

CLVI SEDUTA

MERCOLEDÌ 4 FEBBRAIO 1959

Presidenza del Vicepresidente ASQUER

INDICE

Interpellanza e interrogazioni (Svolgimento):

NANNI	2954-2955
CARA, Assessore all'igiene e sanità	2955
SOTGIU GIROLAMO	2956

Mozione concernente la Società Tranvie della Sardegna (Continuazione della discussione):

COIS	2956
PERNIS	2961
ZUCCA	2961-2962-2963-2964-2965
CARDIA	2963-2966
PREVOSTO	2964-2965
LIPPI SERRA	2967

Sull'ordine del giorno:

FRAU	2970
CORRIAS, Presidente della Giunta	2970

La seduta è aperta alle ore 10 e 50.

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

Svolgimento di interpellanza e interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni. Per prima viene svolta una interpellanza Nanni al Presidente della Giunta. Sullo stesso argomento era stata presentata dallo stesso onorevole Nanni una interrogazione, che viene svolta congiuntamente. Se ne dia lettura.

PIRASTU, Segretario:

« La necessità di un ampliamento dell'ospedale regionale di Olbia fu rilevata, dopo pochi mesi di attività, dagli stessi organi regionali, che ravvisarono l'urgenza di aumentarne la ricettività a oltre il doppio dei posti, con la sopraelevazione di un altro piano. La Regione finanziò il progetto, ma finora il problema rimane insoluto sebbene le richieste di ricoveri e prestazioni siano talmente superiori alla capacità ricettiva dell'ospedale da costringere sanitari e gestori "Fatebenefratelli" a duri sacrifici. L'ospedale di Olbia inoltre necessita di alcune attrezzature specialmente nel settore chirurgia, alle quali è necessario provvedere per non costringere gli ammalati a ricorrere a altri ospedali lontani. Interpello pertanto l'illustrissimo Presidente della Giunta, che tanto a cuore ha preso sempre il problema ospedaliero di Olbia, per conoscere se sia vero che per i prezzi insufficienti siano andate deserte le aste indette per la sopraelevazione di un altro piano dell'Ospedale di Olbia, e, in questo caso, se non ritenga opportuno, con carattere di urgenza, di interessare l'Ufficio competente per l'aggiornamento dei prezzi e per indire il nuovo appalto; e se, per quanto riguarda le attrezzature, vorrà rivolgere le sue premure perchè sia provveduto in merito ». (141)

« Premesso che l'ospedale regionale di Olbia,

III LEGISLATURA

CLVI SEDUTA

4 FEBBRAIO 1959

gestito dai Fatebenefratelli con vero spirito di sacrificio e carità, si è reso ormai insufficiente per accogliere i numerosi ammalati che vi accorrono e chiedono ricovero anche da zone e paesi lontani; che sin dalla sua apertura al pubblico è stato sempre al completo, non solo, ma spesso volte si sono dovuti collocare gli ammalati nei corridoi o rifiutarli; che si rende pertanto urgente e necessario provvedere all'ampliamento dell'edificio adeguandolo alle sentite necessità e alle esigenze del momento; interrogo l'onorevole Presidente della Giunta e l'onorevole Assessore all'igiene e sanità per conoscere se non ritengano opportuno e urgente, accogliendo il voto della cittadinanza tutta di Olbia e la voce di quanti sono stati assistiti e quella dei poveri che solo nell'ospedale vedono l'unica salvezza in caso di malattia, di provvedere alla sopraelevazione di almeno un altro piano in modo da raddoppiare i posti letto esistenti onde evitare gli inconvenienti sopra segnalati ». (265)

PRESIDENTE. L'onorevole Nanni ha facoltà di illustrare la sua interpellanza.

NANNI (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, avrei dovuto ritirare tanto la interpellanza che la interrogazione — presentate rispettivamente nell'agosto e nel maggio dell'anno scorso — perchè la situazione che le aveva determinate è da tempo superata. Mi sia però consentito, a nome della cittadinanza di Olbia e in ispecie dei lavoratori, dei poveri che hanno beneficiato dei servizi ospedalieri, di ringraziare gli organi regionali che si sono interessati del problema.

Mi sia inoltre consentito di aggiungere alcune considerazioni personali su come potrebbero migliorarsi i servizi ed aumentare il numero dei posti letto. L'ospedale — che è regionale — disponeva prima di 60 posti letto, mentre attualmente, dopo i lavori di sopraelevazione eseguiti dalla Regione, il numero di posti letto è salito a 130.

L'esigenza di una maggiore capienza dell'ospedale fu sentita sia dall'Assessorato che dal-

la popolazione perchè non si potevano soddisfare tutte le richieste di ricovero della città di Olbia, delle frazioni lontane e vicine e dei paesi della Baronia e della Gallura. Ma l'inconveniente del numero insufficiente dei letti potrà ripetersi con uguale gravità tra pochi mesi, perchè 130 posti non bastano ancora. A mio avviso, la capienza dell'ospedale dovrebbe essere portata a 200 letti, per risolvere, almeno per i prossimi 10 anni, il problema. Ho fatto rilevare ciò perchè, come è stata sopraelevata la parte centrale dell'edificio, con una spesa relativamente modesta potrebbero essere sopraelevate anche le due ali.

Vorrei pertanto pregare l'onorevole Assessore di considerare l'esigenza da me prospettata e di voler disporre — se vi è la possibilità di farlo — mediante una perizia suppletiva o mediante un progetto aggiuntivo, il sopraelevamento e l'ampliamento delle due ali dell'edificio. Il costo dei lavori non sarebbe, così facendo, gravoso quanto lo sarebbe nel caso che venissero ripresi in un secondo momento.

Vorrei anche pregare di esaminare con attenzione la pratica — giacente negli uffici della Regione — per la cessione all'ospedale di Olbia di circa 20 ettari di terreno demaniale. Si eviterebbe così lo sconcerto di vedere sorgere davanti all'ospedale indecorose costruzioni e si darebbe la possibilità ai « Fatebenefratelli » di impiantare un grande e confortevole parco, che andrebbe a beneficio della salute dei ricoverati. In un grande parco, d'altro canto, l'amministrazione ospedaliera — seguendo l'esempio di altri ospedali italiani — potrebbe realizzare un allevamento di animali da cortile, utilissimo per l'alimentazione dei ricoverati. Ritengo che ciò sia possibile sulla base dell'articolo 14 dello Statuto speciale.

Con queste raccomandazioni concludo; spero di aver attirato l'attenzione del Presidente della Giunta e dell'Assessore competente su un problema che già è stato da loro esaminato con molta umanità e sollecitudine.

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

CARA (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, come ha testè detto l'onorevole Nanni, la pratica dell'ospedale di Olbia è risolta, ma ritengo utile illustrarne le varie fasi.

In merito all'interrogazione numero 265 ed all'interpellanza numero 141, premetto che l'Assessorato dell'igiene e sanità — in base alle segnalazioni periodicamente fornite dalla direzione dell'ospedale di Olbia sulla frequenza dei casi ospedalizzati — si faceva promotore dell'ampliamento del luogo di cura mediante sopraelevazione del fabbricato e provvedeva alla preparazione nel proprio Ufficio Tecnico del progetto, approvato in seguito dai competenti Comitati regionali tecnico-sanitari e dei lavori pubblici.

Essendo stati tali atti perfezionati, l'Assessorato dell'igiene e sanità provvedeva alla trasmissione del progetto all'Assessorato dei lavori pubblici, inserendo la clausola che — per non ostacolare il funzionamento della normale attività ospedaliera — la esecuzione dei lavori avvenisse — da ciò è dipeso il ritardo, onorevole Nanni — dall'esterno mediante pontaggi Grannelli. Per tale clausola — non già per motivi di prezzi e di costi — la gara di appalto andava deserta, ed allora l'Assessorato dei lavori pubblici — d'intesa con quello dell'igiene e sanità — proponeva alla Giunta regionale l'autorizzazione a concedere i lavori per trattativa privata. Tale trattativa è stata perfezionata con la ditta Portoghese, che ha accettato senza variazioni di prezzi la esecuzione del progetto e che ha senz'altro iniziato i lavori di ampliamento sin dal 15 dicembre 1958.

Per quanto riguarda l'aspirazione delle popolazioni, del « Fatebenefratelli » — cioè dell'ente gestore — e dell'onorevole interrogante di portare lo stabilimento ospedaliero ad una ricettività di 200 posti, faccio notare, — senza respingere la possibilità dello studio di questo ampliamento — che a breve scadenza sarà inaugurato l'ospedale di Tempio e che sarà potenziata l'efficienza di quello di Ozieri. Anche a Sassari, d'altra parte, vi sarà presto un nuovo ospedale. Comunque, se le esigenze saranno tali da renderlo necessario, assicuro che aderirò volentieri alle richieste dell'ospedale e ai desideri

della popolazione, sempre che le condizioni del bilancio lo permettano.

Per quanto riguarda la cessione del terreno demaniale all'ospedale, mi farò parte diligente presso il Presidente della Giunta e presso l'Assessore alle finanze perchè l'esigenza sia tenuta in considerazione.

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

NANNI (P.S.I.). Mi dichiaro pienamente soddisfatto della risposta.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dell'onorevole Girolamo Sotgiu all'Assessore all'igiene e sanità. Se ne dia lettura.

PIRASTU, *Segretario*:

« Per conoscere: 1) la reale situazione esistente nell'Isola per quanto si riferisce alla diffusione della poliomielite; 2) le misure prese dall'Assessorato, di concerto con gli organi dello Stato, per prevenire il diffondersi del male; 3) le provvidenze adottate per consentire che la vaccinazione avvenga gratuitamente. La presente interrogazione ha carattere d'urgenza ». (419)

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

CARA (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rispondo all'interrogazione dell'onorevole Girolamo Sotgiu, seguendo, per chiarezza, l'ordine da lui adottato.

Nell'anno 1957 si sono manifestati nell'Isola 198 casi (109 a Cagliari, 35 a Sassari e 54 a Nuoro al Centro Poliomielitici di Cagliari. fino alla prima decade del 1959, i casi sono scesi a 125 (Cagliari 80, Sassari 30, Nuoro 15). Tutti i colpiti della Provincia di Sassari sono stati avviati alla clinica pediatrica di Sassari, mentre quelli delle Province di Cagliari e di Nuoro al Centro Poliomielitici di Cagliari.

Gli Uffici Medici Provinciali hanno adottato i seguenti provvedimenti: a) i conviventi dei

poliomielitici sono stati sottoposti a trattamento profilattico e le abitazioni sono state sottoposte a immediata disinfezione; b) le Amministrazioni comunali sono state invitate ad approvvigionarsi dei quantitativi di vaccino occorrenti per i soggetti aventi diritto al trattamento gratuito; c) sono state date disposizioni alle farmacie per facilitare il reperimento, per gli abbienti, di vaccino; d) per quanto riguarda la Provincia di Cagliari, nella quale si è avuto negli ultimi anni il numero maggiore di colpiti, è stato predisposto dall'Ufficio Medico provinciale un piano tecnico per il trattamento immunizzante di 25.000 bambini, per la istituzione nei Comuni di Comitati di propaganda costituiti dall'Ufficiale sanitario, dal Sindaco, dal Parroco e dal Direttore didattico, per l'associazione alla prima iniezione di vaccino di un trattamento con gamma-globulina fornito gratuitamente dai Comuni nei quali si è manifestata una maggiore incidenza di casi, per il rinvio delle vaccinazioni antivaiose onde non farle coincidere con quelle antipolio, per la istituzione in Cagliari di quattro centri di vaccinazione che funzioneranno mediante la assunzione di tre sanitari, da destinarsi come coadiutori, con l'effettuazione dei controlli presso il Centro virologico dell'Università.

Debbo informare infine che il Comune di Cagliari ha chiesto all'Assessorato un contributo per il funzionamento dei detti Centri. Tale richiesta è stata accolta dall'Assessorato, che ha provveduto a formulare la relativa proposta di deliberazione, ed è stato già inoltrato il relativo decreto di impegno.

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

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la risposta dell'onorevole Assessore ha fornito una serie di notizie che hanno sostanzialmente il torto di essere giunte con un ritardo così grande da essere del tutto inattuali.

L'interrogazione fu presentata nel periodo in cui si verificava un incremento preoccupante del

male ed era diffuso un allarme vivo nell'opinione pubblica; la risposta doveva servire, non tanto ad un fine parlamentare, quanto, invece, a tranquillizzare la opinione pubblica. Le notizie date oggi — interessanti, senza dubbio — falliscono completamente allo scopo per il quale l'interrogazione era stata presentata.

Vorrei pertanto pregare ancora una volta il Presidente del Consiglio di rendersi interprete del vivo desiderio, che è sicuramente di tutti i colleghi, di ricevere una sollecita risposta alle interrogazioni o interpellanze che vengono presentate, anche quando non è possibile avere tutti gli elementi indispensabili in uno spazio di tempo breve. Le informazioni che si riceveranno serviranno tuttavia a portare un primo elemento di chiarimento. Attualmente la presentazione di interrogazioni e interpellanze è quasi inutile.

Continuazione della discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della mozione Zucca-Sanna-Asquer-Colia-Milia Francesco sulla vertenza sindacale in atto tra la Società Tranvie della Sardegna e i suoi dipendenti, e sulla revoca della concessione dell'aumento delle tariffe autofilotranviarie urbane e sugli altri opportuni provvedimenti da parte della Giunta regionale. E' iscritto a parlare l'onorevole Cois. Ne ha facoltà.

COIS (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, se la vertenza in atto fra la Società delle Tranvie ed il personale dipendente, se l'aumento del costo dei biglietti di viaggio hanno creato una situazione preoccupante nel Capoluogo, indiscutibilmente questa situazione assume un carattere quasi drammatico nei centri del Campidano, quali Quartu, Quartucciu, Selargius, Monserrato e Pirri. Come è noto a tutti, la popolazione di quei paesi è costretta a recarsi quotidianamente a Cagliari, non soltanto per ragioni di lavoro, ma anche per rifornirsi di tutto ciò che non può trovare *in loco*, per consultare, ad esempio, uno specialista e così via.

La situazione che si è determinata ha fatto,

naturalmente, sorgere in molti cittadini la domanda del perchè l'Amministrazione regionale abbia permesso che si giungesse fino a questo punto. Riconosco che coloro che si pongono questa domanda ignorano che la Giunta regionale è intervenuta più volte per evitare che si giungesse ad una situazione così tesa. Non parlo soltanto di questa Giunta — sarebbe ingiusto affermare che soltanto la Giunta in carica si è interessata del problema —, ma di tutte le Giunte che si sono succedute dal 1949 ad oggi.

Vediamo in che modo sono intervenuti i nostri governanti regionali. E' chiaro che non sono scesi in campo per ricordare alla Società delle Tranvie che essa gestisce un servizio di interesse pubblico e che deve rispettare le leggi che disciplinano quel servizio; non sono intervenuti certo per ricordare alla Società delle Tranvie che la concessione che essa ha ottenuto non deve essere considerata una miniera d'oro che può sfruttare a proprio piacimento, dimenticando gli obblighi che ha assunto nei confronti delle autorità e delle popolazioni interessate.

Per quanto mi risulta, sia ieri che oggi, le Giunte regionali sono intervenute sempre per incoraggiare la Società delle Tranvie a proseguire la politica tante volte denunciata dalle popolazioni dei paesi del Campidano serviti dai mezzi della Società. La Giunta regionale è sempre intervenuta per far diventare più potente una Società già molto potente. A questo proposito basta lasciar parlare i fatti. Fino a ieri, debbo confessarlo lealmente, dubitavo ancora che l'Amministrazione regionale fosse competente in materia di disciplina dei servizi filotranviari, ma dopo aver ascoltato gli interventi dei vari colleghi che mi hanno preceduto mi sono convinto che la Regione ha competenza ad intervenire e soprattutto mi sono convinto che, se fosse intervenuta con la decisione che il caso richiedeva, avrebbe potuto fare l'interesse del pubblico. La Società delle Tranvie ha invece potuto persistere nel suo atteggiamento di intransigenza, e considerare il proprio personale alla stregua di forzati della Caienna, grazie al voluto disinteresse della Giunta.

Ho detto prima che sono i fatti a parlare,

ad accusare, e voglio perciò tornare indietro nel tempo per ricordare alla Giunta che alcuni Comuni interessati si premurarono di segnalare con esattezza gli abusi che la Società delle Tranvie commetteva ai danni del pubblico. Il Comune di Quartu, per esempio, chiese alla Giunta di poter istituire un servizio di trasporti tra la spiaggia del Poetto e l'abitato. Questa richiesta porta la data del 17 maggio 1955. Credete voi, onorevoli colleghi, che l'Assessorato competente abbia risposto al Comune di Quartu precisando i documenti e le pratiche necessarie per dar corso alla richiesta? La Giunta, signori del Consiglio, non ha risposto affatto, almeno ufficialmente. Può darsi che oralmente siano state date risposte evasive al Sindaco di Quartu, che per due anni si recò spesso all'Assessorato dei trasporti a chiedere l'intervento della Regione per disciplinare i servizi tranviari e per ottenere la concessione cui ho accennato.

La Società delle Tranvie, lungi dall'essere uscita indebolita dalle accuse del Comune di Quartu, ne è uscita rinvigorita ed ha ottenuto diversi premi dalle autorità competenti. Mentre la popolazione di Quartu protestava per i disservizi tranviari, la Società delle Tranvie otteneva la concessione della linea Poetto-Quartu-Quartucciu-Selargiu e viceversa; nonostante le proteste, le varie Giunte regionali succedutesi dal 1949 a oggi, nulla hanno fatto per venire incontro alle esigenze delle popolazioni interessate.

E' stata denunciata molte volte la carenza delle corse indispensabili a un collegamento più rapido tra i vari paesi, ma la Giunta non si è mai mossa; alle denunce presentate per la soppressione di varie corse, non è mai seguito alcun provvedimento utile; altrettanto si deve dire per le denunce provocate dall'eccessivo sovraccarico delle vetture e per le condizioni indecenti in cui sono costretti a viaggiare i cittadini del Campidano.

Il silenzio della Giunta dimostra o che l'Amministrazione regionale non vuole nel modo più assoluto tener conto delle esigenze delle popolazioni interessate, oppure che ritiene più opportuni il potenziamento della Società delle Tranvie e il mantenimento dell'attuale disservizio. E'

comunque vergognoso che nel secolo ventesimo si debba viaggiare ancora, senza che nessuno intervenga, col parapioggia aperto dentro le vetture tranviarie e dentro gli autobus. Questa mia affermazione sembrerà paradossale, ma vorrei invitare i colleghi del Consiglio a recarsi a Quartu con i mezzi della Società delle Tranvie durante la pioggia. Si renderanno conto di quanto vergognoso sia il servizio pubblico di cui parlo.

Mi pare strano, onorevoli colleghi, che nessuno intervenga per eliminare il grave pericolo degli eccessivi sovraccarichi degli autobus della linea Cagliari - Quartu. Noi vediamo tutti i giorni la polizia stradale che si accanisce contro un disgraziato ciclista privo di fanale o contro l'autotrenista che, per guadagnarsi il pane, è costretto a un durissimo lavoro, mentre quando passa un pullmann della Società delle Tranvie, paurosamente carico, quasi si mette sull'attenti, come se si trovasse di fronte al padrone della strada o al proprio comandante.

Sono tanto stracarichi gli autobus della linea Cagliari - Quartu che non è possibile viaggiarvi con un abito decente, e a una donna in stato interessante o ad un vecchio è consigliabile un altro mezzo qualsiasi per non correre rischi. Nessun provvedimento, ripeto, è stato adottato dalla Amministrazione regionale nonostante le denunce presentate in tal senso dalla popolazione e dalle Amministrazioni comunali interessate.

Potrei, onorevoli colleghi, continuare nell'elencazione di tutte le deficienze denunciate inutilmente da privati e da Comuni, ma preferisco non rubare altro tempo al Consiglio. Non posso però tacere un argomento estremamente scottante e di importanza relevantissima, quale quello delle tariffe filotranviarie. Potrei, a questo proposito, fare qualche passo indietro ed esaminare il comportamento dell'Amministrazione regionale dal 1954 a oggi, ma preferisco fare il punto sulla situazione attuale.

Prendiamo, per esempio, la linea C: attualmente il prezzo unico della corsa è di 70 lire, sia che si parta da Quartu — piazza Azuni — per scendere a Cagliari — Stazione delle Statali — sia che si parta da Quartu per scendere

a Quartucciu, dopo aver coperto un percorso di un chilometro e mezzo. Non esiste una tariffa intermedia, neppure nel caso che si salga ad una fermata per scendere a quella immediatamente successiva. Nella linea V la tariffa è la stessa e le regole in vigore sono le stesse. La Società delle Tranvie ha abolito tutte le differenze che esistevano prima fra le due linee e naturalmente non ha fatto ciò a vantaggio dei viaggiatori, ma a esclusivo vantaggio degli azionisti della Società. Infatti, non ha ribassato le tariffe della linea C adeguandole alle tariffe della linea V, ma ha fatto esattamente il contrario.

Un'altra bella e lodevole trovata — dal punto di vista degli azionisti, naturalmente — è quella di concedere, per gli abitanti di Quartu, Quartucciu e Selargius, soltanto abbonamenti annuali: non si staccano biglietti di andata e ritorno, non si rilasciano abbonamenti settimanali, mensili, o semestrali, ma soltanto annuali. Ciò significa che un impiegato che si reca a Cagliari, al suo ufficio, per 11 mesi l'anno dovrà pagare alla Società l'abbonamento per 12 mesi; e uno studente che frequenta le scuole a Cagliari dovrà pagare l'abbonamento per 12 mesi, anche se il periodo effettivo delle lezioni dura circa 6 mesi; significa ancora che l'impiegato, per ottenere l'abbonamento al tram dovrà rinunciare per un mese a portare lo stipendio a casa. L'abbonamento infatti costa la modica somma di 45.000 lire, da versare in unica soluzione.

Ma c'è di più, onorevoli colleghi: a Quartu passa un autobus della Ditta Contu di Ierzu, diretto a Cagliari; ebbene, in questo autobus, che si ferma nella piazza centrale, i Quartesi non possono salire perchè la Società delle Tranvie non lo permette. Questo autobus per noi Quartesi è tabù. Le corriere della Columbus e della S.I.T.A. non possono fermare nella piazza centrale di Quartu, che sembra riservata esclusivamente alla Società delle Tranvie. Nessuno può fare la concorrenza a questa benemerita Società, che deve essere sola a spolpare — scusate l'espressione — i cittadini di Quartu, Quartucciu e Selargius. Alle altre Società di trasporti è proibito prendere passeg-

geri in questi paesi anche quando la Società delle Tranvie sopprime qualche corsa o quando il suo personale è in sciopero. I quattrini nostri sono, insomma, riservati esclusivamente alla Società delle Tranvie.

Il trattamento speciale è peraltro riservato soltanto a Quartu, Quartucciu e Selargius. Se infatti noi esaminiamo il trattamento fatto ai cittadini di Elmas e Assemini, vediamo che sulla linea V, Cagliari-Elmas, il biglietto ordinario costa 50 lire e il biglietto di andata e ritorno 75 lire. Come vedete, qui esiste giustamente anche una tariffa di andata e ritorno. Su questa linea l'abbonamento può essere annuale, ma anche semestrale, mensile e persino settimanale. Sulla stessa linea V, da Cagliari ad Assemini, percorso doppio del tratto Cagliari-Quartu, il biglietto ordinario costa 100 lire e quello di andata e ritorno 150 lire. E' possibile l'abbonamento annuale, mensile e settimanale. Ma non è tutto: su questa linea il biglietto tra le fermate intermedie costa 30 lire e di andata e ritorno 45 lire. Perché questa differenza di trattamento tra paesi serviti dagli stessi mezzi di una medesima Società?

La risposta non è difficile. Sul tratto Cagliari-Assemini la benemerita Società delle Tranvie deve battere la concorrenza delle Ferrovie dello Stato, mentre sul tratto Cagliari-Quartu ha il monopolio assoluto dei servizi passeggeri, per cui può agire come meglio crede. Su quest'ultimo tratto impone il prezzo che crede — naturalmente con la compiacente autorizzazione della Regione —, stabilisce le fermate, mentre sul tratto Cagliari-Assemini deve sopportare la concorrenza delle Ferrovie dello Stato ed allora concede abbonamenti di vario tipo, i biglietti di andata e ritorno e così via.

E' evidente, onorevoli colleghi, che il recente aumento delle tariffe, imposto dalla Società delle Tranvie, crea un disagio rilevante tra tutti i lavoratori e in modo particolare tra quelli del Campidano. Gli impiegati che devono recarsi a Cagliari due volte il giorno debbono scegliere tra il tram e il pranzo. Ne consegue che agli impiegati di Cagliari che vivono nel Campidano è proibito viaggiare, tornare in

famiglia per il pranzo e per il riposo pomeridiano. Gli operai nonostante il pericolo che corrono continuamente, preferiscono servirsi della bicicletta, sono costretti ancora a servirsi della bicicletta perchè non possono affrontare la spesa del tram o dell'autobus. Per gli studenti il problema è altrettanto grave e preoccupante. Pensate all'impiegato cagliaritano che si è dovuto rifugiare in uno dei paesi del Campidano per non aver potuto bilanciare 40-45 mila lire per il fitto di casa e ha alcuni figli agli studi; è costretto praticamente a pagare somme enormi alla Società delle Tranvie per recarsi al lavoro e per poter mandare i figli a scuola.

E' una situazione assurda, insostenibile aggravata ancora di più dal recente aumento delle tariffe. In pratica, la Società delle Tranvie dice all'impiegato e all'operaio del Campidano: « Tu non sei ricco, perciò non devi pretendere di mandare i tuoi figli agli studi. Tu non disponi dei quattrini che ti chiedo e perciò rinuncerai a dare un'istruzione ai tuoi figli, che non faranno i ragionieri, faranno i pastori, i manovali ».

Questo dice, implicitamente, la Società delle Tranvie con la sua politica, e l'Amministrazione regionale non è intervenuta per costringere la Società delle Tranvie, non soltanto a mantenere immutate le già esose tariffe, ma anche ad applicare i sistemi di abbonamento in atto in ogni città d'Italia.

Ero tentato di porre una domanda precisa all'Amministrazione regionale e cioè: « Perché ha accordato l'autorizzazione per l'aumento delle tariffe? ». Ma dopo gli interventi di alcuni colleghi, tra i quali l'onorevole De Magistris, la domanda mi sembra un po' oziosa. Essi infatti hanno detto sostanzialmente: « Il bilancio della Società è in *deficit*, per cui si imponeva l'aumento delle tariffe ». Per poter provare che il suo bilancio era deficitario, la Società delle Tranvie — questa povera Società composta di uomini che si sono sacrificati tutta la vita, rinunciando persino a molti pasti, per poter aumentare i loro capitali — ha anche dovuto lasciare senza stipendio il personale. Di fronte a questa triste realtà, io penso che la Giunta regionale, sempre così sensibile

ai problemi sociali, si sia commossa ed abbia accordato l'aumento delle tariffe.

Bilancio deficitario. Se io ricordo bene, fin da quando ero bambino, fin da quando la Società si chiamava « Tranvie del Campidano », il bilancio di questo complesso è stato deficitario. Così almeno si è sempre saputo. D'altra parte, sono stati sempre deficitari anche i bilanci della Vinalcool, madre della Società delle Tranvie e della Birreria: insomma, una famiglia notoriamente ed eternamente povera. Ricordo vagamente — parlo di quando ero bambino e cioè di 45 o 50 anni or sono — che le Tranvie del Campidano possedevano due locomotive a vapore, la « Roma » e la « Merello », e due vetture divise in due classi, la prima e la seconda, oltre sei vetture operaie — ora trasformate a sentir loro, in belle vetture —, una vettura reale e alcuni carri per il trasporto delle botti in prevalenza della Vinalcool.

Fin da allora la Società era deficitaria, ma lentamente ha aumentato il materiale rotabile, ha ingrandito i suoi impianti e la sua attrezzatura. Oggi, indubbiamente, il capitale della Società delle Tranvie è notevole; io non so a quanto ammonti e non voglio neppure tentare di fare i conti in tasca alla Società, ma certamente ha un capitale rilevante che non si capisce come abbia potuto acquisire, dato il *deficit* cronico dei suoi bilanci.

Noi tutti conosciamo bene gli azionisti della Società delle Tranvie — anche azionisti della Vinalcool e della Birreria — e sappiamo che mai nessuno di questi ha tentato il suicidio per disastri finanziari. Sappiamo anche che tutti, tranne due soli — ora scomparsi — tutti gli altri hanno sempre svolto l'unica attività di... azionisti. A quanto mi risulta, essi non hanno dovuto mai compiere grossi sacrifici finanziari.

Chi dunque ha pagato il materiale rotabile, con i quattrini di chi è stato aumentato costantemente il capitale della Società? Se nessun azionista ha mai contribuito di persona ad aumentare il patrimonio e il capitale della Società, evidentemente è intervenuto il contributo dello Stato. Quando una Società aumenta il suo capitale e il suo patrimonio con questo sistema, io mi domando: come si può permet-

tere che i cittadini siano obbligati a pagare tariffe più alte di quelle che vigevano — che erano già esose — soltanto per impinguare i dividendi già lauti di poche persone? Non si può neppure sostenere che l'aumento delle tariffe tranviarie abbia dato maggiore tranquillità al personale, perchè le agitazioni sindacali non sono cessate. Un anno fa parlammo del problema dei tranvieri, e la situazione lamentata nel marzo del 1958 è la stessa che oggi lamentiamo. La Società non ha ancora risolto il problema dell'indennità di alloggio, dell'indennità *una tantum* per il maggior servizio dei periodi stagionali, e dei turni di servizio, che, da parte del personale, erano stati considerati inaccettabili.

Da rilevare, quindi, un trattamento inumano ieri e un identico trattamento oggi; la Società delle Tranvie incassa, grazie all'aumento delle tariffe, la somma di 15 milioni in più tutti i mesi, ma per il personale non è disposta a spendere neppure due milioni in più. Ciò significa, evidentemente, che l'aumento delle tariffe non è stato attuato per dare una maggiore tranquillità economica al personale, ma semplicemente per continuare la politica di prosciugamento delle tasche dei cittadini.

A proposito del personale, devo rilevare anche lo strano trattamento che la Società gli riserva. Chi accetta supinamente le direttive della direzione, chi è disposto ad accogliere tutte le richieste della Società — anche quando per legge non dovrebbe accoglierle —, è trattato umanamente. Si dà il caso, per esempio, di autisti che accettano di guidare macchine senza freni efficienti, che escono con macchine che dovrebbero essere invece in officina; questi autisti sono autorizzati a effettuare lavoro straordinario per arrotondare lo stipendio. Si arriva persino a 10 ore di straordinario il giorno, ciò che vuol dire 18 ore di lavoro su 24. Coloro invece che intendono difendere la loro dignità di uomini, la loro onestà, vengono destinati ai turni più pesanti e non gli si consente di fare un'ora di straordinario; vengono anche perseguitati in tutti i modi e provocati come se si trattasse di comuni delinquenti.

Sono giunto così alla conclusione del mio

III LEGISLATURA

CLVI SEDUTA

4 FEBBRAIO 1959

intervento. Vorrei ancora una volta invitare la Giunta regionale ad adottare i provvedimenti che possono ristabilire la normalità dei servizi e dare tranquillità al personale e una certa garanzia al pubblico. Ripeto — e ne chiedo scusa al Consiglio — che le popolazioni del Campidano sono esasperate dal trattamento che riserva loro la Società delle Tranvie e dalle continue agitazioni dei tranvieri, che impediscono a molti lavoratori di recarsi regolarmente al posto di lavoro e agli studenti di frequentare la scuola con la indispensabile assiduità. La Regione, a mio modo di vedere, deve intervenire decisamente per impedire che la Società delle Tranvie prosegua la politica che torna a suo esclusivo vantaggio e a tutto danno delle popolazioni del Campidano. Non tornano certo a lode della Regione il suo totale disinteresse del problema, dimostrato fino ad ieri, e la sua azione di oggi, che è tornata a vantaggio della Società. Ritengo che la Giunta possa ancora rimediare agli errori passati intervenendo nella giusta direzione. (*Consensi a sinistra*).

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

PERNIS (P.N.M.). Onorevole Presidente, onorevoli consiglieri, non pensavo di dover intervenire nella discussione di questa mozione, e non l'avrei fatto se nella esposizione dei presentatori non avessi rilevato una ripetizione di temi squisitamente sindacali, che, se sono giustificabili nel campo strettamente sindacale, non possono essere ammessi in un consesso nel quale ogni componente deve approfondire i vari problemi nei particolari per poter dare un giudizio il più obiettivo possibile. Secondo me la nostra azione non deve essere fuorviata da motivi demagogici — tollerabili nei comizi o in assemblee in cui sono rappresentate le parti in causa e nelle quali ciascuna delle parti tenta di imporre la propria volontà — perchè l'assemblea alla quale abbiamo l'onore di appartenere potrebbe domani trasferire in legge le conclusioni di un dibattito; ed è chiaro che un requisito della legge deve essere quello della obiettività.

Ieri ho sentito affermare, dall'onorevole Zuc-

ca, che le tariffe filotranviarie di Cagliari sono fra le più alte d'Italia. Ripensando alla affermazione del collega Zucca, che a me è sembrata subito assurda, e ripensando ad altre affermazioni sentite nel corso della discussione, ho deciso di intervenire, più che per altro, per portare in quest'aula la voce degli accusati assenti, che mi sembra ingiusto non venga ascoltata. Purtroppo il tempo a mia disposizione per trovare la necessaria documentazione è stato molto breve, per cui chiedo anticipatamente scusa ai colleghi delle lacune che risconteranno nella mia esposizione.

A proposito dell'affermazione che la Società della Tranvie di Cagliari applicherebbe le tariffe più alte d'Italia, debbo dire che sono in possesso di una tabella contenente le varie città con il numero degli abitanti, dei viaggiatori trasportati, con gli introiti totali complessivi delle varie Società e con le tariffe medie in vigore. Nella tabella sono comprese 46 città e Cagliari si trova al trentanovesimo posto...

ZUCCA (P.S.I.). Su quante città, per favore?

PERNIS (P.N.M.). Su 46 città.

ZUCCA (P.S.I.). Di quali città si tratta?

PERNIS (P.N.M.). Dovevo arrivarci, ma se ella ha tanta urgenza di conoscere questo dato, l'accontento subito: Alessandria, Ancona, Bari, Bergamo, Bologna, Bolzano, Brescia, Cagliari, Catania, Como, Lecco, Ferrara, Firenze, Foggia, Forlì, Genova, La Spezia, Livorno, Messina, Milano, Modena, Napoli, Novara, Padova, Palermo, Parma, Perugia, Pescara, Piacenza, Pisa, Pistoia, Ravenna, Reggio Calabria, Reggio Emilia, Roma, Salerno, Sassari, Siracusa, Taranto, Terni, Torino, Trapani, Trieste, Udine, Venezia, Mestre, Verona, Vicenza.

ZUCCA (P.S.I.). Cagliari si trova al trentanovesimo posto?

PERNIS (P.N.M.). Sì, Cagliari è al trentanovesimo posto nella graduatoria delle tariffe, rispetto alla tariffa media nazionale. Al 31 di-

cembre 1957, sulle 46 città che ho elencato, aventi oltre 75.000 abitanti, solo otto città avevano una tariffa media inferiore a quella vigente nella città di Cagliari. Infatti, la tariffa media nazionale, a tale data, ossia al 31 dicembre 1957, era di lire 21,953 e cioè di oltre 3,15 superiore a quella di Cagliari che era di lire 18,80. Si parla di tariffa media, che si ottiene dividendo l'ammontare di tutti gli introiti per il numero dei biglietti staccati.

ZUCCA (P.S.I.). Che significa questo?

PERNIS (P.N.M.). Mi permetta di proseguire, onorevole Zucca, poi ella avrà tutto il tempo, se le concederanno la parola, di rispondere. Io non ho chiesto la parola per tenere un dialogo con lei, ma per esporre il mio punto di vista.

Se consideriamo la situazione di Cagliari dopo l'aumento delle tariffe (concesso l'8 dicembre 1958 in rapporto al numero dei viaggiatori del 1958, anche questo è bene rilevarlo), notiamo che la tariffa media sale di 2,70, e passa quindi da 18,80 a 21,50. Notiamo anche, pertanto, che rimane sempre inferiore alla media nazionale del 1957 di oltre 0,45 lire per biglietto. Vediamo la media delle tariffe nelle città che precedono Cagliari nella graduatoria: Brescia 17,90; Firenze 17,15; Milano 17,28; Terni 16,77; Trieste 17,75; Venezia 16,908; Verona 18,37 e Vicenza 18,22. In tutte queste città, tranne Terni, il servizio tranviario è municipalizzato e quindi il *deficit* di esercizio viene pagato dal contribuente. Voi, onorevoli colleghi, mi chiedete in quale misura i contribuenti debbono intervenire. Ecco, per la cronaca, alcuni casi: Torino, che non avevo citato, 1 miliardo e 800 milioni all'anno; Milano, circa 4 miliardi; Roma, circa 6 miliardi; Napoli, circa 3 miliardi e mezzo, poichè ha avuto un *deficit* di 10 miliardi in tre anni.

L'unica che non sia deficitaria è la Società di Terni, ma sappiamo bene che Terni è una enorme fabbrica nella quale la Società Elettrica concede l'energia necessaria a un prezzo assolutamente di favore, a 3 lire e 15 il chilowatt.

Ritengo di aver dimostrato con dati abba-

stanza convincenti che le tariffe praticate a Cagliari dalla Società delle Tranvie, non solo non sono superiori a quelle praticate da altre Società in altre città, ma sono addirittura inferiori a quelle medie nazionali.

ZUCCA (P.S.I.). Inferiori a quelle praticate a Roma?

PERNIS (P.N.M.). A Genova, per riuscire a sanare il bilancio della Società delle Tranvie, la tariffa nelle linee urbane è stata portata a 45 lire. Genova è una città che ha le stesse caratteristiche di Cagliari, tanto per la precisione.

Ma ciò che maggiormente mi ha dato da pensare nelle dichiarazioni degli onorevoli Zucca, Cardia, De Magistris ed altri, sono state le accuse specifiche contro enti e persone; penso che nella nostra Assemblea possano muoversi accuse contro chi sbaglia, ma ciò dev'essere fatto basandosi su dati precisi e inconfutabili e non invece su testimonianze non so quanto attendibili o, peggio ancora, su notizie generiche apprese per la strada. E badate, onorevoli colleghi, che certe accuse mosse a enti e persone non sono di carattere tecnico, ma sono di carattere morale e investono l'onorabilità degli accusati. Di che si tratta? Ieri è stato affermato in questa assemblea — e pare che ci siano testimoni disposti a confermarlo — che la Società delle Tranvie emette diverse serie di biglietti che non rientrano tutte nel controllo finale esercitato dal Comune. Si lanciano accuse con molta leggerezza, di truffa, ossia di un crimine...

ZUCCA (P.S.I.). La denuncia è stata fatta al Consiglio comunale di Cagliari.

PERNIS (P.N.M.). Ciò non mi interessa minimamente, onorevole Zucca, io penso che nella nostra assemblea, che è legislativa, il tono debba essere — senza voler offendere nessuno — più elevato che in una assemblea puramente amministrativa.

L'attività della Società delle Tranvie si svolge in due settori diversi: il settore delle linee

urbane e quello delle linee extraurbane. Nel primo è competente l'Amministrazione comunale, che controlla e appone il visto sui biglietti, mentre nel secondo è competente lo Stato, ma il controllo non avviene sui biglietti, ma su dati tecnici di percorrenza, di chilometraggio e così via. Ripeto, dunque, che soltanto per le linee urbane il Comune — secondo la convenzione stipulata con la Società delle Tranvie — può esercitare un controllo attraverso il visto dei biglietti. Qualora il bilancio della Società delle Tranvie risultasse deficitario, il Comune — secondo una clausola della convenzione — sarebbe tenuto a integrare il *deficit* limitatamente alle linee urbane fino ad un massimo di 40.000 lire annue.

Prendendo alla lettera le affermazioni di alcuni colleghi, si giungerebbe all'assurdo che la Società delle Tranvie farebbe apparire deficitario il bilancio delle linee urbane per ottenere le 40.000 lire del Comune. Per la storia, dirò che il Comune di Cagliari non ha mai versato questa somma alla Società delle Tranvie.

ZUCCA (P.S.I.). Vuole spiegarci in base a quali elementi viene concesso l'aumento delle tariffe?

PERNIS (P.N.M.). Parlavo dei rapporti tra Società, Comune e Stato.

L'aumento delle tariffe, come dicevo poc'anzi, viene concesso dal Ministero dei trasporti in base ad elementi che non riguardano il numero dei biglietti emessi. Sono in grado di provarlo in ogni momento. Questa precisazione ho inteso fare per rispondere alle accuse mosse dall'onorevole De Magistris nel Consiglio comunale di Cagliari. Tengo anche ad informare tutti i colleghi che la Società delle Tranvie, in seguito alle affermazioni dell'onorevole De Magistris, ha chiesto una ispezione dei suoi libri contabili. L'ispezione è già avvenuta e i risultati sono a disposizione di tutti presso l'Ispettorato della Motorizzazione.

ZUCCA (P.S.I.). Chi ha condotto l'ispezione?

PERNIS (P.N.M.). Se dubitiamo che tutti i

funzionari siano ladri e imbrogliatori, è inutile che noi facciamo i consiglieri regionali, che noi approviamo le leggi e che pretendiamo di farle rispettare... (*Commenti*).

ZUCCA (P.S.I.). Noi chiediamo un controllo da parte della Regione.

PERNIS (P.N.M.). Si è anche parlato della sproporzione degli incassi rispetto all'aumento delle tariffe. Non ho preso nota di tutte le cifre riportate dai vari oratori, ma ricordo bene che l'onorevole Cardia ha espresso la sua meraviglia perchè, mentre nel 1956 la Società delle Tranvie aveva introitato 800 milioni, nel 1957, dopo gli aumenti delle tariffe, aveva introitato 853 milioni, con una differenza quindi di appena 50 milioni circa. In sede teorica la meraviglia dell'onorevole Cardia è legittima, ma in sede pratica bisogna rilevare che quell'aumento non è stato concesso su tutte le tariffe, ma soltanto su quelle normali. Sulle tariffe differenziate — potrà confermarlo l'Assessore — non venne concesso nessun aumento. Non fu aumentato il prezzo dei biglietti staccati nelle ore in cui solitamente gli operai, gli impiegati e gli studenti si recano al lavoro. Ecco perchè ciò che potrebbe apparire inesatto da un punto di vista teorico, è accettabile dal punto di vista pratico.

CARDIA (P.C.I.). Ma ci sono percorrenze in più...

PERNIS (P.N.M.). D'accordo, ma su dieci chilometri di percorrenza, otto sono a tariffa differenziata e due a tariffa normale. Ritengo che l'Assessore confermerà questa mia affermazione, poichè mi rifiuto di pensare che mi siano stati forniti dati errati.

Si è affermato — da tutte le parti — che la Società delle Tranvie non viene controllata dal Comune. Si deve sapere in proposito che il diritto al controllo della Società è sancito dalla convenzione, cui accennava nel suo intervento l'onorevole Cardia, di compartecipazione del Comune alla gestione. L'unica sanzione prevista, se la Società rifiuta di lasciar controllare i li-

III LEGISLATURA

CLVI SEDUTA

4 FEBBRAIO 1959

bri contabili dal Comune, è quella del non pagamento della sovvenzione annua di 160 mila lire, ma dal 1945 questa sovvenzione non è stata mai pagata dal Comune, pare per mancanza di disponibilità.

Per quanto riguarda la legittimità dell'atteggiamento del Prefetto di Cagliari in occasione dei recenti scioperi, devo far rilevare — particolarmente all'onorevole De Magistris, che ha definito per lo meno strane le sue affermazioni — che, come del resto è stato già chiarito, egli si è dichiarato contrario non agli scioperi in generale, ma allo sciopero a singhiozzo per il disagio che deriva alla popolazione e per l'impossibilità di prendere adeguate misure di emergenza atte a diminuire tale disagio. Il disagio ricade soprattutto sui lavoratori, che, non potendo raggiungere i posti di lavoro, vengono multati, come affermava anche l'onorevole Cois. Si può avere una riprova della fondatezza dell'atteggiamento del Prefetto, se si esamina l'episodio accaduto nel 1952 in occasione di uno sciopero improvviso della Italcable. Il Ministro agli interni intervenne prontamente e fece arrestare i responsabili dello sciopero...

PREVOSTO (P.C.I.). Violando la Costituzione!

PERNIS (P.N.M.). Alle interrogazioni dei senatori il Ministro rispose che lo sciopero doveva ritenersi illegale ed arbitrario perchè non iniziato dopo almeno quattro ore di preavviso...

ZUCCA (P.S.I.). Le conviene proseguire nella difesa della Società delle Tranvie.

PERNIS (P.N.M.). Io non intendo difendere nessuno: cito soltanto dei fatti. Ritengo comunque che se il Ministro agli interni, nel 1952, ha ordinato l'arresto dei responsabili di uno sciopero...

ZUCCA (P.S.I.). Il Ministro non poteva ordinare l'arresto di nessuno!

PERNIS (P.N.M.). La Costituzione dice che gli scioperi sono ammessi nell'ambito delle leg-

gi e delle disposizioni vigenti, ma se mancano le leggi qualcuno dovrà pur prendere dei provvedimenti per fronteggiare certe situazioni di emergenza! Comunque sia, questo è stato l'atteggiamento del Ministro agli interni.

Si è poi affermato che la Società delle Tranvie, per quanto concerne il pagamento delle attribuzioni accessorie al personale, è in difetto rispetto alle Società di altri centri poichè non ha mai voluto concedere aumenti su tali voci. Penso che anche questo sia un punto da chiarire: il problema delle competenze accessorie è sorto nel 1947 in sede di contratto nazionale di lavoro. Prima questa voce non era contemplata. Nel contratto nazionale fu stabilito che le competenze accessorie dovessero essere concesse in misura non inferiore al 5 per cento della paga base. A quella data al personale delle Tranvie di Cagliari venivano già pagate, peraltro, le competenze accessorie, che andavano, per qualcuno, dal 3 al 4 per cento e per altri dal 7 all'8 e al 9 per cento. La Società delle Tranvie, avendo ben 700 dipendenti, anzichè esaminare la situazione di ciascun lavoratore — la soluzione sarebbe tornata chiaramente a suo vantaggio — e portare al 5 per cento coloro che non arrivavano a questa percentuale e lasciare invariate le percentuali già alte, assunse un provvedimento generale aumentando le competenze accessorie di tutte le categorie del 5 per cento. In seguito a questo provvedimento accadde che, mentre precedentemente le competenze accessorie venivano considerate facenti parte della paga base — cioè segnate nel libro paga unite alla paga base stessa —, dopo l'ulteriore aumento le nuove competenze accessorie del 5 per cento vennero inserite separatamente dalle altre competenze nel libro paga. Ciò perchè fosse chiaro che tutti avevano ottenuto l'aumento previsto dal contratto nazionale di lavoro.

Chiarito questo punto, resta da dire della successiva controversia tra Società e dipendenti, la cui eco giunse fino a questa assemblea. Noi — come si ricorderà — ritenemmo opportuno appoggiare le richieste dei tranvieri perchè convenivamo sulla fondatezza delle richieste stesse. Si ricorderà anche che, in seguito all'inter-

vento del Presidente della Regione, la Società delle Tranvie accettò di versare ai suoi dipendenti degli acconti sui miglioramenti futuri. La condizione fu, però, che questi acconti venissero riassorbiti dai miglioramenti stessi. Le organizzazioni sindacali accettarono questa condizione con una dichiarazione esplicita che ho portato con me e che sono disposto a leggervi, se lo desiderate.

In questa dichiarazione si riconosceva che le richieste delle organizzazioni sindacali non erano legittime, ma si prendeva atto che la Società era disposta a concedere ugualmente gli acconti sui futuri miglioramenti. La Società mantenne fede alla promessa. La situazione attuale è che nel nuovo contratto nazionale di lavoro è stata inserita la clausola del riassorbimento degli acconti sui miglioramenti stabiliti.

Che accade allora? Accade, onorevoli colleghi, che l'onorevole Cardia viene a parlarci di solidarietà da parte sua e quindi, implicitamente, da parte di tutto il Consiglio all'azione sindacale intrapresa dai tranvieri, che va intesa — secondo lui — in senso autonomista e sardista. Comprendo benissimo, amico Cardia, la situazione in cui si trovano i sindacalisti, comprendo le loro responsabilità e comprendo che ricorrono a tutti i mezzi a loro disposizione — e anche ad altri mezzi — per vincere una battaglia. Penso però — per le premesse che ho fatto — che non sia lecito tirare in ballo il Consiglio regionale.

Il contratto nazionale testè stipulato porta al gennaio 1960 la scadenza dei contratti che prevedevano una scadenza precedente e proroga fino alla stessa data i contratti già scaduti. In sostanza, con il nuovo contratto collettivo si stabilisce una tregua fino al gennaio 1960. E' evidente che non sono in giuoco soltanto i tranvieri di Cagliari, ma anche i lavoratori di tutta Italia che si trovano di fronte ad una sperequazione tra salari e costo della vita. Se quindi l'azione intrapresa dai colleghi Cardia, Zucca e De Magistris ottenesse il risultato da loro sperato, si manderebbe in pezzi il contratto collettivo testè stipulato. Creato il precedente in Sardegna, si profitterebbe del prece-

dente per far crollare il contratto di lavoro in tutta Italia, con quali conseguenze è facile immaginare. Su un'azione sindacale di questo genere non avrei niente da eccepire, ma io parlo ora dell'azione in seno al Consiglio regionale da parte di alcuni consiglieri, alla responsabilità dei quali faccio appello perchè ponderino bene le proposte che intendono fare, specialmente se queste proposte saranno di carattere legislativo.

L'onorevole Cardia ha sollevato anche la questione del contenimento dei prezzi, del costo della vita. Voglio domandare al collega Cardia se non trova che ci sia contraddizione tra le richieste di aumenti salariali e le richieste di un contenimento del costo della vita. E' ormai assodato che gli aumenti di salario concessi affrettatamente sono tornati sempre a danno dei lavoratori. La verità è che noi italiani, persa la guerra come altri popoli, dopo ventiquattro ore dalla firma dell'armistizio abbiamo dimenticato tutte le sofferenze, tutte le difficoltà ed abbiamo cominciato a vivere in uno stato di euforia, a vivere da signori, imitando gli Americani che avevano ed hanno — beati loro! — ben altre possibilità che le nostre. Il costo della vita è salito alle stelle per la confusione che regna nel campo economico nazionale.

Se l'obiettivo nostro è, caro onorevole Cardia, il contenimento del costo della vita, non si deve tendere a forzare l'attuale regime dei salari, ma tentare — ed è compito dei sindacalisti — di riunire i sindacati delle varie categorie economiche in una azione comune tendente ad ottenere un contenimento dei salari e, naturalmente, dei prezzi. Soltanto così la valuta italiana riacquisterà il suo giusto valore e l'operaio potrà disporre di una moneta di qualche valore... *(Interruzioni, commenti a sinistra).*

ZUCCA (P.S.I.). Ella espone una strana legge economica!

PREVOSTO (P.C.I.). E' una strana teoria.

PERNIS (P.N.M.). A me comunque risulta che in Russia non si può scioperare mai, con o senza singhiozzo.

La Società delle Tranvie — come tutti sanno — è una associazione in compartecipazione, nella quale il socio partecipa agli utili, ma anche ovviamente alle perdite, e, se necessario, agli aumenti di capitale: questo è nello spirito dell'associazione in compartecipazione, ed è consacrato in norme giuridiche — Codice civile italiano e diritto scritto di tutte le Nazioni civili —. Bene, perchè lo si sappia, gli azionisti della Società delle Tranvie portarono il capitale da 3 milioni e mezzo a 35 milioni — parlo del 1947 e allora i milioni erano milioni —.

Quando si chiede che cosa hanno fatto gli azionisti della Società Tranvie, potete trovare una prima risposta nel dato che vi ho citato. La Società invitò allora il Comune di Cagliari a partecipare alla sottoscrizione per lo aumento del capitale, ma non ebbe neppure risposta al suo invito. Nel 1949-50 la Società dovette aumentare — per la legge, che tutti conosciamo, sulla rivalutazione dei capitali — da 35 a 154 milioni il suo capitale. Nel 1957 l'assemblea dei soci deliberò un ulteriore aumento di capitale da 154 a 231 milioni e invitò il Comune di Cagliari a sottoscrivere la sua quota. Neppure in questa occasione il Comune rispose alla Società. Onorevole Cardia, quando in una Società in compartecipazione si chiedono dei sacrifici ai soci, è necessario che tutti i soci, e non solo una parte di essi, sopportino in ugual misura tali sacrifici.

CARDIA (P.C.I.). La Società delle Tranvie non vuole più la compartecipazione del Comune, ma vuole le sovvenzioni.

PERNIS (P.N.M.). Non è esatto, onorevole Cardia; la Società eccepisce al Comune che se vuole acquistare azioni, paghi ciò che non ha voluto pagare finora per gli aumenti di capitale. Qualsiasi azionista si rifiuterebbe di cedere le sue azioni al valore nominale, poichè quel capitale nominale di 231 milioni vale in effetti miliardi. E' chiaro che la Società dica al Comune: valutiamo il patrimonio, tu Comune vuoi un terzo delle azioni e noi te lodiamo al valore nominale, ma tu paghi anche un terzo del pa-

trimonio al suo valore intrinseco. Ritengo, onorevoli colleghi, che questo sia un ragionamento chiaro e serio.

CARDIA (P.C.I.). La Società delle Tranvie ha chiesto, fin dal 1950, che venga liquidata la vecchia convenzione e che le venga liquidata soltanto la sovvenzione fissa annua di 160 mila lire. Il motivo che adduce è che l'intervento del Comune, il controllo del Comune allontanerebbe il capitale privato.

PERNIS (P.N.M.). Ho già precisato, onorevole Cardia, che il Comune non ha mai versato neppure le quarantamila lire per coprire il deficit della Società! E' evidente che, se si crea una Società in cui tra i soci verranno divisi gli utili, le perdite e gli oneri dei finanziamenti, ed uno dei soci, per 10 o 15 anni, si rifiuta di pagare le quote che gli vengono richieste, è evidente dicevo che gli altri soci gli dicano: « Tu sei un peso inutile nella nostra Società e, peggio ancora, tu rallenti la nostra azione in quanto sei un Ente pubblico e crei della diffidenza presso gli operatori privati che potrebbero avere interesse a partecipare alla nostra Società. E' quindi molto meglio per tutti che esca dalla Società limitandoti a dare la sovvenzione minima prevista, che tra l'altro non hai mai dato ». Questo mi sembra un ragionamento che qualsiasi operatore economico dovrebbe saper fare.

La conclusione che i presentatori della mozione e delle interpellanze hanno tratto è stata la richiesta della municipalizzazione della Società delle Tranvie. Potrà sembrare strano che da questi banchi — dai quali i problemi economici vengono trattati con criterio liberistico — si possa giungere alle stesse conclusioni e cioè all'affermazione che — se è necessario — il servizio tranviario venga assunto dal Comune. Il nostro liberismo non esclude infatti il principio che determinati servizi pubblici, specialmente quando assumono le proporzioni cui accennava giustamente l'onorevole Cardia e quando non si possono dissociare da un fine prevalentemente sociale, debbono essere assunti dallo Stato e da altri Enti pubblici che non

hanno fine di lucro e che pertanto seguono una politica economica che non è quella prettamente privatistica.

Stabilito il principio, io da cittadino debbo però pormi una domanda precisa: è in grado il Comune di Cagliari di assumere la gestione diretta dei servizi tranviari? Noi vediamo che la Società delle Tranvie gestisce il servizio tranviario, considerati i danni provocati dalla guerra, in modo affatto decoroso, per niente inferiore ai servizi tranviari di altre città. Voi avete certamente visto i vecchi tram che circolano ancora nella periferia di Roma, di Genova e di Milano e che non sono certamente migliori dei tram che collegano i paesi del nostro Campidano. Potrei anche citarvi l'opinione di stranieri che, vedendo le nostre vetture tranviarie, hanno esclamato: « Noi abbiamo vinto la guerra per avere ancora a Londra delle vecchie barcacce ». Non so se voi avete mai visto i tram di Londra: sono ancora i mezzi di trenta, quarant'anni fa.

Ripeto: è il Comune di Cagliari in condizioni di assumere la gestione delle Tranvie? Se è in grado di farlo, noi siamo ben lieti che questo servizio, essenziale per la vita cittadina, venga migliorato e potenziato attraverso la municipalizzazione. Mi pare che si sia accennato anche ad un'eventuale regionalizzazione di questo servizio. Sappiamo bene che ormai l'orientamento dei Sardi è volto verso la regionalizzazione di tutti i servizi, persino di quelli gestiti dalle ferrovie concesse. In linea di principio noi non siamo contrari alla regionalizzazione, salvo ad ottenere, nei particolari, la garanzia che la gestione regionale sia effettivamente di utilità per il pubblico e che le finanze della Regione non abbiano a risentirne eccessivamente. (*Consensi*).

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

LIPPI SERRA (P.M.P.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, in verità neppure il mio Gruppo aveva in animo di intervenire nel dibattito sollevato dalla mozione presentata dall'onorevole Zucca e dai colleghi del Partito

Socialista Italiano. La nostra intenzione non scaturiva dal convincimento che il problema non meritasse attenzione, ma soprattutto dal principio, da noi espresso in altre circostanze analoghe, che i problemi squisitamente sindacali dovessero essere risolti dai competenti organi sindacali e non dovessero costituire materia di troppo lunghe discussioni in questo Consiglio. Ancora una volta, però, i presentatori della mozione, chiamandoci in causa con affermazioni che noi non possiamo assolutamente accettare, ci costringono ad intervenire su un argomento che avremmo preferito, se non ignorare, per lo meno non discutere in questo Consiglio.

Il collega Zucca, nel concludere il suo brillante e dettagliato intervento, si è rivolto ai banchi della destra e ha pronunciato press'a poco queste parole: « Questo è il decisivo e forse ultimo banco di prova, che dirà una volta per tutte se voi, che sedete a quei banchi, siete veramente uomini di destra o siete uomini di sinistra ». Io, in verità, nella modestia della mia intelligenza, non sono riuscito a comprendere cosa il collega Zucca volesse dire e dove volesse arrivare. Ma, accantonando per il momento la polemica sulla valutazione in termini politici che l'onorevole Zucca ha voluto dare in questa occasione della destra e della sinistra dello schieramento politico del nostro Paese, noi desideriamo subito tranquillizzare il collega che ci ha chiamato in causa e tutti i colleghi che siedono nello stesso settore del Consiglio. Se l'onorevole Zucca ha inteso, con l'espressione che ho riportato, conoscere i nostri atteggiamenti nei confronti delle categorie sociali che essi dicono di essere soli a rappresentare in questo Consiglio e in tutti gli altri consessi politici italiani, il mio partito desidera subito tranquillizzarlo con l'assicurazione che la preoccupazione che lo ha spinto a presentare la mozione è condivisa da noi e da tutti gli altri schieramenti politici rappresentati in quest'aula. Forse non sempre potremo essere vicini nella valutazione, nelle considerazioni e nelle conclusioni che maturano e scaturiscono da queste preoccupazioni, ma ritengo non vi sia dubbio alcuno che gli stessi problemi, gli stessi pensieri, le stesse angosce e le stesse preoccupazioni agi-

tano gli uomini che stanno da questa parte dello schieramento del Consiglio.

Vorrei che mi fosse consentito di aggiungere, prima di entrare nel merito della mozione, qualche altra considerazione che sorge da un'altra affermazione dell'onorevole Zucca. Egli, mettendo sotto accusa il Consiglio comunale di Cagliari e facendo sua una certa definizione del collega De Magistris, sosteneva che l'immobilismo del Comune di Cagliari in materia di tranvie era da attribuire al fatto che il Consiglio comunale fosse « sdraiato a destra »; egli riversava cioè le responsabilità, che sono solo ed esclusivamente della Democrazia Cristiana, che amministra e governa da sola la cosa pubblica cagliaritana, su altre formazioni politiche, impersonate dalla destra retrograda e retriva, da una destra legata a concezioni sociali ed economiche superate dai tempi.

Vorrei, per un momento solo, andare a ritroso negli anni, e, accettando le affermazioni del collega Zucca, dei suoi onorevoli compagni e dell'onorevole De Magistris (che hanno messo a nudo una piaga sociale che colpisce non soltanto le 700 famiglie dei tranvieri, ma altre migliaia e migliaia di lavoratori di tutte le categorie della nostra Sardegna), io dico che, se questa situazione di disagio economico esiste, essa non potrà mai essere onestamente addebitata alla destra, così facile bersaglio di tutti i dardi che vengono scagliati da ogni settore del Consiglio. Se io non ricordo male, dal 1945 ad oggi non vi è stato un solo governo in Italia che si sia avvalso direttamente o indirettamente dell'appoggio delle destre nazionali, mentre mi sembra di ricordare che a fianco dei De Gasperi, dei Pella, degli Scelba, abbiamo sempre visto allineati Togliatti e Nenni prima, Pacciardi e Saragat poi, uomini non certo appartenenti alla destra. Anche se volessimo soffermarci sul più lungo matrimonio della Democrazia Cristiana con Saragat e con Pacciardi, non potremmo certamente affermare che si tratti di un connubio di democristiani con uomini della destra, o con uomini in qualche modo legati con la destra.

Prima di entrare nel vivo della mozione, vorrei anche invitare i presentatori, che in verità sono stati anche il lievito che ha creato il fer-

mento della massa di lavoratori delle tranvie, che ha ritenuto opportuno abbandonare il lavoro per scioperare, vorrei dire a questi illustri colleghi che sarebbe stato assai bene, ma sarebbe stato soprattutto onesto e logico che, a coloro che abbandonavano il lavoro e si agitavano per ottenere il giusto riconoscimento di un miglioramento economico, anche se modesto, si fosse detto che, mentre essi rifiutavano di salire nelle cabine dei tram o alla guida dei filobus, attendevano alle fermate decine di altri lavoratori non meno maltrattati economicamente di loro, decine e centinaia di impiegati di Enti pubblici e privati assai peggio retribuiti di loro.

Vorrei inoltre ricordare ai colleghi sindacalisti, dato che mi si offre l'occasione di farlo, che mentre scioperavano decine di conduttori di filobus e di tram (che, per quanto mi risulta, si agitavano perchè, giustamente, le sessanta o ottantamila lire mensili che percepiscono di salario venissero portate a sessantadue o ottantadue mila lire mensili), attendevano alle fermate dei tram e dei filobus funzionari, per esempio, dell'Amministrazione provinciale di Cagliari, che corrono la sera in ufficio per arrotondare a cinquanta-cinquantacinque mila lire mensili il loro stipendio; e io avrei desiderato che questi agitatori avessero detto ai tranvieri che esistono decine e decine di salariati o impiegati non di ruolo dell'Amministrazione regionale che attendono un giusto riconoscimento dei loro diritti.

Avrei inoltre desiderato che questi agitatori sindacali avessero ricordato a questi esagitati tranvieri offesi nei loro diritti e, giustamente, insorgenti per ottenere quanto loro compete, che vi sono delle categorie di operai che lavorano nei famosi cantieri di lavoro per 600-700 lire giornaliere; avrei desiderato, onorevoli colleghi della sinistra, che mentre prospettavate questi problemi ai vostri compagni che si agitavano ed a tutti gli altri lavoratori, aveste ricordato che vi sono degli alti funzionari dello Stato che non arrivano a percepire quanto percepisce un conduttore di tram o di filobus... (*Interruzioni. Commenti*).

Tutto questo, onorevoli colleghi della sinistra, ho voluto dire non per condannare l'azione

che è stata condotta e che, come ho premesso, approvo, ma per dirvi che la situazione che voi, per bocca dell'onorevole Zucca, avete addebitato ad una Giunta falsamente « sdraiata a destra » va, in realtà, addebitata alla Democrazia Cristiana (questo partito non sa decidersi a sdraiarsi da nessuna parte, ma sa soltanto restare inchiodato al seggio sul quale purtroppo la maggioranza del popolo italiano l'ha messo...). (*Interruzioni*).

Ho desiderato fare queste modeste considerazioni per dimostrare, onorevoli colleghi, che la situazione nella quale i feretrotranvieri di Cagliari si dibattono, è la stessa nella quale, purtroppo, si trovano tutte le categorie lavoratrici del nostro Paese. Dovrei a questo punto far mie le considerazioni del collega Pernis, interrotto proprio da voi, colleghi della sinistra, e in un modo, permettete di dirvelo, assai poco intelligente. Gli avete infatti detto ironicamente: « Questa è una nuova politica economica ». Quella, onorevoli colleghi, è la vera, sana politica economica: la vostra, invece, non è una saggia politica economica, ma è demagogia economica; è una falsa, ipocrita teoria economica, la vostra! Non vi è nessuno tra voi — siete dotati di notevole intelligenza — che non riconosca e non sia convinto che con questa politica assurda e paradossale del rialzo delle tariffe salariali (mentre nulla vien fatto per perseguire una saggia politica di riduzione dei costi) non si potrà ottenere altro che precipitare ancora più il nostro Paese nel caos economico. Vorrei portarvi, onorevoli colleghi, dei trattati di economia scritti da uomini che potrebbero essere additati come maestri; i trattati, per esempio, di Erhard, che è l'uomo che ha rivoluzionato l'economia tedesca nel giro di pochissimi anni. Vorrei invitare gli onorevoli colleghi della sinistra a leggere questi trattati per rendersi conto di quanto esatte e precise fossero le affermazioni testè fatte dall'onorevole Pernis.

Comunque, poichè l'ora è tarda e non vorrei profittare troppo della vostra pazienza, entro rapidamente nel merito della mozione e dichiaro che il mio Gruppo accetta le premesse che hanno portato il Gruppo socialista a presentare la mozione, e chiede che ogni sforzo in

linea politica venga compiuto dal Presidente della Giunta e dagli Assessori competenti per eliminare la contesa. Noi, quindi, facendo nostri i voti dei colleghi della sinistra, vorremmo pregare il Presidente della Giunta e gli onorevoli Assessori di procedere il più sollecitamente possibile a incontri con le parti; dico incontri con le parti, perchè mi parrebbe assurdo che ad un certo punto si dovessero considerare le pure validissime, logiche e giuste richieste dei lavoratori, senza tenere in debito conto le richieste, che potrebbero essere altrettanto giuste, formulate certamente dalla Società interessata.

Per quanto concerne la ventilata possibilità di ritirare la concessione alla Società delle Tranvie e la eventualità della municipalizzazione, o, peggio, della regionalizzazione dei servizi, io mi dichiaro — al contrario di quanto ha fatto l'onorevole Pernis — decisamente contrario.

Non accetto neppure la eventualità, prospettata da diverse parti — mi pare per prima dalla Democrazia Cristiana per bocca del collega De Magistris — di attendere, per la soluzione del problema, lo studio di pubblicizzazione dei servizi tranviari; questa attesa rappresenterebbe soltanto una inutile perdita di tempo per la soluzione di un problema che, comunque, mai potrebbe essere risolto in questo modo. Basterebbe dare uno sguardo rapidissimo alla tabella che ha illustrato il collega Pernis e che contiene le statistiche riguardanti le Società tranviarie di tutte le città d'Italia, per rilevare che i maggiori debiti sono denunciati dalle aziende municipalizzate. Basti pensare che Società come l'Atac di Roma, o Società che gestiscono i servizi tranviari a Napoli e Milano, gravano sul bilancio dello Stato per decine di miliardi, per convincersi che assai piccola cosa, onorevole Cois, diventerebbe l'aumento del prezzo dei biglietti tranviari rispetto al sacrificio assai più grave che si richiederebbe ai cittadini ove la gestione delle tranvie venisse assunta dal Comune di Cagliari, uno fra i più poveri d'Italia.

Peggio ancora sarebbe affidare alla Regione questi servizi. La Regione non trova i fondi necessari per risolvere i problemi di sua stretta competenza.

Noi siamo per un vigile, attento e severo controllo dell'amministrazione della Società tranviaria, e chiediamo anche che l'Azienda venga sollecitata affinché si adegui alle nuove esigenze della città di Cagliari, amplii, trasformi e ammoderni i servizi. E' vero quanto l'onorevole Cois ha detto circa gli automezzi che fanno servizio tra Cagliari e Quartu, è verissimo che in quelle vetture si deve viaggiare, in certi periodi, con l'ombrello aperto. La Regione Autonomia della Sardegna, poichè ne ha i mezzi statutari, intervenga per eliminare questi inconvenienti.

Concludendo, raccomandiamo ancora una volta all'onorevole Presidente della Giunta regionale e agli Assessori competenti di promuovere il più sollecitamente possibile gli opportuni incontri con le parti in causa; facciamo anche voti che, a conclusione degli incontri, finalmente possa essere eliminato una volta per tutte il contrasto che danneggia, oltre che una categoria di lavoratori e una società, soprattutto una cittadinanza. (*Approvazioni*).

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare sull'ordine del giorno l'onorevole Frau. Ne ha facoltà.

FRAU (P.N.M.). Abbiamo presentato, onorevole Presidente, stamane una interrogazione urgente concernente la questione, ormai diventata indilazionabile, della presentazione del bi-

lancio preventivo 1959. Vorremmo sentire cioè se il Presidente della Giunta intende rispondere cortesemente al nostro invito di precisare la data di presentazione del bilancio, tanto più che già dalla discussione sulla richiesta dell'esercizio provvisorio era apparsa chiara l'intenzione di presentare detto bilancio con molta sollecitudine per evitare la strozzatura della discussione.

CORRIAS (D.C.), Presidente della Giunta. Posso rispondere subito, onorevole Frau, che la Giunta ha già ultimato l'esame del bilancio e che questa sera stessa concluderà l'esame di alcune voci rimaste in sospeso. Io avevo già preso impegno col Presidente del Consiglio di inviare il bilancio entro il dieci del mese di febbraio. La data sarà senz'altro rispettata.

FRAU (P.N.M.). Prendo atto della dichiarazione del Presidente della Giunta e mi auguro che il termine venga rispettato.

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

La seduta è tolta alle ore 13 e 30.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1959