

## CLV SEDUTA

### MARTEDÌ 3 FEBBRAIO 1959

Presidenza del Presidente CERIONI

#### INDICE

|                                                                                                                                                      |                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| <b>Commemorazione di Clelia Garibaldi:</b>                                                                                                           |                               |
| PRESIDENTE . . . . .                                                                                                                                 | 2929                          |
| CORRIAS, Presidente della Giunta . . . . .                                                                                                           | 2930                          |
| <b>Interpellanza (Svolgimento):</b>                                                                                                                  |                               |
| COIS . . . . .                                                                                                                                       | 2931-2932                     |
| CARA, Assessore all'igiene e sanità . . . . .                                                                                                        | 2931                          |
| <b>Mozione concernente gli inquadramenti negli Enti autonomi di gestione per le partecipazioni statali (Continuazione e fine della discussione):</b> |                               |
| PRESIDENTE . . . . .                                                                                                                                 | 2933                          |
| PREVOSTO . . . . .                                                                                                                                   | 2933                          |
| COLIA . . . . .                                                                                                                                      | 2933                          |
| DE MAGISTRIS . . . . .                                                                                                                               | 2933                          |
| MELIS, Assessore all'industria e commercio . . . . .                                                                                                 | 2934                          |
| <b>Mozione, interpellanza e interrogazioni concernenti la Società Tranvie della Sardegna (Discussione):</b>                                          |                               |
| ZUCCA . . . . .                                                                                                                                      | 2936                          |
| CONTU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo . . . . .                                                                                         | 2936-2939-2948                |
| MURETTI . . . . .                                                                                                                                    | 2939-2941-2942                |
| PERNIS . . . . .                                                                                                                                     | 2940-2942-2947-2948-2949-2950 |
| FRAU . . . . .                                                                                                                                       | 2941                          |
| PREVOSTO . . . . .                                                                                                                                   | 2942                          |
| DE MAGISTRIS . . . . .                                                                                                                               | 2942                          |
| CARDIA . . . . .                                                                                                                                     | 2945                          |
| Risposta scritta ad Interrogazione . . . . .                                                                                                         | 2929                          |

#### Risposta scritta ad interrogazione.

PRESIDENTE. Comunico che è stata data risposta scritta alla seguente interrogazione:

« Interrogazione Manca sull'esistenza di minerali di manganese nel territorio del Comune di Villanova ». (497)

#### Commemorazione di Clelia Garibaldi.

PRESIDENTE. (*Si leva in piedi, e con lui si levano in piedi tutti i presenti*). Onorevoli consiglieri, è giunta la notizia della scomparsa di donna Clelia Garibaldi, ultima figlia superstite di Giuseppe Garibaldi.

La notizia, sebbene non inattesa, desta profonda commozione nell'animo nostro come nell'animo di tutti gli Italiani e particolarmente di tutti i Sardi, che considerarono e considerano la famiglia Garibaldi come parte del popolo dell'Isola, per quella adozione, che non fu soltanto di una terra, di un'isola sia pure incantevole, ma fu un'esigenza spirituale di Giuseppe Garibaldi di essere vicino ad un popolo che egli sentiva particolarmente affine a sé per lo spirito di indomita fierezza, per la custodia delle tradizioni, per l'amore al lavoro e alla semplicità della vita.

E' spontaneo nel nostro animo, ricordando Clelia Garibaldi, ricordare il suo grande padre. E facendo questo noi sentiamo di essere profondamente nell'intimo dell'animo di lei, che volle

*La seduta è aperta alle ore 17 e 30.*

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

essere niente altro che una continuazione, una espressione viva e continuata dell'animo di suo padre, che volle illuminarsi soltanto in quella luce, ardere e splendere soltanto in quel fuoco ed in quell'ideale.

Essa visse accanto a suo padre a Caprera, dove era nata, fino alla morte dell'Eroe. Se ne allontanò per pochi anni, e, morta la madre, sentì la nostalgia dell'Isola di Caprera e ivi volle vivere, quasi vestale, custode di un fuoco sacro, custode di memorie, custode di tombe, ma con la sua presenza rendendo vive quelle memorie e facendo sentire ancora viva, nell'animo di quanti andavano a Caprera in pellegrinaggio, l'epopea, soprattutto gli ideali dell'epopea garibaldina.

Clelia Garibaldi si sentì anche sarda, e dei problemi della Sardegna sentì nel suo animo la pena; e per quanto la sua voce poté giungere a uomini di Governo, a personalità che si accostarono in pellegrinaggio a Caprera, essa fece sentire le esigenze vive della Sardegna. Per questo noi, accanto all'ammirazione che dobbiamo alla donna fiera, alla donna che custodì indomita l'animo che aveva ereditato dai suoi genitori, sentiamo anche la donna che fu vigile ai problemi della Sardegna e si sentì vicina al popolo presso il quale era ospite gradita e del quale sentiva vicini particolarmente gli umili.

Passarono nell'umile casa di Caprera uomini di tutte le razze, uomini di tutti i gradi, di tutti gli strati sociali, tutti furono accolti con lo stesso animo aperto, con schiettezza semplice; ma particolarmente gli umili furono accolti veramente a braccia aperte e spesso le loro necessità trovarono in Clelia Garibaldi la voce capace di farle sentire dove essi non avrebbero potuto farle giungere.

Essa, come dicevo, volle vivere, essere custode, essere la vestale dei ricordi di suo padre, e far vivere ancora, nella fierezza del suo animo, un idealismo spinto, forse, qualche volta oltre un limite a cui non tutti possiamo consentire, ma che, comunque, fu culto della libertà, dell'umanità, della semplicità e del lavoro. Dal suo eremitaggio Clelia Garibaldi fece rivivere i ricordi di suo padre in un libro non facile a tro-

varsi, dove sono però delle pagine schiette, robuste e sincere.

Essa instaurò a La Maddalena opere di bene a favore degli umili, che serviranno a tramandarne la memoria di donna buona e sensibile.

Ai Sardi essa rivolse il saluto (e dobbiamo considerarlo proprio come l'addio al popolo che l'aveva accolta e l'aveva ospitata e ne aveva sentito i primi vagiti e visto i primi passi) nel novantesimo anno della sua vita: « Vorrei pregare i Sardi cioè i miei conterranei, di non dimenticare gli insegnamenti del mio papà. La Sardegna, perchè possa percorrere a grandi tappe la via del progresso, ha bisogno di essere unita al di sopra di meschini interessi personali e campanilistici. Non vi è solo il progresso, ma soprattutto la libertà e, quindi, l'avvenire. Ed è con questo augurio che oggi più che mai sono vicina al cuore di tutti i Sardi ».

Il cuore di tutti i Sardi oggi è a Caprera: intorno alla bara di Caprera, aleggia lo spirito di coloro che seguirono Giuseppe Garibaldi in tante imprese gloriose; aleggia lo spirito di quanti furono da Giuseppe Garibaldi e da Clelia soccorsi e sostenuti.

Si inchinino le bandiere di Italia, le bandiere di tutti i popoli liberi e di tutto il mondo. A Caprera è anche il nostro cuore, ed il Consiglio regionale, espressione della Sardegna, ricambia il saluto a Clelia Garibaldi ed assicura che custodirà la sua memoria con lo spirito di libertà e di dignità che appunto nel nome di Garibaldi ha trovato espressione storica significativa e piena.

CORRIAS (D.C.), *Presidente della Giunta*. La Giunta si associa alle commosse parole pronunziate dal Presidente del Consiglio regionale in ricordo di Clelia Garibaldi, spentasi in avanzata età nella tarda serata di ieri.

Clelia Garibaldi, che rimase per lunghi anni sola con i suoi ricordi a custodire la tomba di suo padre, di sua madre e di altri familiari, era ormai diventata una figura simpaticamente caratteristica dell'isola di Caprera e della vicina isola di La Maddalena, dove profuse opere di bene, volte soprattutto verso coloro che più soffrivano e che, nella umiltà del loro lavoro e

nella ristrettezza della loro vita, sognavano giorni migliori.

Tutta la Sardegna, e non soltanto quei centri e quelle popolazioni che più di ogni altro ebbero modo di vederla fra di loro, oggi si inchina commossa alla memoria di Clelia Garibaldi, che fu vigile custode dei ricordi e della epopea del suo grande padre, e promette di custodire solennemente le sue spoglie con la stessa ferezza e con la stessa semplicità con cui ella, per lunghi anni, custodì le spoglie dell'Eroe dei due Mondi.

#### Svolgimento di interpellanza.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza Cois al Presidente della Giunta e all'Assessore all'igiene e sanità. Se ne dia lettura.

**ASARA, Segretario:**

« Per conoscere i motivi della decisione sulla richiesta di costruzione del mattatoio nel Comune di Assemini, giacchè, a quanto risulta, Assemini non avrebbe accettato la decisione della Regione di consorzio i due paesi confinanti, Assemini e Decimomannu, attribuendo ad essi un unico mattatoio. E per sapere in particolare: a) quali ragioni abbiano indotto la Giunta ad imporre al Comune di Assemini un provvedimento che dagli asseminesi viene considerato antieconomico e quindi dannoso per la popolazione; b) i veri motivi che abbiano suggerito alla Giunta di disattendere le documentate osservazioni dell'amministrazione comunale di Assemini, la quale, fin dal 1954, aveva affrontato la spesa per l'acquisto di quattromila metri di terreno per la costruzione del primo lotto del mattatoio comunale, in località riconosciuta idonea per tale scopo, sia dall'autorità provinciale competente, sia da quanti guardano in prospettiva al soddisfacente sviluppo di questo centro abitato; c) quale provvedimento intenda adottare perchè Assemini abbia, non dopo gli altri Comuni, il proprio mattatoio rispondente alle esigenze di quella popolazione ». (175)

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

**COIS (P.C.I.).** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, credo non sia necessario rubare tempo prezioso all'onorevole Consiglio illustrando questa interpellanza, tanto più che ho quasi la certezza che l'onorevole Assessore all'igiene e sanità, nel rispondere, dirà che la questione cui essa si riferisce è ormai risolta.

Comunque, le ragioni che mi hanno indotto a presentare la interpellanza sono espresse nella interpellanza medesima. Il Comune di Assemini, fin dal 1954, prima ancora che si parlasse del piano particolare regionale per i mattatoi, aveva acquistato 4.000 metri quadrati di terreno dall'Ente del Flumendosa allo scopo di costruirvi il mattatoio comunale. Successivamente l'Amministrazione comunale di Assemini venne invitata a costituire il consorzio con Decimomannu; l'invito venne rifiutato, ma nonostante questo rifiuto, l'Amministrazione regionale ritenne come costituito il consorzio e appaltò i lavori per la costruzione di un mattatoio consorziale per Assemini e Decimomannu.

Ora, l'Amministrazione comunale di Assemini ritiene di non doversi servire di detto mattatoio, che non considera economicamente utile per la sua ubicazione. A ciò devono aggiungersi le rivalità di campanile esistenti fra Assemini e Decimomannu, che impediscono agli asseminesi di servirsi del mattatoio. L'Amministrazione regionale tenga conto delle aspirazioni della popolazione di Assemini espresse dal Consiglio comunale e risolva la questione nel senso indicato nella interpellanza.

Io non aggiungo altro. Sono convintissimo che l'onorevole Assessore all'igiene e sanità mi dirà che attende il mio ringraziamento per aver accolto la mia richiesta.

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

**CARA (D.C.), Assessore all'igiene e sanità.** Per poter rispondere compiutamente all'interpellanza dell'onorevole Cois, si deve innanzitutto premettere che nella stesura del piano partico-

lare dei mattatoi fu, a suo tempo, prevista la costruzione di macelli consorziali laddove vi fossero distanze brevi fra i Comuni e l'uso dei mattatoi fosse agevole per i diversi centri interessati. Tale criterio trovava e trova la sua principale giustificazione nella salvaguardia degli interessi delle Amministrazioni comunali, per le quali la gestione di un mattatoio risulta maggiormente gravosa quando il volume delle macellazioni è contenuto in limiti modesti. A tali considerazioni si aggiunga, tuttavia, che da parte dell'Amministrazione regionale non vi è stata mai alcuna imposizione (e ciò sia detto per Assemini come per qualsiasi altra località) in quanto è rimasta — nè poteva essere diversamente — piena libertà per i Comuni interessati di aderire o meno ai consorzi.

Ciò premesso, devo precisare che, nella fase di realizzazione del piano, allorquando fu richiesta ai Comuni di Decimo ed Assemini l'indicazione di aree da sottoporre all'approvazione della Commissione tecnica regionale per la costruzione di un mattatoio consorziale, l'Amministrazione comunale di Assemini segnalava, con nota del 12 marzo 1957 numero 987, che il Comune disponeva di un progetto di mattatoio comunale, la cui attuazione aveva già avuto inizio con la costruzione di un primo fabbricato. A tale nota faceva seguito la deliberazione del Consiglio comunale del 23 marzo 1957, inviata all'Assessorato con nota 25 gennaio 1958, protocollo numero 227, con la quale veniva deliberato di non approvare la costruzione del mattatoio consorziale Assemini-Decimo e di chiedere alla Regione il finanziamento dell'opera comunale già iniziata.

A tale richiesta l'Assessorato ritenne di non poter aderire in quanto i finanziamenti di cui al piano particolare erano previsti per la esecuzione dei progetti tipo, predisposti organicamente secondo le necessità dei Comuni, nè era possibile un intervento parziale per un'opera già in corso di esecuzione. Nel frattempo, il Comune di Decimo — che da parte sua, e ben volentieri, avrebbe aderito al consorzio — indicava per la costruzione di un mattatoio, eventualmente da consorziarsi, un'area sita fra i

due Comuni, e precisamente a metri 324 da Decimo, al di qua della linea delimitante i due agri.

L'Assessorato, dopo l'opportuno sopralluogo della Commissione tecnica regionale, che dichiarava idonea l'area offerta dal Comune di Decimo, riteneva opportuno dare corso all'appalto ed all'esecuzione dell'opera, lasciando tuttavia impregiudicata la questione della partecipazione o meno del Comune di Assemini al consorzio, e riservandosi di intervenire ancora presso la Amministrazione comunale di Assemini per un obiettivo riesame dei vantaggi economici del consorzio, onde avere l'adesione auspicata.

Ove ciò, tuttavia, non avvenga, l'Assessorato non mancherà di esaminare il caso del Comune di Assemini congiuntamente a quello di alcuni altri Comuni che, esclusi all'atto della stesura del piano a causa di insufficienti o inesatte notizie pervenute sulla esistenza o efficienza dei locali macelli, attendono di poter realizzare la loro legittima aspirazione.

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

**COIS (P.C.I.).** Ringrazio l'Assessore per avermi dato la possibilità di assicurare gli amministratori di Assemini che il loro Comune avrà un mattatoio proprio. Essi non avrebbero potuto mai accettare di unirsi in consorzio con Decimo per la utilizzazione del mattatoio che sta sorgendo nelle vicinanze di quest'ultimo Comune. Il fatto che questo mattatoio venga edificato al limite dell'agro dei due Comuni non ha grande importanza: il mattatoio, infatti, mentre è vicinissimo a Decimo, è molto distante da Assemini. La situazione è simile a quella che si verificherebbe se Quartu dovesse consorziarsi con Villasimius e venisse costruito un mattatoio nella zona che divide il territorio dei due Comuni: l'opera verrebbe a trovarsi a tre chilometri da Villasimius, ma a trenta chilometri da Quartu.

Comunque, ora la questione è risolta e ringrazio ancora l'Assessore Cara per la confortevole risposta che mi ha dato.

## Continuazione e fine della discussione di mozione.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della mozione De Magistris - Cadeddu - Macis Elodia - Abis sugli inquadramenti negli Enti autonomi di gestione per le partecipazioni statali.

E' pervenuto alla Presidenza un ordine del giorno a firma degli onorevoli De Magistris - Cardia - Colia - Pernis - Giua - Pazzaglia - Soggiu Piero. Se ne dia lettura.

**ASARA, Segretario:**

« Il Consiglio regionale della Sardegna, a conclusione della discussione sulla mozione numero 21; udite le dichiarazioni della Giunta; considerata la vitale importanza che, ai fini della rinascita economica e sociale della industrializzazione della Sardegna, nel quadro della integrale attuazione dell'articolo 13 dello Statuto autonomistico, rappresenta il bacino carbonifero del Sulcis, fonte relevantissima di potenziale energetico per la Regione e per l'intero Paese; constatata la vastità degli interessi collegati alle possibilità di impiego di mano d'opera offerte direttamente e indirettamente dal bacino carbonifero del Sulcis; impegna la Giunta ad agire con la massima energia, anche in collaborazione con la rappresentanza parlamentare sarda, per ottenere che venga al più presto iniziata l'attuazione della super-centrale del Sulcis e dell'elettrodotto fra la Sardegna e il Continente, quale presupposto della stessa industrializzazione dell'Isola ».

**PRESIDENTE.** Questo ordine del giorno, naturalmente, sostituisce la mozione. Vorrei sapere, però, se vengono ritirati gli ordini del giorno presentati in precedenza.

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

**PREVOSTO (P.C.I.).** Il Gruppo comunista, poichè sa che anche gli altri Gruppi sono dello stesso avviso, mantiene il suo ordine del giorno per le parti non comprese nell'ordine del giorno concordato.

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

**COLIA (P.S.I.).** Il nostro Gruppo non ha difficoltà ad approvare in sede di votazione l'ordine del giorno concordato. A mio modesto avviso, però, questo ordine del giorno non ha nessun riferimento con la mozione. Siamo tutti d'accordo sulla costruzione della centrale termoelettrica a Carbonia, ma questo problema è entrato di straforo nella mozione; il Consiglio, beninteso, ha fatto bene a discuterne, ma la mozione numero 21, se io ho ben capito, tratta essenzialmente il problema dell'eventuale inquadramento della Società Mineraria Carbonifera Sarda in un ente, o nell'I.R.I. o nell'E.N.I.

Tutto questo non appare nell'ordine del giorno concordato, il quale, mentre in apertura dice: « Il Consiglio regionale della Sardegna, a conclusione della discussione sulla mozione numero 21 », arriva poi a conclusioni che niente hanno a che fare con la mozione medesima.

Questo è quanto volevo far rilevare al Consiglio. Siamo tutti d'accordo sulla necessità di costruire questa benedetta supercentrale a Portovesme, però il Consiglio è chiamato a decidere il suo orientamento a proposito di un eventuale inquadramento della Società Mineraria Carbonifera Sarda nell'I.R.I. o nell'E.N.I. Al riguardo, il Consiglio non ha ancora deciso, per cui, stando così le cose, il Gruppo socialista mentre decide di approvare senz'altro l'ordine del giorno concordato, tiene a far sapere che desidera sia posta in votazione la parte del proprio ordine del giorno (specialmente il punto b) riguardante l'opportunità della creazione di un ente autonomo per il coordinamento e lo sviluppo delle varie fonti di energia nel quale possa essere inquadrata anche la Società Mineraria Carbonifera Sarda. Questa parte, infatti, non appare nell'ordine del giorno concordato.

**PRESIDENTE.** Ha domandato di parlare l'onorevole De Magistris. Ne ha facoltà.

**DE MAGISTRIS (D.C.).** Credo sia apparso chiaro dall'intervento dell'onorevole Colia che i

colleghi che erano stati delegati a concordare un ordine del giorno unico, siano riusciti a trovarsi d'intesa soltanto su un aspetto della questione in esame, e, per gli altri aspetti, si siano rimessi ai diversi ordini del giorno presentati in precedenza.

La presentazione dell'ordine del giorno concordato, che è specifico per la questione della grande centrale termoelettrica, dunque, non esclude la sopravvivenza (anzi, la rende necessaria) degli altri ordini del giorno, che più direttamente si richiamano alla mozione.

In particolare, il mio Gruppo ritiene che il suo ordine del giorno debba essere posto in votazione. Naturalmente, per evitare che si approvino espressioni in contrasto con l'ordine del giorno concordato, sarebbe bene che gli ordini del giorno particolari venissero messi in votazione per le parti non comprese nello stesso ordine del giorno concordato.

PRESIDENTE. Qual'è il parere della Giunta?

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. La Giunta accetta l'ordine del giorno concordato.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno De Magistris - Cardia - Colia - Pernis - Giua - Pazzaglia - Soggiu Piero. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'ordine del giorno Cardia - Marras - Prevosto - Manca per la parte non compresa nell'ordine del giorno concordato. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto in votazione l'ordine del giorno De Magistris - Gardu - Atzeni - Abis - Macis Elodia per la parte non compresa nell'ordine del giorno concordato. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'ordine del giorno Colia - Asquer - Sanna - Zucca - Nanni - Milia Fran-

cesco per la parte non compresa nell'ordine del giorno concordato. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Discussione di mozione e svolgimento di interpellanze e interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di una mozione sulla vertenza sindacale in atto tra la Società Tranvie della Sardegna e i suoi dipendenti, e sulla revoca della concessioni dell'aumento delle tariffe autofilotraviarie urbane e sugli altri opportuni provvedimenti da parte della Giunta regionale. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

Zucca - Sanna - Asquer - Colia - Milia Francesco:

« Il Consiglio regionale della Sardegna, presa in esame la situazione creatasi nel settore dei trasporti autofilotraviari nei Comuni di Cagliari, Selargius e Quartu S. Elena in seguito all'inasprimento della lotta sindacale per la vertenza in atto tra Società Tranvie della Sardegna e i suoi dipendenti; constatato che i notevoli disagi che dall'azione sindacale derivano alla popolazione sono conseguenza dell'atteggiamento ostruzionistico dell'Azienda tranviaria, che rifiuta persino di iniziare trattative con le organizzazioni sindacali di categoria per definire in sede locale la materia delle "competenze accessorie" previste nel contratto collettivo di categoria, e ciò malgrado l'impegno assunto dai rappresentanti dell'Azienda con la precedente Giunta regionale; considerato che la Giunta regionale attuale ha di recente consentito con suo decreto all'aumento delle tariffe autofilotraviarie urbane per il Comune di Cagliari, soprattutto per la necessità prospettata dalla Società Tranvie di fronteggiare l'onere degli aumenti al personale e che analogamente il Ministero competente ha concesso l'aumento delle tariffe per le linee extra-urbane; accertato che di fronte ad un onere di circa un milione e mezzo al mese, gravante sull'Azienda in seguito agli aumenti della paga-base stabiliti nel

contratto nazionale di recente stipulato, la Società Tranvie della Sardegna introita in base agli ultimi aumenti oltre 15 milioni al mese; impegna la Giunta: 1) a revocare il decreto con cui ha concesso l'aumento per le tariffe delle linee urbane a favore della Società Tranvie della Sardegna; 2) ad intervenire presso il Ministero dei trasporti al fine di far revocare l'aumento concesso per le tariffe delle linee extra-urbane; 3) a far esaminare da una Commissione nominata dalla Giunta regionale la attuale e reale situazione di bilancio della Società Tranvie della Sardegna; 4) a far convocare dall'Assessore al lavoro i rappresentanti dell'Azienda e dei lavoratori delle Tranvie per risolvere la grave vertenza in atto; 5) a rivendicare dal Governo la piena competenza della Regione anche per il settore delle linee autofiltranviarie extra-urbane. La presente mozione è urgente ». (29)

**PRESIDENTE.** Sullo stesso argomento sono state presentate tre interpellanze e due interrogazioni, che vengono svolte congiuntamente. Se ne dia lettura.

**ASARA, Segretario:**

*Interpellanza urgente De Magistris al Presidente della Giunta (pervenuta telegraficamente):*

« Dinanzi al atteggiamento Prefetto Cagliari in vertenza tranvieri per conoscere sua azione politica intesa evitare turbativa ordine pubblico derivabile intervento telegrafico stesso Prefetto capovolgente pacifica interpretazione articoli 39 et 40 Costituzione Repubblicana. Ciò a prescindere inammissibilità stile autoritativo passato moda 25 luglio 1943 ». (171)

*Interpellanza urgente Zucca al Presidente della Giunta:*

« Per conoscere quali provvedimenti l'Amministrazione regionale intenda prendere o sollecitare nei confronti della Società Tranvie della Sardegna per il suo atteggiamento inqualificabile verso i lavoratori dipendenti e la popolazione di Cagliari e dei centri vicini. Tale at-

teggiamento, che ha già dato luogo a numerose quanto legittime azioni di sciopero, cui ha partecipato la totalità dei dipendenti, può così riassumersi: a) rifiuto a proseguire nelle trattative per la regolamentazione delle "competenze accessorie" malgrado l'impegno preso tempo fa dalla stessa Società col Presidente della Giunta regionale di allora, onorevole Brotzu; b) permanenti violazioni dei diritti sindacali dei lavoratori, quali la libertà di sciopero, culminante nell'azione di rappresaglia di sospensione dal lavoro nei confronti di alcuni dipendenti, di nulla colpevoli se non di difendere i loro diritti e i loro interessi, nei limiti previsti dalle leggi, dalla Costituzione e dalla prassi sindacale. Tale comportamento appare più grave ed odioso qualora lo si metta in correlazione con l'avvenuto recente aumento delle tariffe, concesso dall'Amministrazione regionale senza alcun giustificato motivo e malgrado le tariffe in vigore precedentemente fossero già tra le più alte di tutta Italia: chiedo a tal proposito di conoscere come tale provvedimento, diretto a soddisfare interessi di una Società privata non certo benemerita, a danno della collettività, possa conciliarsi con le dichiarazioni programmatiche rese dall'onorevole Presidente della Giunta al momento dell'insediamento della stessa e se, in ogni caso, l'Amministrazione regionale, alla luce dei recenti avvenimenti non ritenga opportuno ripristinare le vecchie tariffe. Chiedo infine di conoscere il giudizio della Giunta regionale sulla natura e i modi dell'intervento prefettizio nella vertenza in atto tra Società e lavoratori delle tranvie e quale azione essa ritiene necessario svolgere presso il Governo per far rispettare, innanzi tutto dai funzionari dello Stato, i diritti dei lavoratori delle tranvie. L'interpellanza ha carattere di urgenza ». (172)

*Interpellanza Cardia - Borghero - Cois al Presidente della Giunta:*

« Per conoscere se la Giunta regionale non ritenga doveroso intervenire presso l'onorevole Presidente del Consiglio dei Ministri perchè siano richiamati gli organi esecutivi periferici della Provincia di Cagliari al più rigoroso rispetto dei diritti sanciti dalla Costituzione e, in par-

ticolare, del diritto di sciopero, e ad evitare che l'autorità dello Stato sia impegnata contro legittimi e riconosciuti interessi dei lavoratori sardi in lotta per il progresso sociale e civile proprio e dell'Isola intera. I sottoscritti gradirebbero — altresì — conoscere se l'onorevole Presidente della Giunta regionale non intenda personalmente promuovere, con iniziativa straordinaria ed urgente, una riunione cui partecipino i rappresentanti politici e gli organi tecnici della Regione, della Provincia, dei Comuni di Cagliari e Quartu S. Elena e dei minori Comuni del golfo e del retroterra per esaminare l'opportunità della formazione di una Società o di un Consorzio per l'assicurazione del servizio dei trasporti pubblici urbani ed extra urbani della città di Cagliari e del complesso intercomunale Cagliari-Quartu-Comuni del Golfo e del retroterra di Cagliari ». (173)

*Interrogazione Cardia all'Assessore ai trasporti, viabilità e turismo:*

« Per sapere in base a quali considerazioni la Giunta regionale ha ritenuto di dover autorizzare l'aumento generale delle tariffe tranviarie e filoviarie a Cagliari, richiesto dalla Società Tranvie della Sardegna, e se non ritenga che, così facendo, la Giunta ha assunto la grave responsabilità di dare un'ulteriore spinta all'aumento del costo della vita, già così elevato in Sardegna e nella città capoluogo. Il sottoscritto gradirebbe, altresì, conoscere se la Giunta regionale e l'Assessore ai trasporti abbiano esaminato il problema della municipalizzazione o regionalizzazione del servizio tranviario e filoviaro della città di Cagliari e, in tal caso, a quali conclusioni siano pervenuti ». (477)

*Interrogazione urgente Pazzaglia all'Assessore ai trasporti, viabilità e turismo e all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione:*

« Al fine di conoscere: 1.o) per quali motivi è stato richiesto e autorizzato l'aumento delle tariffe per le linee autoferrotranviarie della Società Tranvie della Sardegna; 2.o) quali interventi la Giunta regionale abbia svolto od intenda svolgere al fine di agevolare la defini-

zione dei rapporti fra il personale e la stessa Società anche in relazione ai deliberati del Consiglio in materia di tariffe salariali in Sardegna. L'interrogante rappresenta la estrema urgenza della presente interrogazione, stante l'attuale situazione dei trasporti urbani di Cagliari e Comuni vicini ». (522)

PRESIDENTE. L'onorevole Zucca ha facoltà di illustrare la mozione.

ZUCCA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, i motivi che ci hanno indotto a presentare la mozione sulla vertenza sindacale in atto nella Società Tranvie della Sardegna sono di varia natura.

Innanzitutto, ci ha spinto a presentare la mozione la gravità della vertenza e le più gravi conseguenze che dalla vertenza sono nate sia per i lavoratori della Società Tranvie, sia per la cittadinanza di Cagliari. Voi non ignorate, onorevoli colleghi, che la vertenza si trascina da oltre un anno dando luogo a ripetute manifestazioni di lotta dei lavoratori.

In secondo luogo, abbiamo presentato la nostra interpellanza prima e la mozione poi, per il fatto che per la prima volta, se la memoria non mi inganna, in una vertenza sindacale che toccava e tocca un settore di esclusiva competenza regionale, l'Amministrazione regionale è rimasta completamente assente, quasi che la questione non la riguardasse. Carenza gravissima, questa, protrattasi per varie settimane, in contrasto con gli obblighi statutari, in quanto — come ognuno di voi sa — l'articolo 3 dello Statuto speciale riconosce alla Regione competenza legislativa primaria in materia di trasporti su linee automobilistiche e tranviarie, e l'articolo 6 la competenza amministrativa nella stessa materia. Non solo: a maggior chiarimento, l'articolo 20 delle Norme di attuazione dice che l'Ispettorato per la motorizzazione, fino a quando non sia diversamente disposto con legge regionale, è alle dirette dipendenze della Regione, proprio in riconoscimento della piena competenza legislativa e amministrativa che la Regione ha in materia di linee automobilistiche e tranviarie.



## III LEGISLATURA

## CLV SEDUTA

3 FEBBRAIO 1959

Bene, malgrado ciò, abbiamo assistito a decine e decine di azioni di sciopero senza che nessun organo regionale si muovesse; dopo settimane di azione di sciopero, si è avuto, invece, l'intervento del Prefetto di Cagliari, intervento di cui voi non ignorate la natura e che è stato universalmente criticato.

Ora, io, in questa sede, devo lamentare e deplorare la carenza assoluta di attività dell'Amministrazione regionale. Ripeto: a mia memoria, è la prima volta che si verifica una tale carenza in una vertenza sindacale che tocca un settore così delicato e, per di più, di esclusiva competenza regionale: carenza nell'adempimento di obblighi statutari; carenza politica, perchè non v'ha dubbio che una lotta così grave, così lunga come quella che i tranvieri di Cagliari hanno condotto, ha importanti riflessi politici; carenza, infine, di carattere sociale, in quanto la Regione ancora una volta è rimasta assente e non è intervenuta in una vertenza che tocca interessi vitali di lavoratori sardi a causa della intransigenza e ostinazione di una Società privata, di azionisti privati.

Queste le ragioni per cui abbiamo presentato la mozione.

E va detto che l'Amministrazione regionale non ignorava la situazione; non la ignorava per le sollecitazioni fatte spesso volte dalle organizzazioni sindacali; e non poteva ignorarla dato che, non più tardi del mese di marzo dell'anno scorso, si è discusso dell'argomento in questo Consiglio. In quella occasione sono state svolte diverse interpellanze che si riferivano alla vertenza già in atto tra la Società delle Tranvie e i suoi dipendenti. Ricordo che in quella occasione l'allora Assessore al lavoro, onorevole Deriu, aveva assicurato l'intervento della Regione per far sì che la vertenza finalmente fosse chiusa con rispetto non soltanto dalle clausole contrattuali, ma anche delle giuste esigenze dei lavoratori. La Regione, dunque, non ignorava la situazione.

Ora, il fatto che la Regione, per la prima volta, è rimasta completamente assente in un settore di esclusiva competenza regionale, in una vertenza così grave, che ha permesso, e direi obbligato il Prefetto di Cagliari a interve-

nire nel modo che voi tutti sapete, sta ad indicare una grave carenza della nuova Giunta.

A ciò si aggiunga che la nuova Giunta, nata sotto il segno del rilancio autonomistico e del rilancio sociale, mentre non ha rilanciato nulla di tutto ciò, fino a questo momento ha soltanto rilanciato... l'aumento delle tariffe tranviarie nella città di Cagliari. Non c'è che dire: è un bel rilancio! Mentre da un lato l'Amministrazione regionale è stata completamente assente nella vertenza sindacale, ha dato dall'altro una arma formidabile in mano alla Società delle Tranvie, in quanto ancor prima di concludere la vertenza col rispetto delle norme contrattuali e delle esigenze dei lavoratori, ha concesso quell'aumento delle tariffe che la precedente Giunta — questo bisogna dirlo — reazionaria quanto si vuole, era riuscita a procrastinare per mesi e mesi.

Devo dire questo perchè il vecchio Assessore ai trasporti fa parte anche della nuova Giunta, e così pure il vecchio Assessore al lavoro. E non si comprende davvero come questi due colleghi, che nella precedente Giunta si erano opposti all'aumento delle tariffe richieste dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione fin dal mese di giugno, chiamati a fare parte della nuova Giunta di rilancio autonomistico abbiano consentito che quell'aumento venisse immediatamente concesso attraverso un parere motivato (erroneamente nella nostra mozione abbiamo parlato di decreto).

Il Gruppo socialista ha fatto delle riserve, nel momento in cui la nuova Giunta si è presentata al Consiglio, pur rilevando nel suo programma gli elementi positivi. Si era offerta alla Giunta un'occasione propizia per mantenere fede ad alcuni suoi impegni programmatici. Ma la Giunta, appena insediata, ha espresso parere favorevole all'aumento delle tariffe autofilotranviarie. L'aumento è stato concesso senza neppure conoscere la reale situazione aziendale della Società delle Tranvie, la quale, evidentemente, d'accordo con l'Ispettorato per la motorizzazione, aveva fin dal giugno dell'anno scorso ottenuto il parere favorevole del Ministero. Malgrado ciò — ripeto — la precedente Giunta (è uno dei suoi pochi meriti) aveva rinviato di

me in mese la concessione dell'aumento delle tariffe.

Colleghi della Giunta, avete concesso l'aumento delle tariffe e, come contropartita, quando, con grave ritardo, vi siete occupati della vertenza sindacale in corso, l'Azienda vi ha risposto picche. La Società delle Tranvie pare dire: « Ormai gli aumenti li abbiamo ottenuti; incassiamo i quattrini, i lavoratori possono scioperare anche per mesi, i cittadini di Cagliari possono sopportare dei disagi per mesi, noi non cediamo un millesimo a favore dei lavoratori ».

Ecco, colleghi della Giunta, un'ottima occasione in cui potevate passare dalle chiacchiere programmatiche ai fatti realizzatori. Avete perso una buona occasione di intervenire in una vertenza gravissima, che non riguarda soltanto le Tranvie di Cagliari, ma tutto il settore delle ferrovie in concessione. Pochi giorni fa anche i dipendenti delle Ferrovie Complementari e delle Ferrovie Meridionali Sarde hanno dovuto scioperare perchè, seguendo l'esempio dell'Azienda tranviaria, anche quelle Società intendono riassorbire gli acconti concessi in previsione non solo dell'aumento dei salari in base al contratto nazionale, ma anche in base agli aumenti delle cosiddette competenze accessorie, che dovevano essere concesse in sede aziendale, attraverso trattative in sede locale. Per dimostrare che quanto io affermo non è campato in aria posso leggere il verbale della riunione della commissione interna delle Ferrovie Meridionali Sarde, in cui è detto che le 10.000 lire offerte dall'Azienda si intendono accettare come acconto sui futuri miglioramenti economici in vista della conclusione dell'accordo aziendale sulle competenze accessorie in corso di aggiornamento. Che cosa è accaduto poi?

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Per le Tranvie non esiste un documento simile.

ZUCCA (P.S.I.). E' vero, onorevole Contu; però si sa che la vertenza del '58 si era conclusa provvisoriamente solo in seguito all'intervento dell'allora Presidente della Giunta regionale, onorevole Brotzu, con un accordo, comu-

nicato alle organizzazioni sindacali, in cui si parlava dell'acconto dato in previsione degli aumenti a carattere nazionale e si affermava che l'Azienda si impegnavo a trattare sulle competenze accessorie, sulla questione, cioè, che aveva indotto i tranvieri a scioperare. D'altra parte, non si può ignorare che le competenze accessorie nella gran parte delle città italiane, e anche in città non molto più grandi di Cagliari — come Messina, ad esempio — non costituiscono una minima parte dei salari dei tranvieri, ma raggiungono anche il 33 e il 40 per cento della paga base, mentre a Cagliari queste competenze attualmente variano dal 5 all'8 per cento della paga base. E, fino a prova contraria, il costo della vita a Cagliari non è per niente inferiore a quello di Messina; non solo: è da aggiungere che i lavoratori di Cagliari sono anche danneggiati dall'appartenenza ad una zona salariale particolarmente disagiata, che consente salari e stipendi particolarmente bassi.

Malgrado tutto questo, onorevoli colleghi della Giunta, voi, con un candore più unico che raro, concedete l'aumento delle tariffe autofiltranviarie! E non concedete un aumento del 4, del 5 per cento, ma addirittura, per le linee urbane, del 16,5 per cento, accettando in pieno le tesi dell'Azienda, la quale sulla base di un bilancio che nessuno realmente controlla — vi pregherei di tenere presenti queste parole — dichiara un *deficit* di 124 milioni. Così avete concesso aumenti tariffari che nominalmente raggiungono i 108 milioni annui, ma che in realtà, in base ai calcoli fatti dalle organizzazioni sindacali, sommati a quelli concessi dal Governo centrale sulle tariffe extraurbane, raggiungono i 180 milioni annui. Ciò praticamente significa che la Società delle Tranvie incassa ora, dopo gli aumenti, una media mensile di 15 milioni in più, mentre per adempiere agli obblighi sanciti dall'ultimo contratto nazionale di lavoro dovrebbe mensilmente sopportare un onere maggiore di circa 1.500.000 lire.

Ora, di fronte a questa situazione è facilmente dimostrabile, e lo dimostrano le organizzazioni sindacali le quali sono informate da chi dà i biglietti, quindi da chi fa gli incassi, che

l'Azienda incassa molto di più del *deficit* presunto e non dimostrato. Nessuno ha potuto eseguire dei veri controlli sul suo bilancio: in particolare, non il Comune di Cagliari, poveretto! Si sa che l'Amministrazione comunale di Cagliari, come ben dice il collega De Magistris, è sdraiata a destra, — io direi che è « addormentata » a destra — e certo non ha il tempo e il modo di fare dei controlli sul bilancio della Società delle Tranvie. In ogni riunione del Consiglio comunale di Cagliari, da tutte le parti, compresa quella democristiana, si dà addosso a questa Giunta dormiente, eppure niente cambia. Direi che ormai non si tratta più soltanto di una Giunta sdraiata a destra, ma di una Giunta in catalessi. Dico questo per rendere merito ai colleghi della destra, che non hanno nessuna colpa della situazione dell'Amministrazione comunale di Cagliari.

MURETTI (P.N.M.). Che cosa c'entra la destra?

ZUCCA (P.S.I.). Onorevole Muretti, io ho ripetuto una definizione non mia, una definizione del collega De Magistris.

Comunque, dicevo che dalla Giunta comunale di Cagliari è inutile aspettarsi un qualunque controllo sul bilancio della Società delle Tranvie, pur avendo essa il diritto di esperirlo in base al capitolato di concessione. Inutile aspettarsi qualcosa di serio dal Comune di Cagliari! L'unico organismo che asserisce di controllare il bilancio dell'Azienda è l'Ispettorato della motorizzazione. Ma è uno strano Ispettorato, questo; un Ispettorato che addirittura approva gli aumenti tariffari per la Società delle Tranvie con un anticipo di sei mesi sul Ministero.

Il parere della Regione sugli aumenti delle tariffe autofilotranviarie è stato richiesto nel giugno del 1957. Ebbene l'Ispettorato per la motorizzazione in una lettera alle organizzazioni sindacali afferma: « Riguardo all'affermazione contenuta nella lettera, relativa al fatto che nessun aumento delle tariffe avrebbe dovuto essere apportato in dipendenza dei miglioramenti suddetti, questo Ispettorato deve far presente che il superiore Ministero dei trasporti,

con circolare... del 5 gennaio 1959... » eccetera. Dal che si deduce che il Ministero solo un mese fa ha detto che, per sanare eventuali squilibri provocati dagli aumenti salariali, si potevano adeguare, se necessario, le tariffe ai maggiori costi. L'intervento del Ministero è, dunque, del 5 gennaio; la richiesta dell'Ispettorato è addirittura di sei mesi prima!

Tra l'altro, voi tutti sapete, onorevoli colleghi, che, almeno apparentemente, tutte le aziende tranviarie, soprattutto quelle private, sono in *deficit*. E solo per le aziende municipalizzate c'è la possibilità di un controllo. D'altro canto, però, non è assolutamente possibile colmare questi *deficit* con aumenti delle tariffe. A Roma, per esempio, il *deficit* dell'A.T.A.C. è di miliardi e miliardi l'anno e, se si dovesse provvedere a colmarlo con l'aumento delle tariffe, per viaggiare su un tram si dovrebbe pagare dalle 100 alle 150 lire.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. In questi casi le tariffe hanno valore politico.

ZUCCA (P.S.I.). Certo, onorevole Assessore: ma una azienda municipalizzata può praticare un prezzo politico. Il caso di Cagliari è però diverso. Quando si richiedono aumenti dell'entità di quelli richiesti dalla Società Tranvie della Sardegna, da voi amorosamente concessi, per prima cosa dovete vedere se la situazione di bilancio che si allega è vera, è reale. Da più parti ormai si sostiene che i bilanci presentati dalla Società delle Tranvie sono bilanci *ad hoc*, come quelli di tutte le società sovvenzionate; sono bilanci approntati appunto per ottenere sovvenzioni, per ottenere gli aumenti delle tariffe.

Ma voi, colleghi della Giunta, non avete esperimento accertamenti. Anzi, mi è stato detto (se sbaglio, mi si corregga immediatamente) che l'Assessorato dei trasporti avrebbe richiesto un accertamento suppletivo, oltre quelli già fatti, all'Ispettorato della motorizzazione e che l'accertamento sarebbe stato fatto in sole quattro ore. E' esatta questa notizia?

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti*,

## III LEGISLATURA

## CLV SEDUTA

3 FEBBRAIO 1959

viabilità e turismo. Non è esatta. L'accertamento suppletivo si riferiva all'applicazione dell'aumento.

ZUCCA (P.S.I.). Comunque, l'accertamento è stato fatto in quattro ore. E ciò significa che fra Azienda e Ispettorato corrono rapporti amichevoli; per fare un accertamento così rapido occorre davvero essere in buoni rapporti.

PERNIS (P.N.M.). Se un ufficio pubblico funziona bene, vuol dire che vi è collusione con interessi privati?

ZUCCA (P.S.I.). Onorevole Pernis, lei non sarà per caso azionista della Società delle Tranvie? (*Interruzioni a destra*).

L'Amministrazione regionale poteva usare il suo parere sull'aumento delle tariffe come una arma valida a costringere l'Azienda ad accogliere le rivendicazioni dei suoi dipendenti. Di quest'arma, colleghi della Giunta, vi siete volontariamente privati; e quando intervenite per risolvere la vertenza sindacale in atto, non riuscite ad ottenere nient'altro se non che la Società Tranvie rinunci agli acconti concessi dal mese di febbraio al mese di ottobre (quelli concessi dal novembre in poi sono stati già riassorbiti), ad ottenere, cioè, quanto era già stato ottenuto dal Prefetto di Cagliari. Sino ad ora non siete riusciti ad ottenere un millesimo in più di quanto la Società aveva già offerto ai lavoratori in seguito alla mediazione del Prefetto di Cagliari.

Questo sta a dimostrare l'esigenza che voi controlliate a fondo il bilancio della Società delle Tranvie senza servirvi dell'Ispettorato della motorizzazione, il quale, secondo l'articolo 20 delle Norme di attuazione, deve funzionare da organo di consulenza tecnica, ma non è detto che la Regione non possa servirsi anche di altri organi di consulenza tecnica o condurre accertamenti diretti.

E' una ben strana azienda, la Società delle Tranvie! Mentre applica tariffe che non sono tra le più basse d'Italia, (probabilmente, anzi, sono tra le più alte) ha dei servizi assolutamente insufficienti. Da tutti i Gruppi del Consiglio co-

munale di Cagliari si è lamentata la deficienza dei servizi autofilotranviari della città e per le frazioni, come anche i quotidiani abusi per i turni di lavoro.

Onorevoli colleghi della maggioranza, se non volete credere alle mie affermazioni, rileggete quanto ebbe a dire l'onorevole De Magistris nell'illustrare la sua interpellanza del marzo 1958 e nella sua replica alla risposta dell'allora Assessore al lavoro onorevole Deriu. E' un fatto acquisito che ormai da ogni parte si lamentano quotidianamente gli abusi della Società delle Tranvie. La Regione è stata già da tempo dettagliatamente informata della situazione; eppure la nuova Giunta, appena insediatasi, con un candore più unico che raro, ha espresso parere favorevole all'aumento delle tariffe autofilotranviarie, privandosi — come già ho detto — di un'arma che sarebbe potuta servire a risolvere in modo soddisfacente per i lavoratori la vertenza sindacale in atto nella Società delle Tranvie.

Intanto i lavoratori, dopo un anno di lotta, visto che l'Azienda si vuol riprendere anche le misere 2.000 lire di acconto a suo tempo concesse, non possono che insorgere, denunciando la violazione dell'articolo 6 del precedente contratto di lavoro, che impegna alla revisione delle competenze accessorie.

Colleghi della Giunta, la vostra opera di intermediazione fra le parti non è stata per niente efficace. E' del primo dicembre 1957 la prima riunione delle parti tenutasi nell'ufficio del Presidente della Giunta regionale. In quella occasione, la Società delle Tranvie, dopo mezz'ora di discussione, si rifiutò addirittura di trattare. Da allora ad oggi la situazione non è di molto migliorata. La mediazione della Giunta si dimostra ancora sterile, e la Regione appare sempre più chiaramente come un organismo che non ha alcun potere, che non può costringere l'azienda filotranviaria a recedere dalla sua intransigenza.

Già da quindici giorni la nuova Giunta va svolgendo la sua opera di intermediazione. In attesa di concreti risultati i lavoratori hanno sospeso l'azione sindacale, ma niente di nuovo si è sino ad ora verificato. La Società delle

Tranvie rimane ferma sulle sue posizioni. I lavoratori sono tanto sicuri della giustezza delle loro rivendicazioni che di recente hanno fatto un'ultima proposta: si controlli accuratamente quanto l'Azienda incassa in base all'ultimo aumento delle tariffe e si dia ai dipendenti quel che supera i 108 milioni preventivati. Questo propongono i lavoratori, perchè sono sicuri che l'Azienda incassa molto di più dei 108 milioni allegati come *deficit*. I lavoratori sono tanto sicuri delle loro affermazioni che si dicono addirittura disposti a rinunciare ad ogni aumento delle loro competenze purchè l'Azienda rinunci all'aumento delle tariffe. La Società delle Tranvie, però, si fa forte del parere che l'Amministrazione regionale troppo frettolosamente ha espresso; incassa i quattrini e resiste sulle sue posizioni, tanto da essere disposta a perdere, in seguito agli scioperi, fior di milioni. (Non poche vetture sono state gravemente danneggiate dal personale inesperto che l'Azienda è stata costretta ad immettere in servizio per sostituire gli scioperanti).

Stando così le cose, noi chiediamo alla Giunta regionale che cosa intenda fare. Intende continuare a lasciare alla Società delle Tranvie piena libertà d'azione? Permetterà ancora che la Società si rifiuti di trattare sulle competenze accessorie? La nostra mozione tende a sapere se la Giunta intende ancora non riconoscere d'aver commesso un errore nell'aver espresso parere favorevole all'aumento delle tariffe autofiltranviarie, o se voglia, dopo opportuni accertamenti, chiedere una riduzione degli aumenti delle stesse tariffe. Solo a questo modo la Giunta potrebbe porsi in una posizione di forza dinanzi all'Azienda ed inserirsi attivamente nella vertenza in atto.

I lavoratori, intanto, hanno solo provvisoriamente sospeso l'azione sindacale, in attesa di vedere i frutti dell'opera di intermediazione dell'Amministrazione regionale. Nel caso non si addivenga a risultati apprezzabili, la lotta riprenderà; i lavoratori sono disposti a fare perdere alla Azienda decine di milioni al mese. Purtroppo, della situazione soffrirà anche la cittadinanza di Cagliari. Ed ecco perchè, colleghi della Giunta, il vostro intervento è doveroso.

L'intervento della Regione deve essere di carattere politico e sociale insieme, e deve andare a beneficio non solo dei lavoratori delle Tranvie, ma anche della cittadinanza di Cagliari e dei paesi vicini. Ed è proprio per ottenere un intervento della Regione che abbiamo presentato la nostra mozione. Egregi colleghi della destra, questa è un'ottima occasione per dimostrare se siete veramente a destra, se difendete gli interessi della destra economica. Chi vota a favore della Società delle Tranvie è per noi a destra, chi invece vota contro, dimostra di non essere di destra... (*Interruzioni*). Ho capito: voterete a favore della mozione.

FRAU (P.N.M.). Metti in imbarazzo i tuoi colleghi di Gruppo.

ZUCCA (P.S.I.). La Regione deve affrontare decisamente la questione del bilancio della Società delle Tranvie. Non c'è da farsi illusioni: anche quest'anno l'Azienda presenterà un bilancio nel quale figurerà un passivo di 100 milioni. Ancora una volta verrà chiesto un aumento delle tariffe; e l'Amministrazione regionale dovrà esprimere il suo parere. La corsa all'aumento delle tariffe continuerà sino al 1972, anno in cui scade la concessione data alla Società delle Tranvie dal Comune di Cagliari.

Per quanto riguarda il bilancio dell'Azienda, stando alle informazioni assunte dalle organizzazioni sindacali attraverso i lavoratori, soprattutto attraverso i bigliettai, non dovrebbe essere molto difficile scoprire qualche trucco. Già alcuni consiglieri comunali a Cagliari hanno proposto la stampigliatura dei biglietti, perchè pare, addirittura, che si usino anche biglietti in doppia serie.

MURETTI (P.N.M.). A che cosa volete ridurre il Consiglio regionale! Alla stampigliatura dei biglietti!

ZUCCA (P.S.I.). Onorevole Muretti, con tutto il rispetto dovuto ai suoi capelli bianchi, le devo dire che non sto proponendole di stampigliare i biglietti; sto dicendo che occorre trovare il sistema per controllare il bilancio di una socie-

tà che viene presentata sempre deficitaria...

MURETTI (P.N.M.). L'hai già detto 10 volte!

ZUCCA (P.S.I.). Mi dispiace se ho osato annoiarla, onorevole Muretti, comunque avremo il piacere di sentire quello che dirà lei su questo argomento.

Voi, signori della Giunta, avete concesso il parere favorevole all'aumento delle tariffe; ma questo parere non può essere in alcun modo definitivo. Potete ben rivederlo, ed esaminare se vi sono elementi tali da indurre l'Ispettorato della motorizzazione a ridurre gli aumenti già concessi sulle tariffe. In conclusione: si chiede a voi un'azione responsabile, coraggiosa in una vertenza — ripeto — che è tutt'altro che chiusa.

E' perfettamente inutile che sui giornali appaiano le lamentele sullo sciopero a singhiozzo. Lo sciopero si fa per colpire economicamente l'Azienda. Per questo è nato lo sciopero, che è l'arma che la Costituzione riconosce ai lavoratori...

PERNIS (P.N.M.). Lo sciopero a singhiozzo non è riconosciuto dalla Costituzione.

ZUCCA (P.S.I.). Onorevole Pernis, chi lo dice?

PERNIS (P.N.M.). La Costituzione dice che lo sciopero va esercitato nell'ambito delle leggi, e non c'è una legge che ammetta lo sciopero a singhiozzo.

ZUCCA (P.S.I.). Lei, onorevole Pernis, potrà lamentare il fatto che non sia stata fatta una legge per vietare lo sciopero a singhiozzo, ma non può dire che esiste una legge che permetta un tipo di sciopero e ne vieti un altro.

PERNIS (P.N.M.). Lo sciopero sarebbe regolare solo se esercitato in un dato modo.

PREVOSTO (P.C.I.). Lo sciopero può essere esercitato secondo i modi che i lavoratori ritengono più utili.

PERNIS (P.N.M.). Allora può essere esercitato anche mettendo una bomba sotto le rotaie.

ZUCCA (P.S.I.). Onorevole Pernis, in questo caso si commetterebbe un reato.

PREVOSTO (P.C.I.). Indubbiamente.

ZUCCA (P.S.I.). Mettere una bomba sotto una vettura tranviaria costituisce un illecito penale; come mettere una bomba sotto la sua elegante autovettura, onorevole Pernis. I lavoratori si serviranno della forma di lotta che meglio servirà a colpire l'Azienda; è chiaro che, se viene preavvisata dodici ore prima, l'Azienda può organizzare il crumiraggio. I lavoratori, dunque, agiranno in base ai diritti loro concessi dalla Costituzione, per colpire sul piano economico l'Azienda.

Quello che si chiede all'Amministrazione regionale, per concludere, è un intervento diverso da quello finora esplicato, in modo da costringere la Società delle Tranvie a trattare con i lavoratori: perchè siamo a questo punto: l'Azienda si rifiuta di trattare con i lavoratori, provocando gravi disagi per la cittadinanza di Cagliari. (*Consensi a sinistra*).

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, una particolare condizione psicologica, in verità, mi impedisce di addentrarmi a lungo nella questione sollevata dalla mozione dei colleghi del Gruppo socialista. Infatti, da quindici giorni, la mia occupazione fondamentale della giornata è la vertenza tra la Società delle Tranvie e i suoi dipendenti. Mi soffermo, pertanto, a toccare solo alcuni lati della questione.

Inizio il mio esame soffermandomi su quell'aspetto politico che, in termini un pò paradossali, ho sollevato con la mia interpellanza telegrafica al Presidente della Giunta. Ho detto « termini un pò paradossali », perchè non è solito che un naturale tutore dell'ordine pubblico venga chiamato, in sede politica, così come

è stato con la mia interpellanza, a rispondere proprio di eventuali turbative dell'ordine pubblico. Sono stato spinto a questo atteggiamento, che è fuori dell'ordinario, dal comportamento insolito, non normale, non conforme a certe regole della convivenza, usato dal Prefetto di Cagliari, quando intervenne — il tre gennaio, se non ricordo male — nella vertenza in atto tra la Società delle Tranvie e i suoi dipendenti.

L'intervento del Presidente della Regione è stato da me sollecitato perchè, per il modo in cui era stata incanalata la vertenza, nella sede politica provinciale rappresentata dal Prefetto pareva che si volesse far carico ai tranvieri, ai lavoratori, di un atteggiamento al quale essi erano stati costretti dalla intransigenza dell'Azienda. Da questi banchi, or è un anno, denunciavo un comportamento dell'Azienda, che era tale da non favorire la pace sociale. Basta riesaminare gli atti consiliari per vedere quale caparbia abbia manifestato la Società delle Tranvie nel novembre 1957, allorchè per dirimere una vertenza che aveva originato uno sciopero di sei giorni, intervenne il Presidente della Giunta. Questa irremovibilità è stata dimostrata anche stavolta, ed era data per scontata, anche in sede di trattative a livello aziendale, in sede di commissione interna, dai lavoratori, i quali, forti della esperienza già fatta, avevano deciso di astenersi dal lavoro nell'unico modo che essi, sul piano tecnico di valutazione della efficacia delle forme di lotta, avevano ritenuto l'unico che potesse dar filo da torcere all'azienda.

Che questo metodo di lotta colpisse anche gli utenti era un po' nella natura delle cose: nelle vertenze che sorgono nell'ambito di un'azienda che esercisce dei servizi pubblici chi sopporta il peso maggiore della lotta è l'utente dei servizi; l'attività dei servizi pubblici è così congelata che, in sostanza, il peso della lotta sindacale va a ricadere sui beneficiari dei servizi, sugli utenti, come si dice comunemente.

Anche per quel che concerne la lotta ingaggiata a Cagliari dai tranvieri, il maggior peso doveva necessariamente cadere sulla cittadinanza. Ed è dinanzi a questo fatto che è nato

quell'atteggiamento non meditato, irriflessivo del Prefetto di Cagliari, considerato dai lavoratori — a mio avviso, a ragione — provocatorio. Questo atteggiamento provocatorio, in verità, non è tanto quello che risalta da un documento ufficiale, dal famoso telegramma che dette luogo a tante proteste, quanto quello tenuto in sede di incontro preliminare per dirimere la vertenza, prima dell'invio del telegramma. In quella sede, ai rappresentanti sindacali è apparso che il Prefetto fosse sostanzialmente favorevole alle tesi aziendali e nutrisse l'intenzione di usare la forza a scapito dei lavoratori per eliminare i disagi della cittadinanza di Cagliari.

E' ovvio che la reazione ad una presa di posizione di questo genere non poteva essere che quella di chiedere all'autorità politica maggiore della Sardegna, che è capace di prospettare e di rappresentare al Governo i problemi di fondo dell'Isola, il suo intervento perchè il Prefetto di Cagliari venisse nei modi opportuni richiamato non solamente alla imparzialità, doverosa nei contrasti sociali, ma anche al senso della misura e del limite.

Detto questo sul motivo che mi ha spinto a presentare l'interpellanza, mi soffermo per poco sulla questione sostanziale della vertenza.

Dicevo già in precedenza che questa vertenza ha ormai due anni di storia, due anni nei quali non si è fatto un passo avanti, ma anzi, se si vuol essere obiettivi, per quel che riguarda le pretese dei lavoratori, sono stati fatti dei passi indietro. La vertenza nacque, seppure indipendentemente, contemporaneamente alla questione dell'aumento delle tariffe tranviarie; le richieste dei lavoratori vennero avanzate allorchè l'Azienda per conto suo venne a premere sulla Giunta regionale per ottenere un parere favorevole all'aumento delle tariffe. Questa contemporaneità ha portato ad un intreccio di diverse questioni: questione della vertenza, questione dell'aumento delle tariffe, questione del funzionamento del servizio tranviario a Cagliari e, per quel che riguarda la Regione, questione dell'esercizio delle competenze amministrative spettanti alla stessa Regione in materia di servizi tranviari e automobilistici.

Di queste questioni, quella che, per lo meno

## III LEGISLATURA

## CLV SEDUTA

3 FEBBRAIO 1959

per il futuro, avrà importanti riflessi su molti problemi è l'esercizio delle competenze amministrative della Regione in materia di servizi tranviari e automobilistici locali. Oggi come oggi, l'intervento di mediazione del Presidente della Giunta nella vertenza tra i tranvieri e la loro azienda è stato non molto produttivo, dato che le divergenze fra le due parti non si sono ancora appianate. Ma questo è avvenuto, a mio avviso, anche perchè alla Regione manca la capacità di un efficace intervento: se la Regione avesse avuto l'esercizio effettivo dei poteri che le competono in materia di servizi di trasporto urbani, avrebbe avuto una ben diversa forza di pressione per dirimere la vertenza. Pertanto, io sono del parere che la Giunta, forte delle esperienze fatte, si debba fare promotrice dell'iniziativa legislativa necessaria per rendere operanti i poteri che lo Statuto attribuisce alla Regione in materia di trasporti urbani.

E' la terza volta che mi capita di sostenere questa tesi dinanzi al Consiglio, e sono fermamente persuaso della sua utilità, oltre che della sua giustezza. Sono fermamente persuaso che all'esercizio delle competenze della Regione dovrà corrispondere nei fatti un miglioramento dei servizi pubblici di trasporto, sia nei riflessi delle popolazioni servite, sia nei riflessi dei molti lavoratori che ad essi sono addetti.

Ai servizi automobilistici e tranviari di linea, in Sardegna, sono addetti circa 3.000 lavoratori. Si tratta di una comunità di lavoratori che ha un peso notevole sul piano occupativo, ed è una notevole forza di pressione quella che questi lavoratori esercitano; si tratta di categorie di punta, come si dice nel linguaggio sindacale.

Gli organi politici responsabili non debbono dimenticare che alle cosiddette categorie di punta è affidato un compito di levitazione dell'economia. Quando categorie avanzate sul piano delle rivendicazioni sindacali riescono a spostare il livello retributivo, sempre che questo avvenga entro certi limiti di economicità generale, si hanno anche benefici per le altre categorie lavorative e per le attività economiche in genere. In Sardegna si soffre di una forte asfissia economica perchè l'economia isolana, soprattutto

sul piano della retribuzione della forza di lavoro, è stagnante; se l'economia sarda fosse un pò più movimentata, per quel che concerne la retribuzione del lavoro, si avrebbe più spirito di iniziativa, un pò più di coraggio ed un pò più di produttività e di redditività per la collettività intera.

Sono tesi, queste, ormai vecchie, che vengono sostenute ed applicate in molti Paesi con proficuo risultato; ma è, questo, un tema che esula dal problema particolare sottoposto alla nostra attenzione. Il problema particolare di cui oggi dobbiamo occuparci, onorevoli colleghi, è quello di un'azienda di trasporti urbani che per un complesso di ragioni esercisce un servizio pubblico al di fuori di un sostanziale indirizzo delle pubbliche autorità. Questo fatto, che è stato denunciato nella opportuna sede del Comune di Cagliari, dove dovrà trovare soluzione, non può essere ignorato dalle autorità regionali, perchè su di esse cade il compito della disciplina legislativa, dell'indirizzo amministrativo di questo particolare settore dell'economia sarda.

Sul piano della turbativa dell'ordine pubblico in senso lato, che si ha per l'interruzione dei servizi, sul piano della turbativa dell'ordine sociale che si ha per la vertenza in corso ormai da due mesi, si rende necessario, perchè richiamato da esigenze politiche, un interessamento più efficiente, più attivo e più decisivo da parte dell'Amministrazione regionale. E' questo l'unico modo di risolvere la questione, che rischia di tornare alla ribalta tra pochi mesi.

Concludo il mio intervento con due inviti alla Giunta: di farsi promotrice fra breve del dispositivo di legge per regolare la materia, sì da poter in futuro più efficientemente intervenire in tutto il settore dei trasporti in concessione; di intervenire con maggiore decisione nella vertenza in atto per risolverla, ma soprattutto, per impedire che di qui ad alcuni mesi l'opinione pubblica di Cagliari e dell'intero entroterra di Cagliari venga di nuovo scossa da fatti di lotta sindacale nel settore dei trasporti urbani. E' da tenere presente che Cagliari è la capitale della Sardegna, città frequentata da persone provenienti da tutte le parti dell'Isola, e che una perturbazione dei servizi di trasporto a



Cagliari è una perturbazione dell'intera vita economica della Sardegna. E già questa considerazione deve essere sufficiente a richiamare l'interesse e l'attenzione della Giunta alla soluzione della vertenza che è stata affidata alla sua mediazione.

E' ovvio che la responsabilità del fallimento della mediazione non può ricadere sulla Giunta, ma deve ricadere sulla parte che non ha voluto accogliere l'invito a rinunciare a certe pretese. Ma la condanna in questi termini di una delle parti ha solo un significato morale. E poichè noi ora affrontiamo la questione in sede politica, richiamandomi ancora una volta alla disciplina del settore in sede amministrativa, chiedo che quando adeguati strumenti legislativi saranno operanti, a questa condanna di ordine morale seguano pressioni di ordine economico, le sole che possono piegare la caparbia della Società delle Tranvie della Sardegna. (*Consensi*).

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

**CARDIA (P.C.I.).** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi del Consiglio, le questioni che la vertenza fra la Società delle Tranvie e i lavoratori tranviari solleva sono di una gravità eccezionale tale che non può essere sfuggita a nessuna parte di questo Consiglio. Nel corso di questa vertenza e dell'azione sindacale che ne è scaturita e che ha prodotto, per diverse settimane, uno stato di semiparalisi nei servizi tranviari, filoviari e automobilistici di Cagliari, la Giunta ha assunto pesanti responsabilità ed ha rivelato, in questo particolare episodio di vita regionale, una intrinseca debolezza derivante dal modo in cui la Giunta stessa è stata creata e si è posta di fronte ai problemi della Sardegna e dal modo in cui ha iniziato ad affrontarli.

La questione dei servizi tranviari, filoviari, automobilistici di Cagliari non è una questione di semplice rilievo municipale, ma è questione che, per i problemi di legislazione regionali, per i rapporti che essa investe tra Amministrazione regionale e fondamentali settori dell'atti-

vità economica e sociale sarda, acquista un rilievo apertamente politico.

Noi desideriamo, anzitutto, esprimere la nostra piena solidarietà con la lotta dei lavoratori tranviari. I motivi sindacali che l'hanno suscitata sono, già di per sè, motivi di riconosciuta validità. I lavoratori tranviari di Cagliari, in questo momento, si pongono come una avanguardia dei lavoratori di Sardegna, in lotta per ottenere migliori condizioni di vita.

E', questo, un momento assai grave per quanto concerne le condizioni di esistenza delle classi lavoratrici in Sardegna. Non soltanto permane nell'Isola un livello salariale estremamente basso, ma il crescente costo della vita riduce sempre di più i salari reali dei lavoratori sardi e rende estremamente precarie le condizioni delle famiglie lavoratrici. L'ascesa dei prezzi dei generi di fondamentale necessità, è problema che si pone in tutto il Paese; ma in Sardegna esso ha particolare incidenza, particolare rilievo e gravità. Nessuno di noi vorrà soffermarsi, credo, sulla motivazione tecnica dello sciopero, sulla questione se sia stato o meno legittimo avanzare una richiesta di aumento salariale sulla voce dell'indennità accessoria, a breve distanza dalla conclusione del nuovo contratto collettivo di lavoro. Comprendiamo, infatti, il significato e la sostanza di quanto è avvenuto.

Si tratta, in effetti, di una lotta che si sviluppa in tutta Italia e che mira ad ottenere per i lavoratori migliori condizioni di esistenza, salari e stipendi più elevati, e non soltanto tende ad ottenere un aumento monetario, dei salari, ma tende anche ad imporre al Governo nazionale, ed a tutte le autorità, un'azione per il contenimento del livello dei prezzi. La lotta si svolge non soltanto nell'interesse dei lavoratori e delle loro famiglie, ma nell'interesse più generale, permanente, della Nazione.

I lavoratori lottano contro il caro-vita e l'inflazione monetaria, lottano per il miglioramento delle condizioni di esistenza delle grandi masse lavoratrici, perchè, cioè, in Italia possa esservi un mercato di consumo popolare capace di dare impulso allo sviluppo dell'industria, della agricoltura, della economia nazionale. Lo sciopero dei tranvieri di Cagliari si inserisce, dunque, in

questo quadro, e qui sta la sua validità. Per questo noi siamo a fianco dei tranvieri, condidiamo le ragioni dello sciopero, approviamo e sottolineiamo il contenuto sardista ed autonomista della loro lotta.

La Società contro la quale essi conducono la loro lotta è parte integrante della struttura monopolistica che domina l'economia sarda. Filiazione della Società Elettrica Sarda, sorta all'origine per introdurre ed affermare l'impiego ed il consumo dell'energia elettrica nel campo dei trasporti urbani, successivamente la Società delle Tranvie, attraverso accordi e fusioni, ha accresciuto il proprio capitale con altre partecipazioni azionarie, soprattutto quella della Società Vinalcool. La Società delle Tranvie della Sardegna è, dunque, una derivazione del monopolio elettrico, è parte integrante del monopolio elettrico, è parte della struttura monopolistica che occupa in Sardegna tutte le posizioni dominanti e di controllo dell'economia.

La posizione che la Società delle Tranvie occupa a Cagliari è di dominio e di controllo. La sua prepotenza è la prepotenza, l'intransigenza del monopolio. Ed il monopolio è forte in virtù della protezione degli organi di Stato, dei collegamenti e degli intrecci di interessi che si sono realizzati e si realizzano quotidianamente nell'ambito del Governo e del sottogoverno.

Si è parlato di iniziativa privata. Ma la Società delle Tranvie non ha niente da spartire con la iniziativa privata, con quella iniziativa privata che, nelle nostre condizioni, deve essere promossa e difesa; è, all'incontrario, una organizzazione industriale di tipo ibrido, di un tipo, cioè, che deve essere, al più presto, superato, perchè non è più concepibile che sfuggano al diretto controllo democratico dello Stato o comunque dell'Ente pubblico, società industriali che gestiscono servizi diventati di preminente utilità pubblica e sono sovvenzionati dallo Stato, dalle Regioni, dai Comuni.

I trasporti urbani ed extraurbani sono diventati, con l'espandersi della vita cittadina, un servizio di preminente interesse pubblico, che non può essere gestito e sviluppato sulla base ristretta dell'interesse privato. I servizi di trasporto urbani ed extraurbani sorsero, all'origine, se

non come mezzi di trasporto, voluttuari e di lusso, tuttavia neanche come strumenti indispensabili per la vita civile e sociale della grande massa della popolazione. Con l'estendersi delle città, con la spinta che è stata impressa anche dai pubblici poteri alla dislocazione, verso la periferia, delle categorie lavoratrici, i servizi tranviari, automobilistici, filoviari sono diventati, per la grande massa della popolazione, strumenti indispensabili della vita quotidiana.

A Cagliari, non si tratta più di collegare la via Garibaldi al porto o alla via Roma, o la barriera di Sant'Avendrace al quartiere di San Benedetto. I nuclei di lavoratori oggi risiedono nelle frazioni, all'estrema periferia, nei sobborghi, lontani chilometri e chilometri dal centro, mentre la gran parte dei servizi, dei centri di produzione, degli uffici sono ancora al centro della città. Andare in tram, in autobus, in filobus è diventata cosa necessaria ed indispensabile. Nel bilancio della famiglia operaia e impiegatizia il prezzo del biglietto incide oggi fortemente. Se prendete come esempio la famiglia lavoratrice di media composizione e tenete conto dei bambini che debbono andare a scuola, dei genitori che debbono recarsi al posto di lavoro o al mercato, facilmente comprendete come la questione del tram, dell'autobus, del filobus, delle sue tariffe, della frequenza dei servizi, della copertura dell'intero perimetro cittadino è diventata una questione di acuto interesse, che direttamente investe la vita della intera popolazione.

Un servizio di questo genere, assimilabile in tutto agli altri servizi pubblici gestiti dallo Stato o dai Comuni al di fuori ed al di sopra di criteri di ristretta speculazione, come il telegrafo, la posta, i telefoni, le ferrovie, deve essere tolto dai ristretti limiti della gestione privata, la quale persegue evidentemente fini di guadagno immediato. Non si può, infatti, più consentire che il tram o l'autobus giungano alla periferia, ai sobborghi, dove vivono i lavoratori, soltanto quando il percorso è diventato attivo, e il servizio remunerativo dal punto di vista del profitto industriale. Allo stesso modo, noi non abbiamo fatto un calcolo di stretta utilità aziendale quando abbiamo deciso di portare la luce elettrica nei paesi della Sardegna;

nè tale calcolo si è fatto quando si è deciso, in Italia, di statizzare ferrovie e telefoni.

La Società delle Tranvie è dunque parte integrante del sistema del monopolio ed in essa si esprime il prepotere del monopolio. D'altra parte, la gestione privata, in regime di monopoli, di un pubblico servizio, e il sistema delle pubbliche sovvenzioni, non rispondono a criteri di moralità nell'amministrazione del pubblico denaro, nel controllo sulla spesa pubblica.

Nel caso concreto che stiamo esaminando, attraverso le reiterate istanze degli amministratori della Società delle Tranvie per ottenere l'aumento delle tariffe, al di là del formale diritto della società di pretendere l'integrazione del passivo di bilancio, si esprime la tendenza oggettiva e naturale delle società di monopolio, garantite dall'intervento della pubblica autorità, a riversare sulle spalle del cittadino e del consumatore oneri crescenti e a fondare i propri profitti sulla manovra pubblica dei prezzi e delle tariffe.

Alcune considerazioni in tema di bilanci della Società delle Tranvie. Questa Società, che è una filiazione della Società Elettrica Sarda, presenta regolarmente bilanci in passivo dal '50-'51, e accompagna questi bilanci con richieste annuali di aumenti tariffari. La Società Elettrica Sarda, che ad essa fornisce l'energia, non solo non è in passivo, ma distribuisce buoni dividendi. Dietro la richiesta di aumento delle tariffe tranviarie, o di ottenere la sovvenzione e l'integrazione, vi è, dunque, la decisione della Società Elettrica Sarda di mantenere elevati i propri profitti e le tariffe di vendita dell'energia elettrica. Ne consegue che cedere alla richiesta della Società delle Tranvie significa dare il benessere all'attuale negativo stato di cose nel settore della produzione e dei prezzi della energia elettrica.

In realtà, e prescindendo dalle intenzioni soggettive, un bilancio che ogni anno « può » ottenere una integrazione da parte dello Stato, sarà anche, di fatto, orientato e redatto in modo da esporre un *deficit* ed ottenere gli aumenti tariffari e le integrazioni richiesti. Inevitabilmente, la Società sarà indotta a impostare i propri bilanci in modo che ne emerga non un attivo, ma un passivo. E perchè mai, dunque, la Società delle Tranvie dovrebbe impostare la

propria azione per mostrare un attivo di bilancio? Forse per poter effettuare una normale e palese distribuzione di dividendi annui? Non si dimentichi che la Società delle Tranvie è una Società che, sorta con un modesto capitale, nel corso di questi ultimi anni ha incrementato il proprio patrimonio in misura notevole e sulla base prevalente dell'autofinanziamento e dei contributi statali...

PERNIS (P.N.M.). E gli azionisti mangiano pezzi di binario?

CARDIA (P.C.I.). Esistono, onorevole Pernis, azionisti che non hanno alcun bisogno nè di mangiare nè di vivere nell'abbondanza attraverso la percezione dei dividendi annui, e lei lo sa meglio di me.

Contro queste tendenze delle società sovvenzionate, nel passato, la legislazione italiana dell'epoca liberale aveva istituito controlli che avevano una certa efficacia. Quando, per esempio, la facoltà di concedere in gestione le linee tranviarie apparteneva ai Comuni, le convenzioni tra Comuni e società avevano una natura che, confrontata con l'odierna situazione, si può ben definire democratica, o almeno tendenzialmente democratica. Al Comune di Cagliari, in base alla convenzione del 1912, spettavano poteri amplissimi di controllo. Non soltanto esso aveva il diritto di controllare giorno per giorno l'andamento della gestione, ma godeva di una partecipazione agli utili stessi della gestione. Il rapporto istituito tra il Comune di Cagliari e la Società consentiva al Comune di Cagliari (il quale, peraltro, doveva erogare una sovvenzione annua fissa ed eventualmente integrare il passivo annuo fino alla concorrenza di 40.000 lire) forme ampie di controllo.

Si trattava, in sostanza, di una compartecipazione tra l'ente pubblico, il Comune, e la società concessionaria. Tutta la materia era regolata in modo tale che non solo si prevedeva la municipalizzazione, ma la si avviava in concreto, le si apriva la strada. Basterà ricordare le clausole per cui, alla fine del periodo di concessione, gli impianti fissi della società dovevano passare senz'altro al Comune, per cui, cioè, la

## III LEGISLATURA

## CLV SEDUTA

3 FEBBRAIO 1959

concessione era concepita come una vera e propria fase di avviamento del servizio, ma la finalità ultima restava la gestione municipalizzata. Il tipo del controllo era tendenzialmente democratico, il rapporto tra ente pubblico e società concessionaria dava al Comune le più ampie facoltà...

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Il Comune le ha ancora.

CARDIA (P.C.I.). Arriverò anche a questo, rifacendo una breve storia della legislazione vigente, il cui disordine e la cui confusione sembrano fatte apposta per recare vantaggio alle società concessionarie. Si giunge a delle enormità, taluna delle quali mi permetterò di sottoporre alla vostra attenzione, brevemente perchè l'ora è tarda.

PERNIS (P.N.M.). Alla fine della concessione il materiale deve passare al Comune.

CARDIA (P.C.I.). Così dovrebbe essere. Ma l'onorevole Pernis sa meglio di me che, ad un certo momento, della convenzione tra il Comune e la Società delle Tranvie è rimasta in piedi solo la parte che riguarda le linee tranviarie, le quali stanno andando in desuetudine, mentre laddove si tratta delle linee filoviarie e automobilistiche, i Comuni non hanno più alcuna facoltà di provvedere alle concessioni. Inizialmente, dunque, il controllo era possibile e aveva una parvenza di democrazia, di controllo effettivo, cioè. Sulla base di quella convenzione, ancor oggi il Comune di Cagliari potrebbe controllare a fondo la gestione, per quanto sia sempre difficile controllare l'andamento di una azienda, che non è più piccola come nel 1912, ma è diventata oggi una grossa organizzazione di trasporti, che annualmente dichiara di emettere oltre 40 milioni di biglietti, sulle cui linee, cioè, si effettuano decine di milioni di percorrenze. Si comprenderà che il controllo a questo punto, è tutt'altro che facile, tutt'altro che agevole.

Ma, come è noto, dal periodo fascista in qua, la legislazione statale ha accentrato nel Mini-

sterio dei trasporti, quindi nel Governo, la facoltà di dare concessioni in materia di trasporti automobilistici, tranviari e filoviarie. Era, questa, una conseguenza della soppressione delle amministrazioni democratiche, e del crescente intrecciarsi di interessi e legami tra le grandi società concessionarie e lo Stato. Dal periodo del fascismo la legislazione italiana toglie ai Comuni ogni facoltà in materia; le vecchie convenzioni vengono isolate e incapsulate in una legislazione e in una pratica dove tutto il potere è concentrato negli organi ministeriali, nei Ministeri.

Nel dopoguerra e fino al 1955 le cose stanno come stavano nel tempo del fascismo, e i poteri di concessione in materia di servizi urbani di trasporti continuano a restare concentrati nelle mani del Ministero dei trasporti. E in Sardegna? Come è noto, in base allo Statuto la Regione ha facoltà primaria in materia di servizi automobilistici e tranviari (lo Statuto non parla di linee filoviarie, ma dovrebbe essere pacifico che si tratti di una irrilevante omissione del legislatore). Essa avrebbe dovuto, quindi, assumere i poteri spettantile. Invece, la Regione non legifera. Tuttavia, le Norme di attuazione, in attesa che si approvino particolari leggi regionali, affidano alla Regione il compito di dare una disciplina ai trasporti su linee automobilistiche e tranviarie, impartendo direttive all'Ispettorato della Motorizzazione dei Trasporti.

Ma vediamo che cosa succede: nel 1954 si istituiscono a Cagliari alcune linee filoviarie e la Regione non compare affatto nella stipulazione della convenzione. La convenzione viene stipulata a Roma tra il Ministero dei trasporti e la Società delle Tranvie della Sardegna. Nel 1955...

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Io concordo con lei. Ma le filovie non sono comprese nella legge.

CARDIA (P.C.I.). Sto, appunto, mettendo in luce alcune incongruenze gravi del nostro ordinamento e dei rapporti effettivi tra la Regione e lo Stato, perchè da questa questione emergono seri problemi politici, di politica regionale.

Nel 1955 vengono emanate, col ben noto decreto del Presidente della Repubblica, norme per il decentramento dei servizi del Ministero dei trasporti e vengono nuovamente affidati ai Comuni ed ai Sindaci pieni poteri in materia di concessione e di disciplina per le linee filoviarie e per le autolinee. Quindi, nel 1955 il Comune di Cagliari e, con esso, tutti gli altri Comuni italiani avrebbero dovuto rientrare nei loro pieni diritti, sia per quanto riguarda le concessioni che per quanto riguarda la fissazione delle tariffe, almeno limitatamente alle filovie ed alle autolinee urbane. Per le tranvie, infatti, si mantengono al Ministero dei trasporti tutte le competenze.

PERNIS (P.N.M.). Sono sovvenzionate dal Ministero.

CARDIA (P.C.I.). D'accordo, ma questo non giustifica una legislazione che vorrebbe innovare e regolare e che aumenta, invece, la confusione e il disordine. Nel 1955 il Comune di Cagliari avrebbe dovuto, quindi, subentrare al Ministero dei trasporti in materia di gestione filoviaria e di gestioni automobilistiche. Sennonchè, appena un anno dopo la emanazione del decreto presidenziale, una semplice circolare ministeriale, in data primo di aprile del 1957, allegando che le società dei trasporti avrebbero protestato presso il Ministero in quanto i Comuni sarebbero stati riluttanti a concedere aumenti tariffari, annulla il decreto legge e addirittura impartisce all'Ispettorato della Motorizzazione la direttiva di istruire eventuali pratiche riguardanti richieste di aumenti tariffari senza neppure consultare i Comuni.

Ho potuto avere tra le mani il carteggio relativo agli aumenti tariffari del 1956-1957. Di aumenti tariffari la Società delle Tranvie ne ha ottenuti press'a poco uno in media ogni anno o ogni anno e mezzo dal 1950. Ebbene, in quel caso non è stata consultata neppure la Regione.

Così, con una circolare del Ministero, ai Comuni viene ritolta ogni facoltà di intervento, sia per quanto riguarda le tariffe, sia per quanto riguarda la disciplina delle concessioni. Restano,

tuttavia, i controlli in atto, previsti dalla legge. Ma io mi domando se il sistema dei controlli burocratici che è in uso attualmente possa dare la certezza della effettiva rispondenza dei bilanci che vengono presentati alle reali condizioni dell'Azienda. Mi domando se questo controllo possa dare la certezza che le cifre esposte nel bilancio corrispondono alla reale situazione dell'Azienda.

Non nego che, in taluni casi, l'Ispettorato della Motorizzazione abbia fatto rilievi anche di una certa, diciamo così, pesantezza nei confronti della Società delle Tranvie della Sardegna per errori di calcolo commessi nella esposizione del bilancio; ma ciò non toglie nulla all'argomento che non dovrebbe essere consentito di modificare le tariffe sulla base di calcoli presuntivi e di analisi sui bilanci delle società concessionarie. Io sono sicuro che nel momento in cui concedeva l'autorizzazione agli aumenti tariffari lo stesso onorevole Contu era perfettamente tranquillo.

Si dirà che aumenti tariffari vengono richiesti e concessi in molti altri centri d'Italia. Ma anche questo non vorrebbe ancora dir nulla, perchè la Società delle Tranvie della Sardegna gestisce il servizio a Cagliari in condizioni particolari e, secondo noi, privilegiate nei confronti di altre città, e questo sia per i minori oneri di personale che per il tipo di rete gestita, per gli orari, le frequenze e i materiali impiegati. Si tratta di linee di grande traffico, in cui le scarse vetture sono sempre stipate di viaggiatori e le tariffe, se non sono tra le più elevate d'Italia, non sono nemmeno fra le più basse, con mezzi di trasporto che solo in parte sono stati rinnovati tempestivamente, ma che in parte continuano ad essere vecchi e disusati, come avviene sulle linee extraurbane e come avviene perfino per certi tram che circolano nel centro cittadino, vetture vecchissime e, forse, anche pericolose per la incolumità pubblica; con salari del personale che sono certamente più bassi di quelli pagati alle maestranze delle altre città italiane.

Per tutte queste ragioni, conservo fortissimi dubbi sulla esistenza di un passivo effettivo e delle proporzioni denunciate. Nel 1956, la So-

cietà delle Tranvie presentò un bilancio in cui i proventi dell'esercizio di tutte le linee assommano a 809 milioni. I dati statistici, pubblicati dall'Istat e ripubblicati dalla Regione nel proprio Bollettino, affermano che nel 1956 le percorrenze furono pari a 33 milioni. Nel 1957 la Società iscrisse in bilancio proventi per 858 milioni, con un aumento di appena 50 milioni, mentre i dati statistici dell'Istat rivelano che il numero delle percorrenze è passato da 33 a 44 milioni, con un aumento di circa 10 milioni. La tariffa media nel 1956 era sulle 20 lire. Nel 1957 la Società fruisce di un aumento tariffario che decorre dal settembre, quindi la tariffa media deve essere necessariamente aumentata.

Di fronte a risultanze così profondamente contraddittorie vorrei pregare l'Assessore ai trasporti di fornire al Consiglio precisi chiarimenti. Secondo i dati riscontrabili nelle statistiche ufficiali per il 1957, la Società delle Tranvie avrebbe dovuto avere un maggiore introito di oltre 200 milioni, calcolando anche un aumento lievissimo della tariffa e avrebbe dovuto raggiungere il miliardo di introiti. Gradirei, ancora, conoscere dall'onorevole Assessore ai trasporti come impiega la Società delle Tranvie i proventi della propria attività. L'ammodernamento e l'ampliamento effettuati dalla Società delle Tranvie nell'ultimo quinquennio comportano investimenti per un miliardo e 119 milioni, di cui 790 milioni sono contributi dello Stato.

La Società afferma di spendere per il personale intorno ai 550-600 milioni, mentre tutto lascia pensare che, negli ultimi anni, si sia raggiunto un miliardo di introiti e che con un tasso di ammortamento normale le spese per ammodernamento non dovrebbero incidere troppo nel bilancio annuale. Sarebbe interessante sapere se è stato, debitamente, controllato se la Società delle Tranvie ricorra al mercato dei capitali per finanziare l'incremento del patrimonio o se si avvalga prevalentemente del sistema dell'autofinanziamento...

PERNIS (P.N.M.). ... oppure se si avvale del prestito presso le banche.

CARDIA (P.C.I.). Naturalmente con i richiesti chiarimenti non si esaurisce il problema. La nostra tesi è che non è possibile controllare burocraticamente i bilanci di una azienda quando essa ha assunto le proporzioni di una grande azienda moderna. Si crea una contraddizione insanabile tra il controllo burocratico e l'ampiezza, la complessità assunte dalle aziende. Pertanto, le conclusioni cui giungiamo non possono non essere politiche ed essenzialmente politiche.

Bisogna anzitutto restaurare i poteri della pubblica amministrazione nei confronti della Società delle Tranvie. Il Comune di Cagliari ha abdicato completamente ad ogni sua responsabilità nei confronti della Società delle Tranvie, mettendo in soffitta e in desuetudine la convenzione del '12, facendo, quindi, cosa gravissima per una pubblica amministrazione. E' necessario, però, che la Regione per prima restituisca o instauri un sistema di controllo democratico sulle società concessionarie.

Le trattative sindacali, che si sono svolte in questi giorni, hanno dimostrato che la Regione nei confronti della Società Tranvie non ha alcun potere. Non si spiegherebbe diversamente come la Società possa chiudersi in posizioni di assoluta intransigenza quando le richieste del personale assommano globalmente a un centesimo circa dei proventi annui dell'esercizio, e, in assoluto, non vanno al di là di 10-15 milioni. Nè dovrebbe essere possibile che le autorità, dal Prefetto alla Regione, consentano lo svolgimento del servizio nelle attuali condizioni di inasprimento degli animi, in una situazione in cui il personale è esasperato nei confronti della Società. Ritenete voi che gli autisti ed i tranvieri, specie coloro che hanno la personale responsabilità della guida, possano mantenere la serenità indispensabile quando c'è una vertenza così acuta ed essi sono sottoposti a rappresaglie e provocazioni di ogni genere? quando essi ritengono di poter affermare che la Società incassa più di quel che denuncia, e voi sapete che questo è anche il parere del collega De Magistris?

Domani mattina i tram, i filobus, gli autobus riprenderanno a uscire regolarmente al mattino per le vie di Cagliari, a inerparsi per le stradette piene di gente, nel caos, nel disor-

dine del traffico cagliaritano: ma alla guida di queste pesanti macchine saranno i lavoratori che voi ben conoscete, coi quali tante volte avete scambiato una breve frase, sulla linea che porta alla nostra assemblea. Ma questi lavoratori sono inaspriti, sono carichi di risentimento contro la Società delle Tranvie. Orbene, è concepibile che, in queste condizioni, una amministrazione pubblica, la quale ha fatto la concessione e può toglierla, non abbia alcun potere per indurre ad una composizione equa della vertenza?

Noi non chiediamo, a questo punto, che siano accolte al 100 per 100 le rivendicazioni dei lavoratori; pretendiamo, però, una soluzione meno unilaterale di quel che la Società delle Tranvie ha ritenuto di poter affacciare attraverso la mediazione del Presidente della Regione. La verità è che, se Società come quella delle Tranvie, che si coprono della veste del cireneo e presentano se stesse come vere e proprie organizzazioni di beneficenza, se gli azionisti della Società delle Tranvie, che mai percepiscono dividendi, nè si capisce quale altro principio li faccia ancora restare al loro posto, se tutti costoro fossero convinti e certi che le leggi verranno messe in vigore, e che l'amministrazione pubblica può revocare le loro concessioni, sicuramente sarebbero più prudenti sia nell'affrontare i problemi delle tariffe che quelli concernenti il trattamento del personale.

Si afferma, spesso, che tra i dipendenti pubblici e nelle Amministrazioni dello Stato si devono creare rapporti di reciproca comprensione, che impediscano il sorgere di lacerazioni profonde ed aspre. Ciò deve essere detto, a maggior ragione, per imprese che quotidianamente hanno nelle loro mani la vita e gli interessi di migliaia di cittadini. Questa, purtroppo, è la verità.

L'intransigenza della Società delle Tranvie discende da quanto ho detto: essa sa che esiste una legislazione limitata e caotica, che questa stessa legislazione non è attuata, che prevale nelle forze che governano la tendenza a mantenere la gestione privata dei servizi di pubblico interesse, una opposizione per principio alle municipalizzazioni. Questa è la realtà.

La prima cosa da fare è, pertanto, restaurare

i poteri della pubblica amministrazione di fronte alla Società delle Tranvie, mettersi in condizioni di esercitare un effettivo controllo democratico. La Giunta si ricordi delle proprie competenze nel campo di attività degli Enti locali e dei trasporti urbani, torni al dettato dello Statuto e delle Norme di attuazione, compia gli atti e proponga le leggi necessarie. Si conduca una inchiesta non soltanto sulle cifre dei bilanci, ma sulla intera gestione del servizio, e si cominci ad avviare la gestione pubblica dei servizi urbani ed extraurbani di trasporto. La Regione ha il dovere di studiarne i modi e le forme. Noi non pretendiamo che gli azionisti della Società delle Tranvie siano defraudati di alcun loro diritto od avere; ma il servizio deve essere avviato verso una gestione totalmente pubblica. E' per questo che noi abbiamo ripreso una vecchia proposta scaturita dal Consiglio comunale di Cagliari nel 1924, poco prima che il Consiglio comunale stesso fosse soppresso, e che concerne la creazione di un Consorzio fra Cagliari e i Comuni dell'immediato retroterra, cui oggi bisognerebbe aggiungere la Regione, per dare al servizio un nuovo assetto ed un respiro assai più ampi. Tale nuovo assetto deve comprendere tutti gli abitati ove risiedono i lavoratori di Cagliari.

Per andare e venire da Cagliari a Sinnai i lavoratori si stipano negli autobus della S.I.T.A., che compiono non più di sette-otto corse al giorno. Recentemente vi sono stati perfino incidenti alla fermata di San Benedetto perchè i viaggiatori, in prevalenza studenti e operai, non riuscivano a salire su uno degli ultimi autobus. Bisogna creare un servizio di trasporti che allevii la fatica dei lavoratori di Quartu e delle frazioni, costretti ancora ad usare la bicicletta. Abbiamo bisogno di un servizio che serva ai lavoratori di Cagliari, dato che la gente abbiniente, a Cagliari come altrove, viaggia in automobile. Abbiamo bisogno di un servizio adatto per la popolazione lavoratrice di Cagliari, con tariffe adeguate e differenziate secondo le ore e i percorsi, laddove la Società Tranvie nell'ultima bozza di convenzione proposta al Comune di Cagliari chiede di poter introdurre la tariffa unica dalle 6 del mattino fino alle 23. Occorrono



III LEGISLATURA

CLV SEDUTA

3 FEBBRAIO 1959

tariffe differenziate e adeguate ai bilanci dei lavoratori cagliaritani.

Questo è quello che noi chiediamo. La Giunta regionale è investita di una questione politica di grande rilevanza. E', dunque, sul terreno politico che essa porterà il merito, ma anche le colpe e le responsabilità, per quello che farà, e per quello che non saprà o vorrà fare. (*Consensi a sinistra*).

**PRESIDENTE.** I lavori del Consiglio proseguiranno domani mattina alle ore 10 e 30.

*La seduta è tolta alle ore 20 e 20.*

---

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

*Il Direttore*

**Avv. Marco Diliberto**

---

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari  
Anno 1959