezioni larvali di *anopheles* reperite sono 4345, di cui una sola collezione di specie vettrici; — esemplari di larve esaminate al microscopio 22.763, di cui sei di specie vettrici. Queste larve furono pescate il 7 settembre in un unico focolaio (l'unico localizzato nel territorio che fa parte del gruppo) che sta a 12 chilometri di distanza da Ozieri, in linea d'aria. Il focolaio positivo e gli specchi d'acqua circostanti, compresi in un raggio di 5 chilometri dal citato focolaio, sono stati immediatamente tutti sottoposti a disinfestazione e a successivi trattamenti settimanali, che dureranno sino al termine di tutta la campagna, come abitualmente viene praticato in casi di emergenza.

E' stato chiesto che cosa si intende fare perchè la lotta antimalarica sia intensificata nei paesi. Non si è ritenuto opportuno, nè necessita prendere provvedimenti per intensificare la lotta antimalarica poichè è in corso di regolare esecuzione il piano a suo tempo elaborato. Nell'attuale campagna, infatti, per lo svolgimento di questo programma nel territorio dell'Isola, sono stati impiegate complessivamente fino al 18 settembre 140.668 giornate operaie così distribuite:

— Per segnalazioni larvali di controllo numero 30.362;

— Per disinfestazione delle superfici idriche (trattamenti preventivi e in seguito a positività) numero 53.214;

— Per i lavori di piccola bonifica n. 57.092.

Grazie a questi interventi, i risultati finora conseguiti possono dirsi soddisfacenti.

Devo, inoltre, comunicare al collega interrogante gli ultimi dati, che ho voluto preparare per rispondere alla sua interrogazione. I settori positivi per la *maculipennis* nelle diverse campagne regionali, alla data 30 settembre davano questi dati: nel 1951, 76 focolai positivi; nel

1952, 65 focolai positivi; nel 1953, 43 focolai positivi; nel 1954, 21 focolai positivi; nel 1955, 13 focolai positivi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fiori per dichiarare se è soddisfatto.

FIORI (P.S.I.). Ringrazio l'onorevole Assessore della risposta che ha voluto dare alla mia interrogazione. Potremmo discutere, da medici, sulla recidività o no dei casi indicati; io penso che qualcuno di questi si riferisca, per lo meno, a 10 anni fa. Ad ogni modo, a me pare che la mia interrogazione sia servita almeno per questo: a dare al Consiglio una chiara idea di quella che è attualmente la situazione in Sardegna, tanto più che con lo sviluppo del turismo l'intervento antilarvale deve essere mantenuto.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Sàssu all'Assessore al lavoro. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

«Per sapere se intenda svolgere opportuna azione presso gli organi del Governo centrale al fine di ottenere che la Regione Sarda goda di un trattamento più favorevole relativamente ai contributi unificati in agricoltura mediante una riduzione delle aliquote. E' noto infatti che il carico dei contributi grava attualmente sulle aziende agricole dell'Isola in misura insopportabile, ed è urgente che il problema sia affrontato e risolto per contribuire sensibilmente al risollevarmento dell'agricoltura sarda». (15)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sàssu per illustrare questa interpellanza.

SÀSSU (D.C.). Come a tutti i Sardi è noto, il gravame dei contributi unificati oggi è fra le piaghe che affliggono l'agricoltura isolana. Di ciò, in particolare, si rendono conto i coltivatori diretti quando ricevono dall'esattore avvisi di pagamento per 100-200-300.000 lire o per 70-80.000 lire nel migliore dei casi. Quando voi esaminate i ruoli suppletivi del '50, del '51, del '52, del '53, del '54 e soprattutto del '55, onorevoli colleghi, di necessità dovete concludere che

i contributi unificati colpiscono gravemente i coltivatori diretti e gli agricoltori.

Già da due anni la mia interpellanza aspettava il giorno della discussione. Ora, onorevoli colleghi, occorre prendere a cuore la situazione dei coltivatori diretti. E' giusto che si debbano pagare i contributi unificati. Però è bene ricordare che mentre nel 1938, anno al quale risale la legge sui contributi unificati, un salariato fisso pagava 920 lire, oggi ne paga 56.000. Nel 1938, una giornata lavorativa veniva retribuita con 13-14 lire; oggi per ogni giornata lavorativa agricola si pagano 186 lire di contributi unificati. Se è vero dunque che si vuole eliminare la disoccupazione, occorre operare uno sgravio dei contributi unificati.

Ora, poichè la legge sui contributi unificati ha carattere nazionale, sono sicuro che l'Assessore al lavoro mi risponderà che la riduzione delle aliquote non è di competenza del Consiglio. Onorevoli colleghi, dobbiamo difendere i coltivatori diretti. A mio modo di vedere, basandosi sul fatto che esiste una legge per cui il contributo sugli infortuni agricoli viene pagato in relazione al reddito agrario dominicale, forse sarebbe il caso di elaborare una proposta di legge nazionale per la quale anche i contributi unificati debbano essere pagati in base al reddito dominicale agrario.

Si potrebbe anche seguire un'altra via: quella del libretto di lavoro, come è stato fatto in altre Province d'Italia. Vi sono in tutti i Comuni le commissioni per gli elenchi anagrafici presiedute dal Sindaco o da un Assessore. Delle Commissioni fanno parte il rappresentante dei lavoratori e dei datori di lavoro. Ora, capita che degli agricoltori vengano inclusi nei ruoli pur non avendo assunto della manodopera. Questo accade soprattutto agli agricoltori che risiedono in campagna, ai coltivatori diretti affittuari, che si rendono pienamente conto della loro situazione solo quando vedono il messo dell'esattore.

Il complesso problema dei contributi unificati dovrebbe essere esaminato attentamente. I componenti la commissione per gli elenchi anagrafici, talvolta, per non assumere precise responsabilità accusano il rappresentante degli agricoltori di aver voluto la esclusione dagli

elenchi di questo o di quel lavoratore. E questo fomenta le vendette: il rappresentante degli agricoltori può avere il giogo di buoi ucciso, o la vigna o l'oliveto distrutti. Qualcosa del genere è avvenuto nel paese dell'Assessore Deriu... *(Interruzioni)*.

Il Consiglio regionale dovrebbe elaborare una proposta di legge nazionale per portare ad una modifica nell'applicazione della legge sui contributi unificati, di modo che in Sardegna i contributi unificati si paghino in base alle giornate lavorative. Ci si dovrebbe, per questo, servire del libretto di lavoro, in modo da individuare con precisione i lavoratori che veramente prestano la loro opera nel settore agricolo. Negli elenchi anagrafici, infatti, figurano delle persone che non sono lavoratori agricoli. Io sono del parere che si debbano aiutare i lavoratori, ma non sono favorevole all'inclusione negli elenchi anagrafici di non lavoratori.

Quando su un ettaro di terreno irriguo si applicano 270 giornate lavorative a circa 200 lire, su un ettaro di carciofaia 65 giornate, su un ettaro di vigneto 75, su un ettaro di oliveto 27, non c'è scampo: i contributi unificati si devono pagare. Per le coltivazioni di frumento si conteggiano 27 giornate, per i cereali, fave, orzo, avena dalle 14 alle 24 giornate. Non parliamo poi dei ruoli suppletivi: quando uno crede di avere già pagato tutto e si sente tranquillo si vede arrivare l'avviso di pagamento per i ruoli di quattro anni. Allora si pensa di inoltrare ricorso. Per i ruoli suppletivi 1950-51 sono stati presentati ben 9.000 ricorsi, che la Commissione provinciale non riesce nel modo più assoluto a esaminare. Ogni ricorso, infatti, implica la assunzione di informazioni presso il Sindaco, il maresciallo dei carabinieri, eccetera.

In paesi come Nule, come Bottida, Burgos, Esporlatu, Arzachena, Luogosanto, in tutti i paesi sperduti della Sardegna, dove non si leggono i giornali, non si conosce l'ingranaggio burocratico e si è indifesi nei confronti del messo esattoriale. Per le popolazioni di questi paesi non c'è altra via: o il libretto di lavoro o l'applicazione dei contributi unificati sul reddito agrario dominicale. Concludendo: deve pagare i contributi unificati chi veramente ha e non chi non possiede.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e artigianato ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

DERIU (D.C.), *Assessore al lavoro e artigianato*. L'argomento dei contributi unificati è indubbiamente molto importante. Direi che è un argomento che esercita del fascino: l'onorevole Sassu lo ha dimostrato con la sua calorosa perorazione.

L'onorevole Sassu è stato facile profeta quando ha previsto che l'Assessore al lavoro avrebbe risposto che purtroppo la Regione non può risolvere questo problema. Esso, infatti, interessa sì la Sardegna, ma anche tutte le regioni d'Italia, ed esula purtroppo dalle nostre competenze giuridico-costituzionali. Si tratta di un problema veramente grave, che pesa sullo sviluppo dell'agricoltura sarda, e in generale sullo sviluppo dell'agricoltura del Meridione d'Italia; ed esso dev'essere visto anche nei suoi aspetti sociali, oltre che nei suoi aspetti economici.

Ci si lamenta del gravame dei contributi unificati, ma non si tiene conto che con essi lo Stato fa fronte ad una esigenza di natura sociale, che non può essere assolutamente disattesa. Il gettito dei contributi unificati in Sardegna, onorevole Sassu, sta molto al di sotto del miliardo; le spese per l'assistenza ai lavoratori, invece, superano il miliardo e mezzo: questa è la verità. Bisogna decidersi: o ridurre l'assistenza ai lavoratori, l'assistenza malattia, gli assegni familiari e via dicendo, o rassegnarsi a pagare i contributi unificati. I quali contributi si configurano come il pagamento differito di un salario che spetta al lavoratore. Non si tratta quindi di una imposta che grava sulla proprietà, ma del pagamento di un salario. Tant'è che le organizzazioni sindacali, quando stipulano contratti collettivi di lavoro, tengono conto di quest'onere; e quando si stabilisce che un contadino — per scendere a delle esemplificazioni pratiche — deve avere un salario di 800 lire, significa che deve avere 800 lire più 127 che si devono pagare agli istituti previdenziali per l'assistenza sociale. Questa è la situazione.

A parte tutto, i contributi unificati, pur essendo gravosi, sono di molto inferiori ai contributi che si pagano in altri settori economici.

A ben vedere, mentre i contributi unificati gravano sull'impresa agricola con una percentuale non superiore al 10-15 per cento del salario, i contributi assicurativi nel settore industriale giungono a gravare persino nella misura del 52 per cento del salario. Vi è dunque una notevole differenza tra i due settori contributivi.

Al Ministero del lavoro giace un disegno di legge che cerca di apportare delle innovazioni nel settore dei contributi unificati, innovazioni che tendono ad una perequazione tra le varie regioni d'Italia. In effetti, i contributi unificati gravano sull'Italia meridionale, e sulle Isole in particolare, molto di più di quanto non gravino sull'Italia centrale. Il Ministero del lavoro con quel disegno di legge intende commisurare l'aliquota contributiva, non più ai salari medi convenzionali, ma ai salari vigenti in ciascuna provincia e, se del caso, ai salari medi vigenti in determinate zone.

Non vi nascondo, onorevoli colleghi, le mie perplessità e la mia preoccupazione. Non è chi non veda, infatti, che, qualora il disegno di legge dovesse divenire legge operante, si potrebbe andare incontro a dei pericoli notevoli. Oggi il salario medio vigente in Sardegna nel settore dell'agricoltura è notevolmente inferiore al salario medio vigente, per lo stesso settore, nelle altre regioni, soprattutto del centro Italia. Se noi dovessimo ancorare l'aliquota del contributo unificato a questo salario, invischieremmo per sempre i salari agricoli in Sardegna. E quando anche la situazione dell'agricoltura sarda dovesse, come noi ci auguriamo, migliorare, noi troveremmo, ovviamente, la tenace opposizione degli agricoltori sardi ad accettare qualunque richiesta di aumenti di salario, perchè essi automaticamente comporterebbero anche l'aumento dell'aliquota contributiva.

La questione è molto delicata sia sotto il profilo economico che sotto il profilo sociale; e dev'essere esaminata con molta ponderazione. Un'altra possibilità prevista nel disegno di legge è che le commissioni provinciali debbano determinare i coefficienti medi di mano d'opera per ettaro coltivato non solo in relazione alle colture, ma anche in relazione alle classi di redditività risultanti in catasto. Questo, a mio modo di vedere, pare l'aspetto più positivo della in-

novazione che si vuole apportare, perchè effettivamente, senza pregiudicare il progresso del regime salariale, in Sardegna la contribuzione terrebbe conto della particolare situazione di depressione economica dell'agricoltura, non solo, come oggi accade, in rapporto alla quantità del prodotto, ma anche alla qualità.

Tutto questo mi fa pensare che la proposta or ora affacciata dall'onorevole Sassu, che non è nuova, del resto (quella, cioè, dei libretti di lavoro) sia anch'essa pericolosa. Onorevole Sassu, lei sa qual'è la situazione dei nostri agricoltori. Lei poco fa diceva che non leggono neanche i giornali. Questo non è vero. Comunque, se fosse vero, essi non sarebbero in grado di tenere i libretti di lavoro in maniera ordinata e aggiornata. Eppoi essi rifuggirebbero dal segnare sul libretto di lavoro la assunzione dei lavoratori in quanto, senza possibilità di equivoco, senza possibilità di evasione, qualunque assunzione di mano d'opera comporterebbe automaticamente il gravame dei contributi unificati. La soluzione che lei prospetta, onorevole Sassu, potrebbe dunque portare a questo: ad una riduzione nel settore della occupazione, ad un incremento della disoccupazione.

Comunque, onorevole Sassu, le varie categorie sociali hanno dei diritti, ma hanno anche doveri e il godimento di un diritto presuppone sempre l'assolvimento di un dovere. Ora, di fatto, gli elenchi compilati dalle Commissioni provinciali vengono sempre, per un certo periodo di tempo, affissi nell'albo comunale, cui possono ricorrere gli agricoltori per vedere se essi sono stati giustamente o ingiustamente tassati. E' inutile dire che gli agricoltori non fanno questo, perchè in questo caso non dovrebbero lamentarsi nel ricevere la cartella delle imposte. Gli agricoltori hanno il dovere di esperire gli accertamenti.

MURETTI (P.N.M.). Non è esatto.

DERIU (D.C.), *Assessore al lavoro e artigianato*. E' esatissimo, invece.

BORGHERO (P.C.I.). Vi sono delle persone che da dieci anni sono ingiustamente tassate

II LEGISLATURA

CCXVI SEDUTA

7 OTTOBRE 1955

per contributi unificati; hanno inoltrato i ricorsi, eppure continuano a pagare.

DERIU (D.C.), *Assessore al lavoro e artigiano*. Mi suggerisce il collega Gardu che talvolta avvisano dei morti o delle donne per la visita di leva. Allo stesso modo si commettono dei grossi errori nella imposizione dei contributi unificati. Comunque, vi è la possibilità di ricorrere, quando si conoscano gli elenchi esposti nell'albo dei Comuni. Quanto afferma l'onorevole Borghero non attiene al sistema, ma al funzionamento degli organi.

Concludo assicurando l'onorevole Sassu che, per quanto la Regione non abbia una competenza piena in materia, e non possa, quindi, direttamente intervenire per la soluzione dell'angoscioso problema, è in corso la costituzione di un Comitato tecnico regionale per l'esame della situazione. In seguito si potrà anche esaminare la possibilità di emanare una legge regionale di integrazione alle disposizioni di legge nazionali. Qualcosa sarà possibile anche al Ministero del lavoro, per tentare di impostare e risolvere in sede nazionale il problema.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sassu per dichiarare se è soddisfatto.

SASSU (D.C.). Forse è sfuggita all'onorevole Assessore Deriu la questione delle giornate lavorative inutili. Secondo me, bisogna arrivare alla soluzione del libretto di lavoro. Io non intendo propugnare una riduzione dell'assistenza ai lavoratori, anzi vorrei che tale assistenza venisse migliorata. Voglio però anche che i contributi unificati siano pagati da chi li deve pagare, da chi assume manodopera.

Vi sono delle aziende, con 13.000 giornate lavorative, che sono tassate per 400.000 lire — ed è facile calcolare che per 13.000 giornate si deve pagare di più — e invece vi sono agricoltori della Gallura che non assumono manodopera e che devono pagare 40.000 lire, per 200 giornate. Invece, con il libretto di lavoro si potrebbe individuare chi effettivamente assume della manodopera e chi è da considerarsi lavoratore agricolo. Badate, onorevoli colleghi, co-

me ho detto poco fa, negli elenchi anagrafici spesso sono compresi dei non lavoratori. Ripeto ancora: ciò avviene perchè una esclusione dagli elenchi anagrafici può provocare delle vendette. Comunque, è da tener presente che la eccessiva ampiezza degli elenchi anagrafici comporta, irrimediabilmente, la diminuzione della assistenza riservata agli autentici lavoratori agricoli.

Onorevole Assessore, gli agricoltori devono pagare per i lavoratori agricoli, non per i calzolai. Occorre trovare una soluzione del problema. Secondo me l'unica soluzione è quella del libretto di lavoro; prova ne sia che in altre province d'Italia essa è stata adottata...

DERIU (D.C.), *Assessore al lavoro e artigiano*. Non è vero.

SASSU (D.C.). Per quel che mi consta, questa soluzione è stata adottata in due province, ed è suscettibile di applicazione anche in Sardegna. Il sistema delle Commissioni comunali, onorevole Assessore, è antiquato. Non si può andare avanti così. Non è possibile che, in un paese, mentre esistono 50 lavoratori agricoli, l'elenco anagrafico ne segni 300-400. Questa è la verità. Non è possibile che nella Gallura, nel Goceano, nel Logudoro chi ara 200 ettari di terra, 200 ettari di roccia, debba pagare due giornate lavorative per ettaro.

FRAU (P.N.M.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRAU (P.N.M.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il problema ora ora trattato dall'Assessore al lavoro e dal consigliere Nicolino Sassu, a mio avviso esige una discussione più ampia e più profonda. Si tratta, infatti, di un problema di attualità, di un problema bruciante per la nostra economia.

Non vi è contrada della Sardegna dalla quale non partano dei ricorsi per il modo con cui vengono applicati i contributi unificati. Quanto ora ha detto l'onorevole Sassu risponde in parte a verità; il problema, però, a mio avviso, deve essere trattato dall'intero Consiglio, poi-

II LEGISLATURA

CCXVI SEDUTA

7 OTTOBRE 1955

chè esso investe non soltanto la economia della Gallura o del Goceano, ma tutta la economia sarda. Per questo, signor Presidente, mi propongo di trasformare l'interpellanza dell'onorevole Sassu in una mozione che mi riservo di presentare assieme all'onorevole Muretti.

PRESIDENTE. Onorevole Frau, l'articolo 116 del regolamento gliene dà facoltà. Aspetto pertanto il testo della mozione.

Discussione e approvazione del disegno di legge: «Concessione di viaggio sulle Ferrovie dello Stato a favore dei dipendenti dell'Amministrazione regionale». (63)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Concessione di viaggio sulle Ferrovie dello Stato a favore dei dipendenti dell'Amministrazione regionale».

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

BORGHERO (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio Gruppo è favorevole a questo disegno di legge. Il mio intervento, pertanto, non sarà molto lungo.

Vorrei fare due raccomandazioni. intendo raccomandare all'onorevole Presidente della Giunta ed alla Giunta che facciano tutti gli sforzi possibili perchè ai dipendenti della Regione venga concessa la tariffa vigente per i dipendenti dello Stato, cioè la tariffa 5, in modo che possano godere del 50 e non del 40 per cento di riduzione; inoltre, vorrei che la Giunta precisasse, con più chiarezza, che cosa intende dire con la espressione: «familiari a carico». E' da tener presente che molti dipendenti della Regione hanno dei figli che frequentano le scuole superiori. Così si dà il caso che rimangono a carico del genitore dei giovani che hanno raggiunto il ventunesimo anno di età. Ora, onorevoli colleghi, se noi seguissimo il criterio seguito altre volte di considerare a carico i figli per cui si percepiscono gli assegni famigliari, si verificherebbe che i dipendenti della Regione non avrebbero nessuna riduzione ferroviaria per i loro figli che frequentino ancora le

scuole e che hanno superato il ventunesimo anno di età.

Il criterio di considerare figli a carico soltanto quelli per cui si percepiscono gli assegni famigliari, dunque, non mi pare giusto. Questo particolare problema dovrebbe essere visto con larghezza, considerando figli non a carico solo quelli che hanno conseguito un titolo di studio che consenta loro l'indipendenza economica. Fatte queste osservazioni, ripeto, il mio Gruppo è favorevole al disegno di legge in esame.

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

PISANO (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge numero 63 indubbiamente tende a colmare una lacuna. Su di esso ritengo si debba fare qualche osservazione.

La Commissione propone alla Giunta l'accoglimento della tesi secondo la quale dovrebbe concedersi la riduzione del 40 per cento su quattro viaggi per il percorso medio Cagliari - Firenze e Cagliari - Napoli, che comporterebbero un onere finanziario annuo di 8.836.800 lire. Dice ancora la relazione che rimane salva la facoltà della Giunta di stabilire anno per anno il numero delle concessioni da assegnare a ciascun dipendente.

La Regione, per quanto riguarda lo stato giuridico dei suoi dipendenti, ha seguito il criterio della equiparazione al trattamento dei dipendenti dello Stato. Io non vedo dunque come, con l'approvazione del disegno di legge in esame, si possano limitare le agevolazioni ai dipendenti della Regione Sarda quando tutti i dipendenti della Regione Siciliana si trovano nelle stesse condizioni degli impiegati dello Stato. E' questa una questione di principio, onorevoli colleghi. Non mi pare giusto che i dipendenti della Regione Sarda si trovino su un piano di inferiorità rispetto ai dipendenti della Regione Siciliana. Come molto spesso è stato lamentato, la stessa Regione Sarda, se si tiene presente l'ultimo comma dell'articolo 38 della Costituzione, si trova su un piano di inferiorità, rispetto alla Regione Siciliana.

Il problema di cui oggi discutiamo, onorevoli colleghi, è stato affrontato in Sicilia con la legge regionale numero 65 del 29 luglio 1950 sullo stato giuridico ed ordinamento gerarchico del personale. Tale legge, all'articolo 15, dice testualmente: «La Regione garantisce al proprio personale le agevolazioni e concessioni in materia di trasporti vigenti per le categorie corrispondenti dell'Amministrazione dello Stato con le modalità da stabilirsi con apposita legge». Si fa qui riferimento alla legge, successivamente approvata, del 2 aprile 1953, numero 22: «Concessione delle agevolazioni ferroviarie al personale dell'Amministrazione regionale». Dice l'articolo 1 di quest'ultima: «Il Governo della Regione è autorizzato a stipulare con il Ministero dei trasporti una convenzione intesa ad estendere al personale dipendente dell'Amministrazione centrale della Regione e alle rispettive famiglie le agevolazioni godute dagli impiegati dello Stato e relative famiglie, in ordine alle concessioni speciali in materia di trasporti di persone e di cose».

Dunque, per quanto riguarda i dipendenti della Regione Siciliana, il problema delle concessioni di viaggio è stato risolto. Io ritengo, pertanto, che sia dovere del Consiglio regionale (e spero che l'emendamento che mi sono permesso di presentare venga accolto all'unanimità) affermare gli stessi diritti per i dipendenti della Regione Sarda.

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

SANNA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche il Gruppo socialista è d'accordo sul disegno di legge in esame, che, come è già stato rilevato, serve a colmare una grave deficienza ed una evidente ingiustizia nei riguardi del personale della Regione.

Relativamente a questo disegno di legge, e in particolare al modo con cui si intende concedere al personale della Regione delle facilitazioni ferroviarie, sono certamente giustificate le critiche e le perplessità che sono state espresse dagli oratori che mi hanno preceduto. Comunque, noi socialisti siamo del parere che il

disegno di legge in esame rappresenti un primo inizio per affrontare e risolvere il problema cui si riferisce e che, pertanto, esso possa essere approvato unicamente a titolo sperimentale. Noi pensiamo che, in prosieguo, la materia debba essere ripresa in esame per soddisfare in modo più compiuto le esigenze del personale della Regione.

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

MELIS (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio Gruppo è favorevole al disegno di legge numero 63; nè potrebbe essere altrimenti, considerato che esso porta la mia firma.

Tuttavia, dal momento in cui il disegno di legge fu presentato ad oggi sono intervenute nuove situazioni per le quali il mio Gruppo ritiene sia opportuna una modifica al suo articolo fondamentale, cioè all'articolo 1, così da adeguarlo a quelle maggiori provvidenze alle quali sin dal momento della presentazione del disegno si riteneva il personale della Regione avesse diritto, ma che non erano state comprese nel testo di legge perchè i precedenti di altre Amministrazioni non statali (compresa la Regione Siciliana) non consentivano di sperare che un miglior trattamento potesse essere concesso ai dipendenti della Regione Sarda.

Successivamente, la iniziativa legislativa della Regione Siciliana poté ottenere che il trattamento del personale dipendente dallo Stato venisse puramente e semplicemente esteso ai suoi dipendenti: così la Regione Siciliana ottenne la concessione dello sconto del 50 per cento, anzichè del 40 per cento come era previsto nel primitivo nostro disegno di legge. Non si vede ora la ragione per la quale, essendosi creato questo precedente, non ne debbano godere anche i dipendenti della Regione Sarda. Naturalmente un migliore trattamento comporta un maggiore onere, non rilevante tuttavia, a carico della Regione; un maggiore onere che attiene all'ulteriore 10 per cento che viene a gravare sulla Regione.

Sulla base di queste considerazioni il mio

Gruppo ha presentato un emendamento sostitutivo dell'articolo 1, che mi auguro il Consiglio vorrà valutare positivamente al momento della sua discussione.

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

CREPELLANI (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione è in sé molto semplice e pertanto non richiede una discussione complessa. Io voglio soltanto fare un'affermazione di principio: non si pone il problema di riparare ad un'ingiustizia, come è stato detto testè; la Regione è un ente intermedio fra lo Stato e gli enti locali e nessuno degli enti locali prevede forme di concessioni di viaggio a vantaggio ed a beneficio dei propri dipendenti. Quindi, io parlerei proprio di una concessione, di una benevola concessione.

Comunque, l'indirizzo che la Regione ha dato ai rapporti economici col proprio personale è stato quello di un adeguamento al trattamento che lo Stato fa ai propri dipendenti. Conseguentemente, è giusto che venga adottato lo stesso criterio anche in materia di riduzioni ferroviarie.

Per questo, dichiaro d'essere favorevole all'emendamento proposto dal collega Pisano, emendamento che, salvo errore, coincide con quello proposto dall'onorevole Melis.

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

PERNIS (P.N.M.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche il mio Gruppo è favorevole al disegno di legge numero 63. Il mio intervento è originato dal desiderio del mio Gruppo di fare la stessa proposta che or ora è stata fatta anche da altri settori, cioè di estendere anche al personale della Regione le stesse facilitazioni di viaggio vigenti per i dipendenti della Regione Siciliana, ossia, anziché la tariffa D, la tariffa C.

Poichè tale proposta è partita anche da parte dell'onorevole Melis ed ha trovato l'assenso

dell'onorevole Crespellani, a nome del mio Gruppo mi associo anch'io all'emendamento che sarà presentato in tale senso.

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

CAPUT (M.S.I.). Siamo anche noi del parere che non si ponga oggi il problema di riparare ad una ingiustizia, ma che si tratti piuttosto di applicare, nelle sue conseguenze logiche, il principio adottato dalla Regione di adeguare le condizioni economiche del suo personale al trattamento riservato dallo Stato ai propri dipendenti.

Siamo perciò favorevoli, per le ragioni espresse dagli oratori che mi hanno preceduto e che è perfettamente inutile che io ripeta, sia al disegno di legge numero 63 così come è stato presentato alla discussione ed alla approvazione del Consiglio, sia agli emendamenti che sono stati presentati in proposito.

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

COVACIVICH (D.C.), *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, premesso che, se si dovesse accogliere l'emendamento proposto, bisognerebbe rinviare il disegno di legge alla Commissione, perchè bisognerebbe rifare i calcoli per conoscere l'onere finanziario preciso che ne deriverebbe alla Regione...

MELIS (P.S.d'A.). Si tratta del 10 per cento in più.

COVACIVICH (D.C.), *relatore*. Quale che sia la cifra, si tratta sempre di un maggior onere, che la Commissione competente deve prendere in esame.

Sembrerebbe che la Commissione, della quale fanno parte tutti i Gruppi di questo onorevole Consiglio, non si sia preoccupata di questo problema e non l'abbia neanche voluto esaminare. In effetti, però, la Commissione non

solo ha esaminato il problema, ma mi ha dato incarico di controllare presso gli uffici dell'Assessorato ai trasporti i motivi per cui non era possibile ottenere la concessione C anziché la concessione D. Così ho appurato che le Ferrovie dello Stato hanno affermato che la concessione C è riservata agli impiegati dello Stato, e che essa non verrebbe concessa ai dipendenti di alcun altro ente.

Ora i colleghi mi dicono che esiste una legge per la quale ai dipendenti della Regione Siciliana è stata concessa la tariffa C. Benissimo: sospendiamo, dunque, la discussione del disegno di legge, onorevoli colleghi, riprendiamo le trattative con il Ministero, e vediamo se è possibile ottenere per i dipendenti della Regione Sarda un egual trattamento. A me sembra, però, molto più semplice approvare per ora il disegno di legge in esame così come è, ed iniziare immediatamente le nuove trattative con il Ministero per vedere se è possibile ottenere la concessione più favorevole per successivamente introdurla a modifica delle disposizioni di legge che oggi ci accingiamo ad approvare.

Mi pare, questo, il metodo più semplice; io, come relatore, mi rimetto alla volontà del Consiglio, mentre il mio parere personale — ripeto — è che sia opportuno approvare il disegno di legge in esame così come è, impegnando la Giunta a riprendere le trattative col Ministero per una concessione più favorevole.

MELIS (P.S.d'A.). Domando di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELIS (P.S.d'A.). Desidero fornire all'onorevole relatore una precisazione in ordine al rilievo che egli ha ritenuto di fare ai vari settori del Consiglio circa la mancata presentazione in Commissione dell'esigenza oggi prospettata...

COVACIVICH (D.C.), *relatore*. Ho detto che tale esigenza è stata prospettata.

MELIS (P.S.d'A.). D'accordo, onorevole Covacivich, ma la diversa impostazione che oggi si dà al disegno di legge, come ho avuto mo-

do di precisare in sede di discussione generale, nasce dal fatto che sono intervenute nuove situazioni. Quando il disegno di legge venne presentato alla Giunta, e poi al Consiglio (5 ottobre 1954) e quando venne discusso in Commissione (3 marzo 1955) non erano ancora intervenuti quei fatti nuovi che determinano oggi — mi pare — i vari Gruppi del Consiglio a prospettare una formulazione più ampia. La legge siciliana cui si è fatto richiamo in sede di discussione generale, infatti, è del 2 aprile del 1955; ed effettivamente, prima di questa data neanche la Sicilia — perchè dei contatti in questo senso si erano avuti in fase di preparazione della legge —, aveva ottenuto il trattamento più favorevole, trattamento che, d'altronde, appariva così ovvio che ad un certo punto anche le Ferrovie dello Stato si sono dichiarate disposte ad accoglierlo.

Non si vede, dunque, per quale motivo oggi taluni colleghi debbano mostrare delle perplessità circa la estensione di questo trattamento ai dipendenti della Regione Sarda.

Una ulteriore riunione della Commissione finanze potrà — secondo quanto dice il collega Covacivich — anche precisare il maggiore onere che deriverebbe alla Regione, per quanto ora non si faccia alcun riferimento specifico agli stanziamenti strettamente necessari. Comunque, non possono sorgere delle preoccupazioni a questo proposito, dato che, alla fine dell'anno finanziario, certamente le disponibilità accantonate a questo titolo saranno sufficienti per affrontare la situazione e, d'altro canto, il Consiglio è in grado di valutare senza troppi sforzi l'aumento dell'onere, che, rispetto a quello previsto nel disegno di legge, dovrà aggirarsi sul 10 per cento.

Si tratta, dunque, di calcoli che si possono fare sollecitamente; e i componenti la Commissione finanze e tutti i consiglieri — ripeto — possono agevolmente rendersi conto della possibilità di fronteggiare la maggior spesa prevista. Ulteriori calcoli verranno fatti, per il prossimo anno, nel prossimo bilancio, quando la Giunta avrà, fra le altre cose, emanato il regolamento che stabilirà il numero delle concessioni di viaggio per i dipendenti regionali e

II LEGISLATURA

CCXVI SEDUTA

7 OTTOBRE 1955

le loro famiglie. Perciò, a mio giudizio, nè si giustifica una sospensiva nè tanto meno si può ammettere che il disegno di legge in esame venga approvato nel vecchio testo, rimandando ad altro tempo la approvazione di una modifica che riassuma l'emendamento che il mio Gruppo ha presentato, e che — per quanto mi è dato di sapere — è uguale ad un emendamento presentato da altro settore.

CRESPELLANI (D.C.). Vorrei che il Presidente facesse dar lettura dell'emendamento da me presentato all'articolo 4. Potrebbe giovare alla discussione.

PRESIDENTE. Prima di concedere la facoltà di parlare all'onorevole Pernis e al rappresentante della Giunta, desidero chiarire che gli emendamenti Pisano e Giua Angelo, cioè i primi presentati, mentre importano all'articolo 1 un aumento di spesa, all'articolo 5 importano l'entrata in vigore della legge al 1° gennaio 1956. Quindi, onorevole Covacivich, la sua osservazione, poichè si tratta di una spesa che si riferisce ad un bilancio non ancora presentato e approvato e che, per ciò, non comporta un aumento di spesa dell'attuale bilancio, è destinata a cadere.

Ha domandato di parlare l'onorevole Pernis. Ne ha facoltà.

PERNIS (P.N.M.). Avevo domandato di parlare per fare le considerazioni che sono state fatte testè dall'onorevole Presidente. Inoltre, devo dire che, pur ammettendo la validità delle preoccupazioni circa il maggior onere finanziario previsto dagli emendamenti, dato che l'articolo 2 prevede che il Presidente della Giunta, con suo decreto, fissa il numero dei viaggi, è sempre possibile contenere, appunto con la limitazione dei viaggi, l'onere finanziario nei limiti previsti attualmente dal disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti, viabilità e turismo per esprimere il parere della Giunta.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Sulla sostanza del provvedimento in esame esiste il completo accordo fra

i vari settori del Consiglio; e la Giunta ne prende atto con soddisfazione.

E' avvenuto stamane un fatto nuovo: la presentazione di emendamenti da parte dei colleghi Pisano e Giua Angelo da un lato e da parte del collega Melis dall'altro circa la concessione C in luogo della concessione D (riduzione del 50 per cento, anzichè del 40 per cento). Questi emendamenti — dico la verità — mi rendono perplesso, perchè, già nella sua relazione al disegno di legge, la Giunta ha osservato che non era stato possibile ottenere per i dipendenti della Regione Sarda l'applicazione della concessione C. Allora — è vero — non era stata ancora emanata la legge regionale siciliana 2 aprile 1955, numero 22; però ricordo al collega Melis, mio valoroso predecessore nell'Assessorato ai trasporti, che la bozza di convenzione concordata con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato indica la tariffa numero 5.

Ora, io non vorrei che il Consiglio approvasse una legge che concedesse la riduzione del 50 per cento, e poi alla Giunta si muovesse, dalla parte interessata, il rilievo che si era addivenuti ad un accordo per una riduzione del solo 40 per cento. Io non vorrei trovarmi nell'antipatica situazione di dover subire un rilievo di questo genere. Quanto dico vale anche per l'emendamento proposto dal collega Giua e dal collega Pisano. E mi pare saggio l'avviso del collega Covacivich di approvare per ora il disegno di legge così com'è, salvo a trattare ancora con l'Amministrazione ferroviaria per ottenere la riduzione del 50 per cento. Questo avviso mi pare saggio perchè — ripeto — non si tratta soltanto di approvare oggi una legge che stabilisca una riduzione del 50 per cento, ma di sapere — e si deve sapere *a priori* — se l'Amministrazione dello Stato è d'accordo sulla concessione della tariffa C.

Io penso che, attraverso trattative, invocando il precedente della Regione Siciliana, si possa arrivare ad ottenere la tariffa C. Ma, allo stato attuale, noi siamo in possesso — e l'onorevole Melis ben lo sa — di una bozza di convenzione concordata che stabilisce il tariffario numero 5, cioè una riduzione del 40 per cento. La Giunta, dunque, ritiene sia più opportuno approvare il

disegno di legge nella sua attuale formulazione, salvo a presentare in seguito un disegno di legge per la concessione della tariffa C, magari in concomitanza con un altro disegno di legge che estenda siffatta concessione anche al percorso marittimo. A questo riguardo, anzi, devo annunciare all'onorevole Consiglio che l'Assessorato ha ripreso le trattative con la Tirrenia per ottenere uno sconto sia sul percorso Cagliari-Civitavecchia che su quello Olbia-Civitavecchia. Pertanto, io ritengo, senza peraltro impegnarmi a nome della Giunta, che sia opportuno — perchè, se rispettiamo la volontà del Consiglio, abbiamo il diritto ed il dovere di far osservare che potrebbe verificarsi la impossibilità di applicare la legge — approvare il disegno di legge nell'attuale formulazione.

Devo una risposta all'onorevole Borghero per quanto riguarda il concetto di familiari a carico. Su questo punto la Giunta non ha nessuna difficoltà ad ammettere al godimento delle riduzioni ferroviarie anche i figli studenti a carico che abbiano superato il ventunesimo anno di età, purchè a tale proposito venga presentato uno specifico emendamento.

La Giunta non ha altro da dire.

PRESIDENTE. A questo punto è bene riassumere e chiarire i termini della discussione. Il disegno di legge in esame autorizza l'Amministrazione regionale a stipulare delle convenzioni per ottenere una riduzione delle tariffe di viaggio ferroviarie.

Sino ad ora, almeno secondo quanto è stato detto dall'Assessore ai trasporti, con la bozza di convenzione si è ottenuta una riduzione del 40 per cento sulle linee delle Ferrovie dello Stato. Gli emendamenti presentati tendono a far sì che questa riduzione sia del 50 per cento e che venga stipulata una convenzione per la riduzione delle tariffe di viaggio anche sui percorsi marittimi.

Ora è chiaro — e il Consiglio, comunque, potrà giudicare — che prima di approvare il disegno di legge in esame si dovrebbe tener presente quel che si è già concordato nella convenzione con il Ministero dei trasporti; altrimenti si rischierebbe di approvare una legge che au-

torizza l'Amministrazione regionale ad ottenere qualcosa che praticamente non è possibile ottenere.

Vorrei quindi pregare il Consiglio di pronunciarsi se convenga approvare il disegno di legge nel suo attuale testo (e, in questo caso, si potrebbe pregiudicare l'esito finale delle trattative, chè, una volta approvata la convenzione per una riduzione del 40 per cento, potrebbe diventare estremamente difficile ottenere una riduzione del 50 per cento), oppure convenga sospendere la discussione del disegno di legge per far sì che si addivenga ad una nuova convenzione.

Va poi precisato che, se si dovesse insistere su un emendamento che comporta un aumento di spesa senza che la data della sua entrata in vigore venisse spostata al prossimo esercizio finanziario, il disegno di legge, a termini di regolamento, dovrebbe essere rinviato alla Commissione finanze per un riesame. Nè mi pare sufficientemente valida l'osservazione dell'onorevole Pernis: non interessa che vi sia una discrezionalità del Presidente della Giunta nel fissare il maggiore o minor numero delle facilitazioni, quando sussista un aumento di spesa in sé e per sé. L'aumento di spesa — ripeto — non comporterebbe un riesame della Commissione finanze solo nel caso che esso andasse in applicazione nel prossimo esercizio finanziario.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISANO (D.C.). Come ha detto or ora l'onorevole Presidente, il nuovo onere che deriverà all'Amministrazione regionale dall'approvazione del mio emendamento, dato che esso è destinato ad entrare in vigore con il 1° gennaio 1956, non implica il parere della Commissione finanze. Inoltre, voglio far presente all'onorevole relatore che, al contrario di quanto è detto nella relazione, difficilmente gli impiegati della Regione possono fare quattro viaggi l'anno per Firenze, per Napoli e viceversa. Di questo si dovrebbe tener conto.

Per quanto riguarda poi la difficoltà che è

stata rilevata dalla Giunta e dall'onorevole relatore, di dover preliminarmente stipulare una nuova convenzione col Ministero dei trasporti, io non nutro delle preoccupazioni...

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Ne nutro io, però.

PISANO (D.C.). Non deve nutrirne, onorevole Gardu; esiste infatti il precedente della Regione Siciliana. Ad un dato punto sarà pur giusto chiarire la situazione dell'Istituto autonomistico sardo, perchè, se esiste una legge operante per la Sicilia, io non vedo perchè una legge analoga non debba trovare applicazione in Sardegna. Se esiste una convenzione valida per la Sicilia, io non vedo per quale ragione una convenzione analoga non possa ottenersi per la Sardegna.

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

MELIS (P.S.d'A.). Ancora una volta voglio pronunciarmi contro la sospensiva. Le ragioni per le quali io insisto in questo atteggiamento sono in sostanza quelle che con inconsueto calore ha or ora enunciato l'amico Pisano. In buona sostanza, tutto quanto è avvenuto prima del 2 aprile 1955 aveva una sua giustificazione: la situazione del momento. Ma, dopo che questa situazione è stata superata ed è, nel territorio italiano, in Sicilia, operante una legge che concede il 50 per cento di riduzione sulle tariffe ferroviarie e una certa riduzione sulle tariffe marittime ai dipendenti della Regione Siciliana, non si può assolutamente ammettere che analoghe disposizioni possano essere negate ai dipendenti della Regione Sarda, perchè ci troveremmo veramente in una situazione paradossale, di fronte alla quale le preoccupazioni dell'onorevole Assessore ai trasporti secondo me sono ingiustificate. Non è possibile ammettere che sia posta in essere una tale discriminazione...

COVACIVICH (D.C.), *relatore*. Ma la convenzione parla del 40 per cento di riduzione!

MELIS (P.S.d'A.). Non esiste nessuna convenzione, onorevole Covacivich, esiste solo una bozza di convenzione predisposta nel momento in cui la riduzione del 40 per cento era sancita da norme generali. Le norme generali però sono state modificate per una parte della collettività nazionale e non si vede perciò quali motivi e quali preoccupazioni possono impedire di approvare le stesse provvidenze a favore dei dipendenti della Regione Sarda. La convenzione oggi si deve stipulare sulla base della nuova situazione, a meno che, onorevoli colleghi della Giunta, non vi piaccia rimanere umiliati nei confronti di altri cittadini italiani... (*Interruzioni*).

COVACIVICH (D.C.), *relatore*. Non ci sentiamo umiliati dinanzi a nessuno.

MELIS (P.S.d'A.). Esatto, onorevole Covacivich. Poichè però in una situazione nuova si può determinare un provvedimento di più ampia utilità per i dipendenti della Regione Sarda, è assurdo, paradossale rinunciarvi.

Onorevoli colleghi, ci sentiamo diminuiti nel nostro prestigio al solo pensare che quanto è stato concesso ad un'altra Regione non possa essere concesso alla Regione Sarda.

COVACIVICH (D.C.), *relatore*. Siete voi che vi sentite diminuiti! (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Covacivich, la prego di non dimenticare che ella è uno dei Questori del Consiglio e fa parte dell'Ufficio di Presidenza.

Contro la sospensiva hanno parlato già due oratori, l'onorevole Pisano e l'onorevole Melis. A favore della sospensiva ha domandato di parlare l'onorevole Crespellani. Ne ha facoltà.

CREPELLANI (D.C.). Io non pensavo che per un aumento di spesa del 10 per cento dovesse sorgere tanto baccano. Potrei iniziare questo mio breve intervento (tanto più che ricorre il centenario pascoliano), dicendo: «Pace fratelli, sulla terra grande è il mistero!». Non mi pare sia proprio questo il disegno di legge

che meriti si accendano gli animi, tanto più che sulle sue finalità siamo tutti d'accordo.

Noi desideriamo che i dipendenti della Regione Sarda godano dello stesso trattamento riservato ai dipendenti dello Stato. Questo è chiaro. Ed allora, dunque, tra lo svolgere prima dell'approvazione le opportune trattative e l'imporre delle trattative con l'approvazione del disegno di legge mi pare esista una differenza meramente formale.

Io sono favorevole alla sospensiva per questa considerazione: poichè si vuole realizzare un programma massimo, la Giunta deve portare in Consiglio un disegno di legge che preveda il 50 per cento di riduzione per i viaggi ferroviari e il 30 per cento per i tragitti marittimi. Non si tratta di preoccupazioni o di «diminuzioni». Infatti, anche facendo dei semplici calcoli finanziari, si potrebbe affermare che per l'anno in corso non è possibile ottenere niente. Allora, tanto vale che si voti per la sospensiva, sempre però con l'impegno della Giunta di elaborare tempestivamente il nuovo testo del disegno di legge di modo che le disposizioni possano trovare applicazione dal 1° gennaio 1956.

Voglio fare un'altra osservazione, che non riguarda il testo di legge in sè, ma i calcoli che la Giunta prima e la Commissione finanza poi dovranno fare per l'accertamento dell'onere finanziario che graverà sulla Regione. Il testo, così come è stato proposto, ed anche gli emendamenti che ad esso sono stati presentati, non lasciano dubbio che le riduzioni delle tariffe di viaggio debbono riguardare i dipendenti di ruolo e non di ruolo di tutti i servizi dell'Amministrazione regionale. Nella relazione però si dice: «E' altresì dell'avviso che la presente agevolazione debba essere estesa anche ai dipendenti degli enti collaterali, quali il Centro antinsetti, l'E.S.I.T., l'En.Sa.E., ...» eccetera. Io non sono di questo avviso. Il Centro antinsetti è un ufficio della Regione, l'E.S.I.T. è un ente regionale; ma sono degli organismi giuridici che hanno un bilancio proprio e non c'è nessunissima ragione per cui l'Amministrazione regionale debba per essi accollarsi degli oneri. Questi organismi, se vogliono delle facilitazioni di viaggio per i propri dipendenti, se le procuri-

no. Così si possono evitare delle inutili complicazioni amministrative.

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

BAGEDDA (M.S.I.). Per le considerazioni svolte dal Presidente del Consiglio e per quelle del collega Crespellani il mio Gruppo è favorevole alla sospensiva.

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

BORGHERO (P.C.I.). Noi comunisti siamo contrari alla sospensiva per le ragioni che sono state portate dal collega Pisano e dal collega Melis. Riteniamo che il disegno di legge debba comportare la riduzione del 50 per cento, basandosi sul precedente della Regione Siciliana.

PRESIDENTE. L'onorevole Pernis ha domandato di parlare per una dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

PERNIS (P.N.M.). Anche il mio Gruppo è favorevole alla sospensiva per le ragioni addotte dall'onorevole Crespellani. Io però non sono d'accordo con l'onorevole Crespellani per quanto egli ha detto a riguardo degli enti collaterali alla Regione. Vorrei far osservare all'onorevole Crespellani che, almeno fino a quando ero Presidente dell'E.S.I.T., gli stipendi del personale sono stati regolati esclusivamente in analogia a quelli della Regione. A rigor di logica, io dovrei dedurre dalle dichiarazioni dell'onorevole Crespellani la piena libertà dell'E.S.I.T. e dell'En.Sa.E. di pagare il proprio personale con le tariffe che ritiene più opportune per controbilanciare lo svantaggio che per esso deriverebbe dal diverso trattamento nel campo delle riduzioni delle tariffe di viaggio. Pertanto, io insisto perchè lo stesso trattamento si adotti anche per i dipendenti degli enti collaterali.

PRESIDENTE. Qual'è il parere della Giunta?

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Debbo innanzitutto rispondere brevemente all'onorevole Melis. Noi non abbiamo mostrato preoccupazioni e perplessità di sorta, non ci sentiamo affatto diminuiti verso nessuno, non abbiamo complessi di inferiorità; soltanto mi consenta di dire, onorevole Melis, che ella non ha potuto ottenere, quando era Assessore ai trasporti, una riduzione del 50 per cento così come non la poté ottenere neppure la Regione Siciliana. E quando la Sicilia ha ottenuto questa riduzione, penso che prima di approvare una legge abbia provveduto ad addivenire ad un accordo con il Ministero ai trasporti.

MELIS (P.S.d'A.). Proprio per questo noi possiamo approvare direttamente il disegno di legge!

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Noi dobbiamo seguire la stessa procedura per evitare che la nostra legge non possa essere operante per un eventuale mancato accordo fra la Regione e lo Stato, mancato accordo che può verificarsi non tanto per ragioni discriminatorie, ma perchè lo Stato può vedere nel nostro comportamento il tentativo di imporre unilateralmente... (*Interruzioni*).

La Giunta si trova dinanzi a gravi responsabilità. Lei, onorevole Melis, può parlare a quel modo perchè siede su quel banco; noi, che sediamo sui banchi della Giunta, non possiamo accogliere le sue argomentazioni.

La Giunta è dunque favorevole alla sospensiva.

PRESIDENTE. Metto in votazione la proposta di sospensiva. Chi l'approva alzi la mano. (*Viene chiesta la controprova*). Chi non la approva, alzi la mano.

(*Non è approvata*).

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

(*E' approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 1.

DESSANAY, *Segretario*:

Art. 1

L'Amministrazione regionale è autorizzata a stipulare con l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato l'apposita convenzione, in vigore per la concessione speciale «D» di viaggio, a favore dei funzionari, impiegati e dipendenti tutti in servizio di ruolo e non di ruolo presso l'Amministrazione stessa e dei loro familiari conviventi ed a carico.

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

DESSANAY, *Segretario*:

«Emendamento Pisano - Giua Angelo: Articolo 1: "L'Amministrazione regionale è autorizzata a stipulare con il Ministero dei trasporti una convenzione intesa ad estendere a favore dei dipendenti tutti, di ruolo e non di ruolo, e rispettive famiglie, dell'Amministrazione stessa, le agevolazioni godute dagli impiegati dello Stato e relative famiglie, in ordine alle concessioni speciali in materia di trasporti di persone e cose"»;

«Emendamento sostitutivo Melis - Soggiu Piero: Articolo 1: "L'Amministrazione regionale è autorizzata a stipulare con le Amministrazioni e Società esercenti servizi pubblici di trasporto ferroviari e marittimi apposite convenzioni intese ad assicurare al personale di ruolo e non di ruolo dipendente dall'Amministrazione della Regione ed alle rispettive famiglie, le agevolazioni godute dagli impiegati dello Stato e rispettive famiglie in ordine alle concessioni tariffarie speciali in materia di trasporti di persone e di cose"»;

«Emendamento aggiuntivo Covacovich: Articolo 1: "Aggiungere dopo le parole 'di ruolo presso' le parole 'il Consiglio regionale e...',».

PRESIDENTE. Mi pare che non vi sia la necessità di illustrare questi emendamenti.

MELIS (P.S.d'A.). Forse è possibile concor-

II LEGISLATURA

CCXVI SEDUTA

7 OTTOBRE 1955

dare il mio emendamento con quello Pisano - Giua Angelo.

PRESIDENTE. Penso che, in sostanza, i due emendamenti Pisano- Giua Angelo e Melis - Soggiu Piero differiscano lievemente. Mentre l'emendamento Pisano - Giua Angelo parla di «Ministero dei trasporti», l'emendamento Melis - Soggiu parla di «amministrazioni e di società esercenti servizi pubblici di trasporto ferroviari e marittimi».

Ora le convenzioni si stipulano, se non vado errato, col Ministero dei trasporti per quanto riguarda i trasporti ferroviari, e con le amministrazioni interessate per quanto riguarda gli altri trasporti. Se l'onorevole Pisano è d'accordo, in sede di coordinamento si potrebbe trovare una formula di compromesso, a meno che egli non ritenga che si debbano stipulare delle convenzioni esclusivamente con il Ministero dei trasporti.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISANO (D.C.). Signor Presidente, vorrei chiedere un chiarimento. Mentre l'emendamento che reca la mia firma parla, in sostanza, di estensione ai dipendenti della Regione delle agevolazioni godute dagli impiegati dello Stato, l'emendamento Melis - Soggiu Piero parla di società esercenti servizi pubblici.

MELIS (P.S.d'A.). Solo però di servizi pubblici ferroviari e marittimi.

PISANO (D.C.). Allora sono d'accordo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRESPELLANI (D.C.). Vorrei avere un chiarimento. Gli impiegati dello Stato godono di facilitazioni presso le società ferroviarie Complementari, Meridionali, eccetera?

BORGHERO (P.C.I.). Sì.

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

DEL RIO (D.C.). Non ho trovato difficoltà a votare contro la sospensiva. Ma ora l'emendamento dell'onorevole Melis mi lascia un tantino perplesso. Io non so se la legge regionale siciliana più volte citata preveda delle riduzioni sulle linee marittime. Comunque, è un fatto che, mentre con le Ferrovie dello Stato l'Amministrazione regionale ha già trattato, con la Tirrenia credo non abbia intavolato ancora delle trattative, per cui si potrebbe ad un certo punto verificare una situazione che renderebbe inapplicabile la legge: la Tirrenia potrebbe opporre un rifiuto ad una nostra richiesta. Io, pertanto, pregherei l'onorevole Melis di non insistere nel suo emendamento e di accogliere quello presentato dall'onorevole Pisano.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISANO (D.C.). L'onorevole Melis, erroneamente forse, mi disse che nel formulare il suo emendamento si era riferito testualmente al disposto dell'articolo 1 della legge regionale siciliana di cui si è tanto parlato.

MELIS (P.S.d'A.). Non ci siamo intesi.

PISANO (D.C.). Ora, invece, ho constatato che questo articolo equivale al testo del mio emendamento, che, pertanto, confermo.

PRESIDENTE. Lei, onorevole Melis, mantiene il suo emendamento?

MELIS (P.S.d'A.). Vorrei rispondere al collega Del Rio e al collega Pisano. In sostanza, l'emendamento che reca la mia firma e quella del collega Soggiu dice che la Regione è autorizzata a stipulare apposite convenzioni con le amministrazioni e società esercenti servizi pubblici di trasporto ferroviari e marittimi.

Ammettiamo che la Tirrenia non intenda stipulare delle convenzioni. (Io ho motivo di ritenere, a questo proposito, che non possano sor-

II LEGISLATURA

CCXVI SEDUTA

7 OTTOBRE 1955

gere delle difficoltà; in sostanza, infatti, la Tirrenia non verrebbe a perdere nulla, dato che la percentuale della tariffa di viaggio che il viaggiatore non pagherebbe, graverebbe sulla Regione). Comunque ammettiamo — come dicevo — che la Tirrenia non voglia stipulare delle convenzioni. Non è detto che la Regione sia obbligata a stipulare: è semplicemente «autorizzata» a stipulare. Se non si addiverrà a delle convenzioni con la Tirrenia, ciò vorrà dire che solo una parte della legge rimarrà operante.

A me pare, onorevole Pisano e onorevole Del Rio, che il mio emendamento possa essere approvato con la certezza che alla sua applicazione non si oppongono ostacoli di natura giuridico-costituzionale. Se ostacoli sorgeranno nella stipula delle convenzioni, essi non contraddiranno tuttavia alla sostanza della legge, la quale non impone alla Regione di ottenere facilitazioni di viaggio per i suoi dipendenti, ma la «autorizza» — come ho detto — a stipulare delle convenzioni.

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

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Il mio Gruppo è favorevole all'emendamento Melis. Infatti, se non si riuscisse a stipulare la convenzione con la Tirrenia, la legge non perderebbe la sua efficacia.

In fondo, la legge autorizza la Regione a stipulare delle convenzioni: qualora la Regione non riuscisse a stipularle, la legge non verrebbe a perdere il suo contenuto.

A mio modo di vedere, è fondamentale una considerazione: mentre i dipendenti della Regione Siciliana non hanno nessuna necessità di usufruire dei mezzi di trasporto marittimi gestiti da linee private (perchè il ferry-boat che unisce Reggio con Messina è delle Ferrovie dello Stato), per i dipendenti della Regione Sarda il problema si pone diversamente, perchè le linee Olbia-Civitavecchia, Cagliari-Civitavecchia, Portotorres-Genova, Cagliari-Napoli eccetera, sono gestite da una società privata. Onorevoli colleghi, dobbiamo fare uno sforzo perchè questa agevolazione, agevolazione di cui del resto

godono gli impiegati dello Stato, venga estesa anche ai dipendenti della Regione.

Ora, con l'emendamento del collega Pisano a questa particolare situazione nella quale si trovano i dipendenti della Regione Sarda non si ovvierebbe in nessun modo, mentre invece a questa situazione si ovvia con l'emendamento Melis. Perciò, noi siamo del parere che debba essere approvato l'emendamento Melis.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Covacivich, relatore.

COVACIVICH (D.C.), relatore. Faccio osservare che io ho già sollevato la questione della competenza della seconda Commissione a riesaminare il disegno di legge per i nuovi oneri finanziari che alla Regione deriverebbero per l'approvazione degli emendamenti Pisano - Giua Angelo e Melis - Soggiu Piero. Mi è stato osservato che, poichè la legge secondo l'emendamento Pisano entra in vigore il 1° di gennaio 1956, i nuovi oneri in esso previsti non vengono a gravare sul bilancio di quest'anno, e pertanto non sarebbe necessario un riesame da parte della Commissione finanze. Faccio osservare che la Commissione finanze è competente non soltanto per quanto attiene alla capienza del bilancio, ma anche per quanto attiene all'onere che deriva dall'applicazione di una determinata legge.

Ora, la legge approvata dalla Commissione parla di una convenzione con le Ferrovie dello Stato; gli emendamenti che sono stati presentati prospettano la stipulazione di convenzioni con le Ferrovie dello Stato, con la Società Tirrenia, con la Società Ferrovie Meridionali e con le altre società di trasporto ferroviarie e marittime. Per queste ragioni, come relatore, io rinnovo la preghiera al Presidente di voler mettere la Commissione in condizioni di conoscere l'onere che deriva alla Regione dalle nuove agevolazioni che si chiedono per il personale della Regione. Credo sia doveroso da parte del Consiglio conoscere quale onere deriva dall'applicazione di questa legge, e sia diritto dei componenti la Commissione finanze di fare le indagini e gli accertamenti del caso.

PRESIDENTE. Credevo, onorevole Covacivich, che ella intendesse parlare sugli emendamenti; altrimenti non le avrei concesso la facoltà di parlare.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti, viabilità e turismo per esprimere il parere della Giunta.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Circa la convenzione eventuale con la Tirrenia vi sono state delle trattative che si sono protratte fino al 1953; dal 1953 in poi, agli atti non ho trovato nessun documento al riguardo. La Tirrenia, benchè non le costi nulla il concedere le riduzioni, ha sempre risposto negativamente alle richieste della Regione. La ragione è evidente: il lavoro di calcolo del congruaggio impone indubbiamente l'assunzione di nuovi impiegati o, per lo meno, la utilizzazione di impiegati che attualmente lavorano in altri settori dell'azienda.

La stesura originaria del disegno di legge non prevedeva, come or ora esattamente osservava il collega Covacivich, le riduzioni di viaggio nè per le ferrovie in concessione, nè per le società di trasporti marittimi, perchè l'Assessore ai trasporti in carica al momento della elaborazione del disegno di legge si era reso conto di quanto fosse difficile stipulare una convenzione con la Tirrenia. Tuttavia, non mi meraviglio se oggi...

MELIS (P.S.d'A.). Il mio emendamento giaceva nella cartella che l'onorevole Assessore ha in mano. Era mio intendimento presentare lo emendamento al momento della discussione del disegno di legge.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Non so se l'emendamento fosse nella cartella prima o dopo che la Giunta approvò il testo definitivo del disegno di legge. Io, comunque, credo a quanto dice l'onorevole Melis. Vorrei però che egli mi dicesse se abbia avuto, come Assessore ai trasporti, dei contatti con la Tirrenia in questi ultimi tempi e se abbia avuto delle assicurazioni per ciò che riguarda la riduzione delle tariffe a favore dei

dipendenti della Regione. Sino a questo momento so che tutti i tentativi non miei, ma dei miei predecessori, di ottenere riduzioni, si sono spuntati contro il rifiuto della Tirrenia.

Per quanto riguarda gli emendamenti, ho già dichiarato che la Giunta si rimette alla volontà del Consiglio, pur facendo presenti le perplessità e i dubbi che, in questa materia, sono stati già sollevati.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento sostitutivo Pisano - Giua Angelo, che per primo è pervenuto alla Presidenza. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto in votazione l'emendamento sostitutivo Melis - Soggiu Piero. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

MELIS (P.S.d'A.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELIS (P.S.d'A.). Vorrei un semplice chiarimento. Vorrei sapere se è intenzionale nello emendamento Covacivich la soppressione delle parole «e non di ruolo»; tale emendamento, infatti, dice: aggiungere dopo le parole «di ruolo presso» eccetera.

PRESIDENTE. Si tratta di una dimenticanza di cui si terrà conto in sede di coordinamento.

Metto in votazione l'emendamento aggiuntivo Covacivich. Chi lo approva alzi al mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

DESSANAY, *Segretario*:

Art. 2

Il numero delle concessioni per gli impiegati e per i rispettivi nuclei familiari sarà stabilito anno per anno con decreto del Presidente della Giunta su proposta dell'Assessore ai trasporti

II LEGISLATURA

CCXVI SEDUTA

7 OTTOBRE 1955

e previa deliberazione della Giunta medesima.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento Pisano - Giua Angelo così concepito:

«Articolo 2. "Sopprimere l'articolo"».

L'onorevole Pisano ha facoltà di parlare per illustrare il suo emendamento.

PISANO (D.C.). Mi pare che l'articolo 2, dopo l'approvazione dell'articolo 1 nel testo proposto dall'onorevole Melis, non abbia ragione di esistere. Una volta stipulate le convenzioni di cui all'articolo 1, infatti il personale sarà dotato di uno speciale «libretto» di riconoscimento e godrà delle agevolazioni in questione anche come numero di viaggi.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare lo onorevole Sotgiu Girolamo. Ne ha facoltà.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Anche noi siamo del parere che l'articolo 2 non abbia motivo di esistere, dato che l'articolo 1, così come è stato approvato, dice che bisogna estendere ai dipendenti della Regione le agevolazioni godute dai dipendenti dello Stato. Questa estensione si riferisce non soltanto alla percentuale di sconto, ma anche al numero dei biglietti.

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

MELIS (P.S.d'A.). Non mi pare che il ragionamento del collega Sotgiu sia tanto conseguente quanto appare. Con l'articolo 1, così come è stato approvato, si intende che le agevolazioni godute dagli impiegati dello Stato e dalle loro famiglie, sono quelle in ordine alla concessione tariffaria speciale. Esso, quindi, non è necessariamente legato al numero delle concessioni, che la Regione può concedere in relazione alle sue disponibilità e ai criteri ai quali ritiene opportuno ispirarsi.

Intendo dire questo, in sostanza: l'articolo 2 non è contraddittorio rispetto all'articolo 1. La Regione si preoccupa di assicurare che, quando viaggia in determinate condizioni e per un determinato numero di viaggi, il suo dipendente

abbia lo stesso trattamento tariffario del dipendente dello Stato: ciò, però, non esclude che possa limitarsi il numero dei viaggi.

PRESIDENTE. Quale è il parere della Giunta?

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. La Giunta si rimette alle decisioni del Consiglio.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Pisano - Giua Angelo. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto in votazione l'articolo 2. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

DESSANAY, *Segretario*:

Art. 3

Con apposito regolamento verranno emanate le norme di attuazione della presente legge.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento Pisano - Giua Angelo così concepito: «Articolo 3. "Sopprimere l'articolo"».

PISANO (D.C.). Ritiro questo emendamento.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto in votazione l'articolo 3. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERRA (D.C.). Propongo che, per evitare un rinvio da parte del Governo centrale, in sede di coordinamento si dia all'articolo 3 una formulazione meglio rispondente al disposto

II LEGISLATURA

CCXVI SEDUTA

7 OTTOBRE 1955

dell'articolo 4, secondo comma delle Norme di attuazione — secondo gruppo —.

PRESIDENTE. Senz'altro, onorevole Serra. Si dia lettura dell'articolo 4.

DESSANAY, *Segretario*:

Art. 4

Per l'attuazione della presente legge è istituito nel bilancio 1955 il capitolo 16 bis: «Facilitazioni di viaggio al personale della Regione e loro familiari».

A favore di detto capitolo sono stornati 2 milioni dal capitolo 1 e 4 milioni dal capitolo 6.

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

DESSANAY, *Segretario*:

«Emendamento Pisano - Giua Angelo: Articolo 4: "Le spese derivanti dall'applicazione della presente legge faranno carico ad apposito capitolo da istituirsi nei bilanci 1956 e seguenti"».

«Emendamento sostitutivo Crespellani: Articolo 4: "La legge avrà attuazione a decorrere dall'esercizio 1956 e l'onere relativo sarà previsto nel bilancio preventivo dell'esercizio 1956"».

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

MELIS (P.S.d'A.). A me sembrerebbe più corretta, dal punto di vista formale, la espressione usata nel primo comma dell'articolo 4: «Per l'attuazione della presente legge è istituito nel bilancio 1955 il capitolo...: "Facilitazioni di viaggio al personale della Regione e loro familiari"», modificando 1955 con 1956. Questa espressione andrebbe però integrata con l'emendamento Pisano - Giua Angelo

PRESIDENTE. Senza indicare il capitolo?

MELIS (P.S.d'A.). Se si può precisare, è bene; altrimenti si può dire: «con apposito capitolo».

PRESIDENTE. Gli emendamenti tendono entrambi a sopprimere il riferimento al bilancio 1955 e a sostituirlo con un riferimento al bilancio 1956.

Metto in votazione l'articolo 4 con questa modifica, con l'assicurazione che, in sede di coordinamento, verrà adottata la formulazione più adeguata. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERRA (D.C.). Mi pare non sia opportuno affermare che la legge entrerà in vigore il 1° gennaio del '56. E ciò per questo motivo; perchè, in questo caso, anche la stipulazione delle convenzioni resterebbe subordinata a questo termine.

PRESIDENTE. Erano stati presentati due emendamenti, uno Pisano - Giua Angelo e uno Frau - Muretti tendenti entrambi alla istituzione di un articolo 5 per la determinazione della entrata in vigore della legge. Per il modo con cui è concepito l'articolo 4, questi emendamenti ormai non hanno più ragion d'essere.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: «Concessione di viaggio sulle Ferrovie dello Stato a favore dei dipendenti dell'Amministrazione regionale».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	41
votanti	40
maggioranza	21
favorevoli	31
contrari	9
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

II LEGISLATURA

CCXVI SEDUTA

7 OTTOBRE 1955

(Hanno preso parte alla votazione: Amicarella - Borghero - Cadeddu - Campus - Canalis - Cardia - Cherchi - Colia - Corona Loddo Claudia - Cossu - Crespellani - Del Rio - Deriu - Dessanay - Diaz - Falchi Pierina - Fancello - Fiori - Frau - Gardu - Giua Angelo - Ibba - Lonzu - Medda - Melis - Muretti - Nioi - Pernis - Pirastu - Pisano - Puligheddu - Sanna - Sassu - Serra - Soggiu Piero - Sotgiu Girolamo - Spano - Stara - Torrente - Zucca.

Si sono astenuti: Presidente Corrias).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno questo pomeriggio alle ore 17 e 30.

La seduta è tolta alle ore 13 e 30.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1956