

CLVII SEDUTA

GIOVEDÌ 5 FEBBRAIO 1959

Presidenza del Presidente CERIONI

INDICE

Congedi	2973
Interrogazione (Svolgimento):	
CORRIAS, Presidente della Giunta	2974
SASSU	2974
Mozione concernente la Società Tranvie della Sardegna (Continuazione e fine della discussione):	
CONTU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	2975-2990-2991
ZUCCA	2978-2984
CARDIA	2978-2988
GIUA	2978
CORRIAS, Presidente della Giunta	2980
PERNIS	2985-2986-2987
PRESIDENTE	2986-2988
DE MAGISTRIS	2988
CASTALDI	2989
PAZZAGLIA	2990
Sull'ordine del giorno:	
FRAU	2993
DERIU, Assessore alla rinascita	2993
PRESIDENTE	2993

La seduta è aperta alle ore 11.

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

Congedi.

PRESIDENTE. L'onorevole Puligheddu ha

chiesto congedo. Se non vi sono osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Svolgimento di interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interrogazione Sassu all'onorevole Presidente della Giunta. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Vivamente preoccupato per le allarmanti proporzioni assunte in tutta la Sardegna dalla vecchia piaga dell'abigeato, chiedo di interrogare il Presidente della Giunta per sapere quali provvedimenti siano stati proposti o siano allo studio per rimediare alla grave situazione creata fra pastori e armentari. E' noto che, specie nella Provincia di Sassari, il fenomeno ha assunto aspetti di gravità eccezionale. La categoria rurale vive in angosciata preoccupazione sotto l'incombente minaccia della delittuosa azione degli abigeatari, per cui unanimemente sono richiesti provvedimenti adeguati e tali da porre rimedio ad uno stato di cose non sostenibile più oltre. L'interrogante confida nella energica azione che il Presidente della Giunta, d'intesa con le altre autorità dell'Isola, vorrà promuovere per reprimere, almeno nei limiti del possibile, l'ulteriore diffondersi, anche in zone finora tradizionalmente immuni, di un male che tanti danni e rovine ha provocato

in famiglie agricole un tempo economicamente tranquille ». (227)

PRESIDENTE. L'onorevole Presidente della Giunta ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CORRIAS (D.C.), Presidente della Giunta. L'onorevole interrogante denuncia una situazione di particolare delicatezza, che, secondo i periodi, si presenta in modo allarmante ed è determinata dalla vecchia piaga dell'abigeato, che, oltre a turbare le popolazioni in genere, indubbiamente produce gravissimi danni ai pastori ed armentari.

La Giunta si rende conto della continua minaccia che grava su queste categorie, ma deve ricordare che la Regione non può legiferare nè adottare provvedimenti amministrativi in materia penale. Ciò non di meno, la Presidenza della Giunta è già intervenuta presso il Rappresentante del Governo, che attualmente ha la competenza in materia di abigeato, e presso i Prefetti dell'Isola, che sono i responsabili dell'ordine pubblico della nostra Sardegna. Io le confermo, onorevole Sassu, che si continuerà ad intervenire presso questi organi finchè non si adotteranno dei sistemi idonei a far cessare, o quanto meno ad attenuare questa situazione veramente grave, in modo che al più presto, anche in virtù del cambiamento — che ci auguriamo non lontano — delle condizioni sociali della nostra Isola, cessino i fatti che ella lamenta.

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

SASSU (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io ringrazio il Presidente della Giunta per la sua azione tesa alla soluzione del problema. Peraltro, i furti continuano e i pastori sono sempre più allarmati. I giovani ormai cercano altro lavoro, e i vecchi, che per la loro età non possono più mutar mestiere, si rassegnano a restare, in campagna, vivendo nel continuo timore dei furti.

Io vorrei sottolineare al Presidente della Giun-

ta che, oltre ad ottenere dalle Prefetture e dall'Arma dei Carabinieri una maggiore vigilanza, è necessario soprattutto allargare l'organizzazione delle compagnie baraccellari, le quali potrebbero rappresentare un buon riparo contro l'abigeato. Queste vivono miseramente, perchè usufruiscono unicamente di una piccola quota delle tasse che pagano i proprietari, i quali, dal canto loro, sono già abbastanza tassati. Sarebbe molto vantaggioso, perciò, se fosse possibile, onorevole Presidente della Giunta, dare alle compagnie baraccellari dei Comuni interessati una specie di incoraggiamento da parte della Regione. Basterebbe qualche contributo annuo, anche minimo, per poter chiedere ai baraccelli una maggiore attività nella sorveglianza delle campagne. Essi non godono di uno stipendio mensile e fanno il loro servizio solo quando vengono comandati, uscendo in due o tre. Un piccolo contributo, un minimo garantito o magari dei premi annuali alle compagnie baraccellari, credo che servirebbero in parte ad eliminare la grave situazione determinata dai furti del bestiame nelle campagne, cioè l'abigeato.

Io sono in parte soddisfatto perchè il Presidente della Giunta è intervenuto presso gli organi governativi; non posso essere soddisfatto completamente perchè il malanno dei furti continua ancora. Ecco perchè insisto nel chiedere all'onorevole Presidente di destinare un piccolo contributo ai baraccelli o anche ai carabinieri che si distinguono ritrovando le greggi rubate. Si potrebbe istituire un premio, poniamo di 10.000 lire, da dare a quella compagnia baraccellare, o alla Stazione di carabinieri che hanno recuperato del bestiame.

Quando rubano le vacche o i buoi o le greggi, sa ella, onorevole Presidente, quale prezzo di riscatto chiedono i ladri? Pretendono per un giogo di buoi 100 mila lire, per un cavallo 50 mila lire, per cento pecore 100 mila lire, cioè 1000 lire a pecora. E queste somme bisogna pagarle, se uno rinvuole indietro il suo bestiame. Questa è la situazione, onorevole Presidente! Si tratta di una vera rovina per coloro che posseggono bestiame, perciò è necessario che noi troviamo qualche rimedio.

Io credo che sia efficace l'interessamento presso gli organi governativi, da cui dipende una maggiore vigilanza, ma — ripeto — bisognerebbe anche provvedere alla distribuzione di qualche piccolo premio. Concludo insistendo affinché si vogliano tener presenti entrambe queste misure.

Continuazione e fine della discussione di mozione.

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

Comunico che è pervenuto un ordine del giorno a firma Zucca - Cardia - De Magistris. Se ne dia lettura:

ASARA, Segretario:

« Il Consiglio regionale, a conclusione del dibattito sulla mozione numero 29; preoccupato per l'ulteriore inasprimento della vertenza tra la S.T.S. e il personale e per i riflessi che tale inasprimento può avere sullo svolgimento del servizio e della sicurezza pubblica; considerato che il Governo centrale continua ad avvalersi, in materia di disciplina dei trasporti urbani ed extraurbani in Sardegna, di poteri e facoltà che appartengono, a norma dello Statuto speciale, alla Regione Sarda, in tal modo creando una situazione di disordine e di confusione che ha come principale risultato l'indebolimento delle posizioni dell'organo pubblico di fronte alle imprese private, spesso operanti in regime di monopolio; impegna la Giunta: 1) ad intervenire nuovamente e con la massima energia nei confronti della S.T.S. perchè, al fine di normalizzare il servizio e di garantire la sicurezza del traffico sulle linee urbane ed extraurbane, la Società addivenga ad una equa soluzione della vertenza sindacale in atto; 2) a predisporre un severo controllo sul reale andamento finanziario dell'Azienda, giungendo, se

del caso, fino alla revoca della concessione dei recenti aumenti tariffari; 3) a rivendicare dal Governo ed a realizzare anche con le opportune iniziative legislative — estendendole alle linee filoviarie — l'immediata e piena attuazione dello Statuto speciale per la Sardegna e delle Norme transitorie, in base alle quali la Regione ha potestà legislativa primaria in materia di linee automobilistiche e tranviarie e ha facoltà di impartire direttive all'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e dei trasporti in concessione per quanto concerne la disciplina dei trasporti in linee automobilistiche e tranviarie; 4) a disporre gli studi tecnici e le indagini economiche e finanziarie perchè si possa avviare, al più presto, la integrale pubblicizzazione del servizio tranviario, filoviario e automobilistico della città di Cagliari, estendendolo ad un perimetro che includa tutti i fondamentali nuclei della popolazione lavoratrice che gravita sul Capoluogo e ciò in accordo con il Comune di Cagliari, con il Comune di Quartu S. Elena, con i Comuni dell'immediato retroterra e con l'Amministrazione provinciale di Cagliari; 5) a presentare, entro il mese di dicembre 1959, al Consiglio regionale le conclusioni di cui al punto 4)».

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

CONTU (P.S.d'A.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Signor Presidente, onorevoli colleghi, faccio osservare che intervengo in questa discussione unicamente per la parte che rientra nelle competenze dell'Assessorato dei trasporti.

La discussione che si è svolta dinanzi al Consiglio è stata esauriente, completa e anche intonata a un vivo senso di responsabilità. Io sono lieto di intervenire dopo la presentazione di un ordine del giorno che, in quanto rispecchi i consensi di tutta l'assemblea, pone il dibattito, liberandolo dai toni della più accesa polemica, sul piano delle cose concrete. In verità, mai come durante questa discussione, si era sentita la necessità di trattare

l'argomento con maggiore rispondenza alla realtà, e di mettere da parte tutte quelle dicerie, impressioni, informazioni non controllate, che non possono certo condurre ad una esatta visione del problema.

Anzitutto, direi che è necessario mettere un po' d'ordine nella cronologia dei fatti. Mi preme far osservare che l'attuale Giunta è stata eletta il 28 novembre del 1958, e rispondo così, senza polemizzare, a chi vuole accusarla di essere andata incontro entusiasticamente alle richieste della Società tranviaria. Io dichiaro sinceramente che non vi è stato nessun entusiasmo da parte nostra e che, anzi, è stato con comprensibile disappunto che a distanza di pochi giorni dalla investitura ci siamo trovati nella necessità di esaminare, come primo atto della nostra amministrazione, questa incresciosa vertenza. Infatti, il provvedimento dell'Assessore — che in effetti rappresentava la volontà della Giunta, in quanto è stata questa che ha esaminato la materia — reca la data del 6 dicembre 1958, cioè di pochi giorni dopo il voto del Consiglio. Noi trovammo predisposta la soluzione della pratica al completo, come dimostrerò in seguito; e trovammo pressochè concluso anche un impegno che definirei di accettazione. Perciò, non ci restava altro da fare che apporre la firma a un provvedimento che difficilmente si poteva modificare. Ciononostante — e anche di questo fornirò la prova — il provvedimento fu modificato e adeguato alla situazione esistente al momento in cui fu emanato.

Si era sotto le feste di Natale, e noi ritenemmo di non dover assumerci la responsabilità della crisi di un servizio così importante per la vita della città, proprio in quella ricorrenza. Fu così che decidemmo di evitare la crisi, considerando nello stesso tempo che il provvedimento da adottarsi non comportava oneri troppo gravosi per la popolazione, e che non era irrevocabile. Dico subito che l'aumento tariffario è un fatto a se stante, anche se si è poi voluto unirlo al fatto sindacale. Forse questi due fatti sono stati collegati tra loro perchè si sono verificati nello stesso tempo, ma essi sono comple-

tamente distinti e non hanno influenze dirette e necessarie l'uno su l'altro.

La procedura seguita dalla pratica è stata la seguente: la domanda di aumento delle tariffe presentata dalla Società delle Tranvie reca la data del 10 maggio 1958; a questo primo atto della aggrovigliata vicenda ha fatto seguito, nel settembre del 1958, una relazione dell'Ispettorato della Motorizzazione al competente Ministero, il quale, esattamente il 23 settembre, rispondeva aderendo alle proposte dell'Ispettorato.

All'Assessorato la pratica passò il 6 ottobre del 1958 per il coordinamento e per i successivi provvedimenti. Perchè per il coordinamento? E' bene chiarire subito che esiste, attualmente, una competenza concorrente in questa materia. Da una parte vi è la competenza della Regione, che per ora è limitata ai soli servizi urbani, e dall'altra vi è la competenza del Governo centrale che concerne i servizi extraurbani. Relativamente ai servizi extraurbani, il parere vincolante per l'Ispettorato viene dato dal Ministero, mentre per i servizi urbani il parere, pur esso vincolante, viene dato dall'Assessorato. In conformità a queste regole, il Ministero, dopo aver preso atto e dopo aver accettato le conclusioni dell'Ispettorato, rimandò all'Assessorato la pratica, come sempre ha fatto, affinchè fosse munita del parere di questo prima del provvedimento definitivo.

Quindi, l'onorevole Zucca non ha motivo di accusare l'Ispettorato per aver voluto liberamente soddisfare le richieste della Società, perchè questo non è per nulla esatto.

La circolare ministeriale a cui egli ha accennato reca la data del 5 gennaio del 1959, è cioè posteriore a tutta questa azione, e si riferisce, semmai, ad eventuali provvedimenti derivanti dall'applicazione del contratto collettivo di lavoro. In effetti, il Ministero ha fatto presente che, se in seguito alla applicazione del contratto collettivo di lavoro i dipendenti avessero avanzato altre pretese, egli non avrebbe dato alcun sussidio, e che si sarebbe dovuto provvedere con i proventi dell'azienda. Questa è la sostanza di quella circolare, che, però, non incide per nulla sulla presente discussione.

Esaminiamo, ora, quale è stato il comporta-

mento dell'Ispettorato. Tengo a precisare che la mia posizione è assolutamente tranquilla; noi non siamo qui per difendere nessuno, ma solo per accertare obiettivamente i fatti e per trarne qualche conclusione utile alla soluzione del problema. Debbo anche osservare che l'Ispettorato è un organo periferico del Governo centrale, ma, in base alle note Norme di attuazione, è anche un organo nostro, esecutivo e consultivo: perciò, noi non possiamo nè accettare nè sollevare accuse contro di esso senza aver avuto sicure prove del suo comportamento illegittimo o negligente o, direi, compiacente. E' necessario quindi esaminare con diligenza e obiettività tutto lo sviluppo della questione.

Il controllo sui bilanci dell'azienda tranviaria viene fatto dall'Ispettorato per la parte che riguarda le linee sovvenzionate dallo Stato, cioè quelle extraurbane. Tale controllo — potete starne tranquilli — è molto scrupoloso, perchè serve allo Stato come base per determinare la misura delle sovvenzioni; ha carattere fiscale, direi interessato, e quindi dà sufficiente affidamento. Il controllo sulle linee urbane, invece, dovrebbe farlo l'ente concessionario, l'ente sovvenzionatore, cioè il Comune, il quale — mi dispiace dirlo, ma è la verità — se la è sbrigata molto facilmente, in quanto non ha nè sovvenzionato nè controllato. Soltanto in vista dell'aumento tariffario, e su nostra richiesta, l'Ispettorato ha controllato tutto il bilancio ed è giunto alle conclusioni già note.

C'è stata qualche censura per l'attività dell'Ispettorato, ma intanto io prendo atto delle dichiarazioni fatte con la consueta serenità dall'onorevole Cardia, il quale ha affermato che l'Ispettorato ha fatto rilievi molto gravi nei confronti del bilancio dell'Azienda tranviaria. Un'ammissione così onesta ci porta ad escludere che vi sia stata connivenza o anche debolezza da parte dell'Ispettorato. Lo stesso onorevole Cardia afferma, con la competenza che gli è propria, che è estremamente difficile veder chiaro nei bilanci delle società. Questo è un fatto notorio: l'operazione di controllo dei bilanci è difficile per chiunque. Può anche darsi che sia opportuna una più approfondita indagine del bilancio della Società delle Tranvie, e io non

sarei contrario alla nomina di una Commissione, composta di intesa con il Comune e con l'Ispettorato, per appurare la reale situazione del bilancio, così come non escludo che a seguito di questi nuovi accertamenti si possa arrivare a determinazioni diverse in ordine alle tariffe.

Io vi dirò che questi pareri sono stati fissati anche nella lettera con cui si autorizzava la Società Tranviaria ad aumentare le tariffe. « Ove dovessero verificarsi nuove circostanze [osservava l'Assessorato in quella lettera], per esempio modifica della convenzione in atto fra il Comune di Cagliari e la Società o modifiche all'attuale sistema o accertamenti diversi che possano giustificare un ritocco in meno delle tariffe, dovrà essere effettuato un nuovo accertamento sulla contabilità aziendale per adeguare le tariffe alle nuove circostanze di cui sopra ». Dunque, voi vedete che noi non ci siamo dimenticati di cautelarci, anche per la eventualità di diminuire le tariffe a seguito di nuovi accertamenti.

E veniamo ai dubbi dell'onorevole Cardia sulla esistenza del passivo. Egli ha osservato che nel 1956 si ebbero 33 milioni di percorrenze con un prodotto di 800 milioni, mentre nel 1957, nonostante un lieve aumento delle tariffe, si ebbero 44 milioni di percorrenze con un prodotto di 850 milioni. Io, sebbene in passato abbia lavorato in una amministrazione di trasporti ferroviari, non sono certo in grado di vantare una specifica e vasta competenza in questa materia; però ho voluto ugualmente approfondire questo fatto. Mi è risultato che, anche essendo esatti i dati citati, la conseguenza da trarne non è probante per i dubbi che l'onorevole Cardia vorrebbe, non dico insinuare, ma prospettare sulla validità delle risultanze a carico del bilancio in questione. Infatti, il rapporto fra percorrenza e prodotto non è un numero costante, perchè può capitare che per esigenze di traffico si effettui una intensificazione dei servizi, e quindi un aumento delle vetture chilometro, al quale ovviamente non è detto debba corrispondere effettivamente eguale incremento di traffico. Ad esempio, facendo un ragguaglio fra il 1956 ed il 1957 si può constatare che nel servizio locale di Cagliari il numero delle vetture chilo-

metro è stato incrementato del 13 e 8 per cento e quello dei viaggiatori trasportati dell'8 e 7 per cento, mentre i prodotti che avrebbero dovuto seguire lo stesso andamento dei dati, sono aumentati solo del 6 e 2 per cento. Se si ragguagliano, poi, i prodotti con le vetture chilometro, si osserva che il prodotto per vettura chilometro è diminuito del 6,5, ed infatti la tariffa media è passata da 19,30 a 18,80. Insomma, dell'incremento del numero dei viaggiatori bisogna fare una diagnosi differenziale per distinguere la qualità dei viaggiatori a seconda delle tariffe che pagano. Le tariffe sono diverse, ragion per cui se vi è un incremento nella categoria di viaggiatori che pagano meno, può verificarsi a conti fatti un aumento di viaggiatori e una diminuzione del prodotto. Dunque — vedete bene — la cifra che considerata nella sua unità vi impressiona, non mi pare che, in senso assoluto, possa considerarsi probante ai fini per cui è stata citata.

ZUCCA (P.S.I.). Hanno assunto nuovo personale per queste nuove linee?

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Il personale è considerato nel passivo. Se noi accettiamo le cifre che risultano dalla inchiesta dell'Ispettorato, dobbiamo accettarle anche per quanto riguarda il personale. Se invece nutriamo qualche dubbio, approfondiamo le notizie che abbiamo; ma, allo stato attuale, tutto considerato, noi dobbiamo basarci sulle cifre che ci sono state fornite.

Non è esatto nemmeno che le tariffe nostre siano le più alte d'Italia. A questo proposito l'onorevole Pernis ha fornito dei dati sicuri che si possono accettare, tanto è vero che lo stesso onorevole Zucca se ne è servito... per sostenere senz'altro che abbiamo le tariffe più alte d'Italia. L'onorevole Cardia, invece, con la consueta moderazione, ha affermato che le tariffe sono « tra le più elevate » d'Italia. Su questo punto io non ripeterò ciò che avete già sentito perchè le cifre citate sono sicure. In realtà, da queste cifre le nostre tariffe risultano vicine piuttosto alle più basse che alle più alte d'Italia.

Si è parlato dell'ammodernamento, in quanto

esso ha una sua funzione nel bilancio della Società delle Tranvie. L'onorevole Cardia ha affermato che l'Azienda tranviaria ha incassato 790 milioni su un miliardo e 119 milioni di ammodernamento.

CARDIA (P.C.I.). Ho detto « ha incassato o deve incassare ».

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. In questo caso si deve osservare che agli effetti della situazione finanziaria, cioè della disponibilità finanziaria dell'azienda, nel momento in cui si verifica la crisi quello che conta è il danaro incassato. Ora, le cifre indicano che l'incassato si aggira soltanto sui 400 milioni, mentre le opere non sono completate, ma in via di avanzata esecuzione. Queste precisazioni tengo a farle perchè, come ho premesso, è necessario vedere il problema nei suoi termini concreti.

E' bene che anche l'opinione pubblica sappia come in realtà stanno le cose, e che non si divida in partiti fieramente avversi: chi sostiene la società e chi, invece, sostiene le istanze dei lavoratori — da noi condivise e apprezzate nella loro giusta misura — e chi vuol tutelare gli utenti, per il cui interesse siamo stati particolarmente sensibili anche in questa occasione...

GIUA (P.M.P.). Aumentando le tariffe.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Onorevole Giua, mi permetto di osservare che lei, prima di lamentare l'aumento delle tariffe, dovrebbe ben analizzare i dati di fatto, altrimenti si comporta proprio come l'uomo della strada. Si è aumentata qualche tariffa — questo è certo —, ma lei si potrà facilmente rendere conto del fatto che noi abbiamo accettato l'aggravio limitandone al massimo l'incidenza sulle classi più umili, che sono poi quelle che si servono del tram. Non è certo l'onorevole Giua che usa molto i tram o i filobus cittadini, ma sono le classi più misere, quelle che non hanno l'automobile.

Noi ci siamo preoccupati di queste categorie, e perciò non è affatto esatto parlare, come si è

parlato, di un aumento generale delle tariffe. Non vi è stato aumento generale perchè noi abbiamo salvaguardato la stabilità di tutte le tariffe che chiameremo, per intenderci, sociali; mi riferisco ai biglietti mattinali, alle carte settimanali che permettono all'operaio e all'impiegato di fare due viaggi quotidiani (uno di andata e l'altro di ritorno dal lavoro), ai biglietti di andata e ritorno sulle autolinee vicinali e integrative e a tutte le concessioni esistenti per lavoratori e studenti. C'è stato fatto notare che qualche categoria di studenti aveva bisogno di una riduzione serale, perchè frequenta le scuole di sera, e noi abbiamo messo allo studio anche questo problema, e stiamo cercando di risolverlo, col ripristino della vecchia tariffa.

La tariffa è rimasta invariata sulla linea tranviaria Cagliari-Quartu e sulla linea tranviaria Cagliari-Poetto: cioè, proprio su quelle linee che portano i lavoratori e gli impiegati in città. Abbiamo contenuto in lire 250 mensili l'aumento per gli abbonamenti annuali, che era stato richiesto nella misura di 500 lire. Insomma, noi crediamo di non aver dimenticato che gli aumenti tariffari incidono nel bilancio familiare, e pertanto abbiamo cercato di evitare tale incidenza per i bilanci più miseri e di limitarla ragionevolmente per tutti gli altri. Io credo che chiunque si fosse trovato al mio posto di Assessore ai trasporti — probabilmente anche l'onorevole Giua — avrebbe finito per rendersi conto della necessità di aver riguardo per gli aspetti sociali della questione.

Ed ora passiamo agli altri argomenti, quelli, diremo, di minore portata. Si è parlato del carattere del servizio; certo non si può negare che quello filotranviario sia ormai un servizio di prima necessità, e non si può respingere la tesi di coloro i quali sostengono che questo genere di servizi debba essere sottratto al giuoco degli interessi privati. Su questa tesi, io personalmente e — penso — anche la Giunta, conveniamo pienamente, però ci rendiamo conto delle gravi responsabilità e delle gravi incognite che sono connesse alla sua realizzazione. Abbiamo appreso volentieri che il problema è stato inquadrato nell'ordine del giorno presentato al Consiglio, a conclusione della discussione, proprio secondo

queste vedute, che noi accettiamo. Io penso che probabilmente un ente diverso dalla Regione e dal Comune, composto con la partecipazione degli organi più interessati, possa più agevolmente assumersi le responsabilità che derivano da questo indirizzo sociale. E' certo, comunque, che le amministrazioni pubbliche, sia statali, sia regionali, sia comunali, debbono avvertire la necessità di non fermarsi al criterio economico del servizio e di affrontare invece l'aspetto sociale del servizio, costi quel che costi. Un tale criterio è stato adottato in tanti campi, ed è giusto che trovi applicazione tutte le volte che ci sia da garantire una esigenza primaria della vita associata, come nel caso dei mezzi pubblici di trasporto.

Quanto alle nostre competenze in questa materia non v'è nulla da eccepire: essa è stabilita chiaramente dall'articolo 3 dello Statuto, laddove alla lettera g) si legge « Trasporti su linee automobilistiche e tranviarie ». Io penso che la nostra competenza, in base a questo articolo, sia da estendersi a tutto il servizio filotranviario, perchè è evidente che nello Statuto non si poteva parlare di filovie quando ancora queste non esistevano in Sardegna: sarebbe stato facile, con un pò di fantasia, precorrere di poco i tempi e nominarle nella lettera g) dell'articolo 3, ma è chiaro che il non averle comprese non significa averle escluse. Il concetto del costituente è che per questo genere di servizi, prettamente locali, la competenza della Regione deve essere completa.

Non è esatta l'osservazione di qualche onorevole consigliere, secondo il quale la Regione esercita pienamente la sua competenza in materia di concessioni automobilistiche. La situazione, ad oggi, è la seguente: in tutta l'Isola, nelle concessioni connesse al servizio in questione, la Regione esercita pienamente la propria competenza per quanto attiene ai trasporti urbani, mentre le linee extra urbane sovvenzionate dallo Stato sono rimaste sotto la competenza non dico riconosciuta, ma certo operante, di questo. Il problema dell'esercizio della nostra competenza anche in questo settore non è stato affrontato unicamente per non addossare alla Regione gli oneri delle sovvenzioni, gli oneri molto rilevanti

dell'ammodernamento, nonchè gli oneri dell'integrazione dei bilanci successivi all'ammodernamento. Ma io penso che si debba studiare uno strumento legislativo che riconosca alla Regione, come dev'essere, la sua competenza più ampia, assicurando, nello stesso tempo, il contributo dello Stato per il mantenimento di questi servizi. Non è costituzionalmente esatto — io l'ho sempre sostenuto — affermare che in un sistema autonomistico — in cui la Regione è in sostanza un modo di porsi dello Stato, un mezzo con cui lo Stato attua i suoi fini — la competenza legislativa e amministrativa debba sempre coincidere con l'onere finanziario. Altro è la competenza e altro l'onere finanziario, che spetta all'Ente autonomo finchè le sue possibilità lo consentono, ma l'integrazione da parte dello Stato, per i bilanci di tutti gli Enti da lui creati, è una conseguenza logica dell'ordinamento statale. Pertanto, io penso di poter affermare che questa Giunta cercherà di attuare pienamente la competenza regionale assicurandosi, però, l'intervento statale per gli oneri che si riferiscono a questa competenza.

Per concludere, vi ripeterò soltanto che nella nostra lettera con cui si accettava l'aumento delle tariffe, noi ci preoccupammo di tutelare le classi più umili, ma ci preoccupammo anche di riservarci la possibilità di un riesame. Questa possibilità esiste; tutta la questione sarà seriamente riesaminata da parte nostra o dalla commissione di cui vi ho già parlato. Se le risultanze ci convinceranno che vi sono aspetti non valutati in giusta misura, o che vi sono soluzioni più consone al pubblico interesse, noi non avremo nessuna difficoltà anche, eventualmente, a diminuire le tariffe.

Per il resto, cioè per quanto ha tratto alle vicende sindacali, risponderà il Presidente della Giunta. (*Consensi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Presidente della Giunta ha facoltà di parlare.

CORRIAS (D.C.), Presidente della Giunta. Onorevoli consiglieri, uno degli aspetti del problema, che in questi giorni ha formato oggetto della discussione in Consiglio, è stato ampiamen-

te e dettagliatamente chiarito dal collega onorevole Contu, Assessore ai trasporti, e perciò a me non rimane che fornire qualche dilucidazione sull'altro aspetto del problema prospettato nella mozione e nelle varie interpellanze e interrogazioni: quello costituito dalla vertenza in atto tra la Società Tranvie della Sardegna ed i suoi dipendenti.

La storia di questa vertenza io penso sia nota a gran parte degli onorevoli consiglieri, comunque ritengo opportuno ricordare brevemente alcuni fatti. Innanzitutto, un episodio che si verificò nel novembre 1957, quando, a seguito di una agitazione promossa dalle organizzazioni sindacali che raggruppano i dipendenti della Società delle Tranvie, la Presidenza della Giunta, su richiesta dei lavoratori, intervenne per tentare con la sua mediazione di conciliare le opposte tesi. Si tennero, in quella occasione, delle riunioni ad iniziativa del Presidente della Giunta Brotzu assistito dagli Assessori Deriu, allora al lavoro e Del Rio, allora ai trasporti. Vi furono degli scambi di idee, al termine dei quali, dopo aver acquisito tutti gli elementi necessari, l'Ufficio stampa della Regione emanò un comunicato in data di domenica 17 novembre, che diceva testualmente: « Il Presidente della Regione, unitamente agli Assessori interessati, si è incontrato nella giornata di ieri, presente l'ingegnere Paserga dell'Ispettorato Compartimentale Motorizzazione Civile, con i rappresentanti dell'Azienda tranviaria e dell'Associazione degli industriali e, successivamente, con i rappresentanti delle organizzazioni di categoria dei ferrotranvieri, in relazione allo sciopero in corso nella città di Cagliari. Premesso che il Ministero dei trasporti ha comunicato di aver approvato le nuove tabelle organiche e che le organizzazioni sindacali hanno riconosciuto non esservi a motivo dello sciopero alcuna violazione contrattuale o di leggi, ma soltanto una legittima aspirazione a miglioramenti economici, le parti hanno accolto l'invito del professor Brotzu e degli onorevoli Assessori per incontri a livello aziendale, a partire del primo dicembre p.v., destinati a stabilire l'entità di un acconto da concedersi al personale, riassorbibile a seguito del nuovo accordo nazionale di categoria. Tale acconto sa-

rà corrisposto in ogni caso dall'Azienda entro la prima decade del febbraio p.v. ».

Si attendeva che da un momento all'altro si definissero le trattative, già da tempo iniziate, tra le organizzazioni padronali e le organizzazioni sindacali, per il rinnovo del contratto nazionale di categoria, e che la Società delle Tranvie tenesse fede all'impegno di determinare, di comune accordo con le organizzazioni sindacali, a livello aziendale e, quindi, con la commissione interna, l'entità dell'acconto da concedersi immediatamente, acconto che, dice il comunicato, doveva essere corrisposto in ogni caso dall'Azienda entro la prima decade del febbraio 1958.

Come avete appreso dal comunicato, non si tenne riunione congiunta dei rappresentanti dell'Associazione Industriali e degli organizzatori sindacali, ma il Presidente della Giunta dovè incontrarsi, separatamente e successivamente, con gli uni e con gli altri. Sta di fatto che, forse proprio per la mancanza di una riunione collettiva nella quale si sarebbe potuta meglio chiarire la portata delle pretese dell'una parte e dell'altra e, soprattutto, delle concessioni che venivano fatte per giungere alla risoluzione pacifica della vertenza, il comunicato emanato dall'Ufficio stampa della Presidenza della Giunta non trovò consensi nè nelle organizzazioni sindacali nè nei rappresentanti delle organizzazioni padronali; tant'è che alcuni giorni dopo la Presidenza della Giunta indirizzava ad una organizzazione sindacale, che si era fatta portavoce del malcontento suscitato dal comunicato stampa, una lettera, in cui veniva detto che non si aveva difficoltà a precisare che — leggo testualmente — « le note trattative da iniziarsi il primo dicembre con i dirigenti della Società Tranvie concernono: 1.o) la eventuale revisione delle competenze accessorie; 2.o) la misura dell'acconto *una tantum* da liquidarsi entro il dieci febbraio e che sarà riassorbibile in conseguenza di eventuali miglioramenti ottenuti in occasione delle prossime trattative sulla revisione del contratto nazionale ».

A pochi giorni di distanza, l'Associazione degli industriali, avuta conoscenza di questa lettera, comunicava per iscritto alla Presidenza

della Giunta che non poteva sottrarsi all'esigenza di rendere noto, senza alcun indugio, che mentre nel punto 2 — la dove si parla dell'acconto — si chiarivano esattamente le conclusioni accettate dalla rappresentanza della Società delle Tranvie della Sardegna durante l'incontro con l'eccellenza il Presidente della Giunta, unicamente nell'ambito delle quali si definiva l'impegno assunto dall'Azienda, nel punto primo — che riguardava la ripresa delle trattative per una eventuale revisione delle indennità accessorie — invece, si riferiva un fatto che non aveva riscontro nelle conclusioni surrichiamate. « Pertanto, questa delegazione [diceva la lettera] si ritiene obbligata ad affermare che nessun impegno può far carico alla Società Tranvie della Sardegna per quanto si riferisce al chiarimento di cui al punto primo dell'anzidetta comunicazione, e coglie l'occasione per confermarle che la rappresentanza aziendale ha denunciato l'impossibilità di accedere localmente a qualsiasi trattativa tendente a modificare il trattamento economico in atto, discendente da accordi prossimi a revisione in campo nazionale ». Come vedete, dunque, la reazione al comunicato dell'Ufficio Stampa della Presidenza della Giunta ci fu da una parte e dall'altra.

Successivamente, furono tenute due riunioni dalla commissione interna con i dirigenti dell'Azienda, in data, se non vado errato, del 20 e del 27 dicembre, nelle quali, però, si manifestò subito la impossibilità di raggiungere un accordo, perchè, mentre la Commissione interna pretendeva di iniziare il riesame della situazione agli effetti della revisione eventuale dell'indennità accessoria, la organizzazione padronale si rifiutava di iniziare la discussione, affermando di non avere preso alcun impegno in proposito. Fu così che le riunioni del 20 e 27 dicembre del 1957 portarono ad un nulla di fatto.

Con gli ultimi di dicembre decadeva dalla carica la commissione interna dell'azienda, e nel mese di gennaio, poichè non era stata ancora rieletta la nuova commissione, non fu possibile alcun nuovo incontro. Così stando le cose, ai primi di febbraio, i dirigenti della Società Tranvie, per tener fede all'impegno assunto di corrispondere comunque l'acconto entro la pri-

ma decade di febbraio, con un ordine di servizio, cioè con una decisione unilaterale, stabilirono di concedere a tutti i dipendenti l'acconto nella misura di due mila lire al mese.

E' pur vero che le organizzazioni sindacali con lettere e comunicazioni fecero presente che quella somma doveva essere accettata come acconto sui futuri miglioramenti delle indennità accessorie, ma sta di fatto che la questione non venne chiarita e che i dipendenti accettarono l'acconto di due mila lire, che la Società pagò regolarmente.

Passarono i mesi, fino a che, negli ultimi del 1958, non appena fu firmato a Roma dalle rappresentanze delle organizzazioni padronali alla presenza del Ministro al lavoro il nuovo contratto nazionale di categoria, ricominciarono le agitazioni del personale.

I dipendenti della Società Tranvie esigevano che continuassero ad essere corrisposti gli acconti, basandosi sul fatto che essi li avevano accettati non come acconti sui futuri miglioramenti (stabiliti poi dal contratto nazionale ai primi di dicembre), ma come acconti sulla revisione delle competenze accessorie, mentre i dirigenti della Società, interpretando alla lettera il comunicato dell'Ufficio Stampa della Regione e l'articolo 10 del contratto nazionale, decisero di cominciare a recuperare gli acconti dati nei mesi di novembre e di dicembre, posto che il nuovo trattamento salariale decorreva dal 1.º novembre 1958.

Fu allora che le parti chiesero una mediazione al Prefetto, il quale, dopo aver sentito anche l'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione e l'Ufficio regionale del lavoro, il 10 gennaio inviò alle organizzazioni sindacali, alla Società delle Tranvie ed ai due Uffici statali interessati una comunicazione di cui vi do lettura: « Il Prefetto, sentiti nei giorni 8 e 9 rispettivamente i rappresentanti delle tre organizzazioni dei lavoratori, C.I.S.L., C.G.I.L. e C.I.S.N.A.L. e della Società Tranvie, nonché i rappresentanti dell'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e dell'Ufficio regionale del lavoro, constatato che le tesi esposte dalle parti presentano fondamentali divergenze conseguenti all'interpretazione delle norme del-

l'accordo nazionale 3 dicembre 1958, e precisamente al punto a): applicabilità dell'articolo 8 dell'accordo in materia di competenze accessorie; al punto b): applicabilità dell'articolo 10 dell'accordo in relazione al titolo ed alla rimborsabilità degli acconti erogati dall'Azienda; constatato altresì che il contrasto delle tesi verte su argomenti già trattati e discussi in sede nazionale e non presenta alcuna possibilità di avvicinamento o di soluzione sul piano provinciale, ritiene indispensabile, nell'esclusivo interesse del pubblico servizio e quindi della cittadinanza, di proporre: a) la Società Tranvie della Sardegna si impegni a sospendere ogni trattenuta degli acconti già erogati per il periodo febbraio-ottobre 1958, corrispondendo, però, nel contempo, le nuove retribuzioni derivanti dal recente accordo nazionale, retribuzioni che i competenti organi tecnici assicurano essere in ogni caso non inferiori a quelle corrisposte durante il regime degli accordi; b) le organizzazioni sindacali si impegnino a sospendere ogni agitazione; c) le parti interessate, trattandosi di materia relativa ad accordo nazionale testè stipulato presso il Ministero del lavoro e della Previdenza sociale, espongano per iscritto, nel minor tempo possibile, le rispettive tesi, che la Prefettura si impegna a trasmettere immediatamente e imparzialmente al predetto Ministero per le conseguenti determinazioni ».

La proposta del Prefetto non venne accettata e, alcuni giorni dopo, precisamente il 13 gennaio, si chiese alla Presidenza della Giunta di tentare a sua volta una mediazione, assistita in ciò dagli Assessori interessati, quelli al lavoro ed ai trasporti. E, infatti, dal 14 gennaio ha avuto inizio la mediazione del Presidente della Giunta, che è tutt'ora in corso.

E' bene chiarire, anzitutto, che quando si parla di mediazione si indica l'azione di chi tende a conciliare tesi opposte senza però avere poteri per imporre una determinata soluzione all'una o all'altra parte. Si tratta, come vedete, di un'azione non soltanto difficile, per i contrastanti interessi che muovono le parti in causa, ma anche lenta, soprattutto perchè è impossibile ottenere che le due parti si trovino allo stesso tavolo per discutere le opposte tesi. Oc-

corre ascoltare l'una parte, riceverne le conclusioni e portarle all'attenzione della controparte, la quale, giustamente, ha bisogno dal canto suo di esaminare le proposte e presentare, a distanza di alcuni giorni, le proprie controposte. Perciò, io penso che in una tale situazione nessuno si sia illuso sulla possibilità di giungere ad una rapida soluzione, coronata, per di più, da un risultato positivo.

Hanno concorso al protrarsi della mediazione anche altri fattori di carattere contingente che voi ricorderete, come la visita del Ministro Pastore, che ha tenuto occupato per alcuni giorni il Presidente della Giunta e gli Assessori, e come il ritardo con cui le rispettive controparti hanno presentato le proprie controdeduzioni o controposte.

L'ultimo incontro che il Presidente della Giunta ha avuto con le organizzazioni sindacali risale proprio all'altro ieri. Le tre organizzazioni sindacali hanno discusso a lungo sulla situazione, ed io ho comunicato loro le ultime proposte fatte dall'organizzazione padronale pregandole di esaminarle e, quindi, di comunicare se le ritenevano accettabili o meno. Debo dire che ancora oggi questa risposta non è pervenuta, per cui la mediazione è tutt'ora in atto.

Io ho ascoltato le accuse di qualche onorevole consigliere, il quale ha affermato che in questa occasione si è sentita la mancanza dell'azione della Giunta. Desidero chiarire subito che l'intervento della Giunta in funzione di mediatrice è stato pronto, rapido e, entro i limiti che ho prima prospettato, è stato — come dire? — il più volenteroso possibile. Non nego di aver trovato un irrigidimento in un dato momento, che ha fatto prevedere un risultato negativo della mediazione, ma io credo che, a seguito anche di questa nostra discussione, che ha per lo meno raggiunto lo scopo di chiarire in tutti i suoi aspetti la complessa vicenda (di cui, in questi giorni, si occupa anche il Consiglio comunale di Cagliari) sarà forse più facile conseguire risultati positivi.

Questa è stata l'opera svolta dalla Giunta nel corso della vertenza.

La discussione ha messo chiaramente in lu-

ce una situazione molto complessa, che non potrà non essere esaminata a fondo e con la massima obiettività dall'Amministrazione regionale. Si è parlato di servizi che non funzionano, si è parlato di possibili irregolarità e di mancanza di relazioni umane tra i dirigenti e il personale; si è, quindi, trattato, sviscerato vorrei dire, in tutti i suoi aspetti un problema complesso che non può non interessare anche l'Amministrazione regionale, poichè riguarda il delicato settore dei servizi pubblici in concessione. Io, pertanto, nell'avviarmi alla conclusione, debbo dichiarare che la Giunta è fermamente decisa ad affrontare e risolvere il problema nei suoi aspetti generali, per arrivare, attraverso gli idonei strumenti legislativi, ad esercitare in pieno le sue competenze statutarie, finora rimaste un po' sulla carta o, comunque, in proporzioni ridotte.

Per quanto riguarda gli altri aspetti della complessa situazione, l'Assessorato dei trasporti — come già ha dichiarato lo stesso onorevole Contu — non ha nulla in contrario a riesaminarli sulla base degli elementi che sono emersi in questa discussione, o che potranno essere acquisiti in altro modo, per stabilire se non sia il caso di adottare provvedimenti che rientrino nella competenza della Amministrazione regionale. Inoltre, trattandosi, come ho già detto, di un settore di particolare delicatezza, con molta obiettività e con molta calma (in modo da evitare soluzioni precipitate, onde il rimedio non si riveli peggiore del male) si vedrà se vi siano le condizioni valide per adottare la soluzione prospettata da taluno relativamente alla creazione di un consorzio — tra il Comune di Cagliari e i Comuni vicini — interessati ad una espansione dei servizi celeri — che gestisca il servizio in questione secondo criteri più aderenti alle esigenze sempre crescenti della cittadinanza, meglio tutelando, nel contempo, l'interesse dei dipendenti dell'Azienda.

Voglio concludere affermando che noi, pur cercando di adempiere con la massima obiettività, come è doveroso, alla funzione di mediazione, pur sforzandoci di essere imparziali nello studiare a fondo il problema, non possiamo non essere solidali con coloro i quali lottano per

conquistare condizioni migliori di vita, con coloro i quali cercano di ottenere col proprio lavoro, spesso faticoso e pesante, una retribuzione che permetta di elevare il loro tenore di vita, perchè non dimentichiamo che, in una economia ordinata, la remunerazione del lavoro è di gran lunga più importante della remunerazione del capitale, che passa in secondo ordine. Dico questo non per demagogia, ma proprio per un'intima convinzione, che è in me e nei colleghi della Giunta. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Ha domandato di replicare l'onorevole Zucca. Ne ha facoltà.

ZUCCA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, penso che anche i consiglieri i quali in genere si mostrano pessimisti sulla efficacia delle mozioni possano convenire con me sulla opportunità di aver portato in discussione in questa aula un argomento di tanta importanza.

Due sono, a mio parere, i motivi fondamentali di questa opportunità. Il primo è costituito dal fatto che le competenze regionali in materia di trasporti tranviari, come è stato da tutti ammesso, compresa la Giunta, non sono ancora state esercitate nel pieno della nostra potestà, sia per una certa ostinata contrarietà degli organi centrali e sia, dobbiamo riconoscerlo, per le carenze nostre, più precisamente delle Giunte che si sono succedute fino a questo momento, le quali non si sono avvalse della potestà espressamente riconosciuta dall'articolo 20 delle Norme di attuazione, secondo gruppo, per cui la Regione potrebbe con proprie leggi precisare il contenuto delle attribuzioni statutarie ed i compiti che le spettano in questo importante settore. L'assurdità, ad esempio, che venga negata la competenza della Regione sulle linee «filoviarie» soltanto perchè questa parola non è letteralmente scritta nel testo dello Statuto, benchè sia chiaramente insita nel suo spirito e nell'intenzione del legislatore costituente, pare a me che renda necessaria la presentazione da parte della Giunta — previo, è ovvio, uno studio accurato — di un disegno di legge che stabilisca finalmente i confini tra le nostre competenze, gli oneri e gli obblighi nostri e quelli

dello Stato. L'altro motivo che a me pare abbia sostanzialmente dimostrato la opportunità di una discussione, sia pure breve, ma non per questo meno approfondita, sta nella convinzione generale che i servizi pubblici filotranviari, soprattutto quelli della capitale della Regione, rappresentano non soltanto un interesse particolare della città, ma un interesse di carattere regionale. Questi motivi sono stati *ad abundantiam* illustrati dai vari colleghi che sono intervenuti.

Dopo aver premesso che l'avvenuto aumento delle tariffe e l'andamento della vertenza sindacale sono fatti ovviamente distinti sotto il profilo formale, ma che noi non possiamo considerare disgiunti, se è vero che entrambi hanno riflessi immediati sui servizi e quindi sull'andamento dell'economia e sulla vita della città che è la più importante della Regione, voglio fare presente che la discussione, nel suo complesso, ha rivelato chiaramente che ci troviamo di fronte a una società la quale — purtroppo ha diritto di vita nel regime in cui viviamo! — indubbiamente non si è resa ancora conto della importanza dei servizi che gestisce, e quindi delle responsabilità che una società, anche se privata, ha nei confronti della collettività sia dei lavoratori che sono suoi dipendenti, e sia, soprattutto, direi, dell'intera cittadinanza di Cagliari.

Tutta la faziosità antisociale di questa società è dimostrata dall'andamento della vertenza, la quale si sarebbe potuta subito risolvere con l'accettazione delle richieste dei sindacati, che comportavano la spesa di un milione e mezzo al mese, cioè di 15-20 milioni all'anno; somma, questa, di poca entità per un'azienda che, soltanto con l'ultimo aumento delle tariffe, come è stato provato, ha realizzato una entrata di 108 milioni.

Non vi ha dunque dubbio che esiste una carenza, anche di buona volontà, da parte della Società delle Tranvie; c'è, vorrei dire, un'ostinazione di principio, più che di merito, nel non accogliere le rivendicazioni dei lavoratori, i quali sono sottoposti a fatiche sempre maggiori, perchè allo sviluppo delle linee, quindi delle percorrenze a chilometro e del numero dei viaggiatori, non viene proporzionato l'aumento del nu-

mero dei dipendenti della società. Gran parte dello sviluppo dell'Azienda è sempre a carico dello stesso numero di lavoratori dipendenti, i quali, perciò, a costo di maggiore fatica devono, talvolta volontariamente, talvolta perchè obbligati dalla scarsità del salario, sottoporsi a turni di lavoro straordinario che indubbiamente incidono sulla loro salute, tant'è che parecchi degli incidenti che avvengono si devono anche a questi maggiori sforzi, ai quali sono sottoposti soprattutto i guidatori.

A proposito dell'aumento delle tariffe, faccio presente che non mi tratterrò a confutare le affermazioni fatte dalla Giunta sulle sue responsabilità. Il fatto che ci fossero dei mezzi impegni presi dalla precedente Amministrazione regionale non obbligava l'attuale Amministrazione a sottoscriverli. In realtà, è questa che ha deciso, perchè senza la sua firma qualunque impegno sarebbe rimasto soltanto ipotetico; l'impegno viene assunto dalla Regione quando la Giunta autorizza l'Assessore, come in questo caso è avvenuto, ad apporre la firma. Che la questione potesse essere riesaminata nuovamente dal principio, è dimostrato dal fatto che voi stessi riconoscete di non aver osservato tutti gli impegni precedenti; perciò, potevate studiare meglio la pratica anzichè firmare dopo appena sei giorni dal vostro insediamento, durante i quali non avete avuto nemmeno il tempo materiale di conoscere bene la materia, come oggi risulta. Infatti, voi non vi opponete a procedere a nuovi accertamenti, perchè non siete soddisfatti di quelli precedenti.

Mi preme di trattare anche un'altra questione di principio. Io credo che quando una impresa prende in appalto un qualunque lavoro o servizio, si trova, ovviamente, esposta a tutti i rischi di un investimento di capitali. Immaginate voi che il sistema adottato dalla Società tranvie, la quale non appena si verifica un *deficit* lo colma con un adeguato aumento delle tariffe, venisse applicato a tutte le forme di appalto. Supponete, per esempio, che un'impresa daziaria, avendo constatato, contrariamente alle previsioni, che l'ammontare dell'aggio risulta inferiore alle spese, avesse la facoltà di aumentare le tariffe del dazio. Vi rendete conto

dell'assurdo? Pensate al caso di un impresario edile che dopo aver fatto una determinata offerta per un determinato lavoro si accorgesse che il ribasso d'asta si risolve per lui in una perdita; mica per questo si modifica il contratto di appalto...

PERNIS (P.N.M.). Ma un appaltatore non è neppure costretto a costruire, oggi, un palazzo con i prezzi di vent'anni fa.

ZUCCA (P.S.I.). Onorevole Pernis, questo suo ragionamento non tiene conto dell'adeguamento della moneta.

PERNIS (P.N.M.). Ma in che misura si è verificato questo adeguamento?

ZUCCA (P.S.I.). Mi permetta, onorevole, ma quanto ella dice non giustifica l'aumento delle tariffe apportato dalla Società delle Tranvie, perchè la rivalutazione della moneta è un fenomeno generale che ha operato anche nei confronti di questa Azienda.

PERNIS (P.N.M.). Ma — ripeto — in che misura si è verificata la rivalutazione?

ZUCCA (P.S.I.). Questo non conta, perchè allora io potrei farle osservare, per esempio, che il numero dei viaggiatori non è quello di cinquant'anni o quarant'anni fa. Che strani ragionamenti sono i suoi!

PERNIS (P.N.M.). Lei confonde tecnica ed economia.

ZUCCA (P.S.I.). E' piuttosto lei che spesso fa confusione, con quel suo stile falsamente modesto, familiare, addirittura paterno, e non a caso, ma perchè persegue un suo interesse.

Io sostengo che la questione di principio da me sollevata non ha niente da vedere con la rivalutazione della moneta. Un *deficit* provocato da un potenziamento dei servizi, conseguente ad una spesa affrontata in funzione di futuri e più ragguardevoli profitti, non giustifica un aumento di tariffe. In effetti, negli anni

III LEGISLATURA

CLVII SEDUTA

5 FEBBRAIO 1959

successivi il *deficit* può essere abbondantemente colmato e si possono magari guadagnare 200 milioni l'anno...

PERNIS (P.N.M.). Non siamo alle scuole elementari! Queste cose può dirle in piazza, non qui.

ZUCCA (P.S.I.). Questo volevo dire, onorevole Pernis! La sua reazione mi fa credere che ella si senta in torto.

PERNIS (P.N.M.). Io sono calmo, ma ritengo che certi problemi vadano trattati diversamente.

ZUCCA (P.S.I.). Onorevole Pernis, quando lei, che è un uomo calmo, si adira, è perchè sa di non aver ragione.

PERNIS (P.N.M.). Sono cose elementarissime...

PRESIDENTE. Prego di non interrompere l'oratore.

ZUCCA (P.S.I.). Io le ripeto che sta sbagliando, onorevole Pernis, e la invito a calmarsi, a lasciarmi proseguire.

PERNIS (P.N.M.). Lei, però, non si è fatto scrupolo di interrompermi continuamente durante il mio intervento; altrettanto faccio io!

ZUCCA (P.S.I.). Dunque, siamo pari. Io non perdo la calma, se non voglio perderla. Lei invece si adira, proprio come se difendesse un interesse particolare.

Dicevo, onorevoli colleghi, che l'aumento delle tariffe — e il ragionamento vale, oltre che per il passato, soprattutto per il futuro — non è accettabile. Voi tutti riconoscete che il controllo sul bilancio della Azienda tranviaria è piuttosto ipotetico, poichè si è affermato che, mentre l'Ispettorato della Motorizzazione effettua regolarmente il controllo sull'esercizio delle linee extra-urbane, in pratica per le linee urbane non c'è nessun controllo in quanto — co-

me è risultato anche dalla discussione in seno a quel Consiglio comunale — il Comune di Cagliari, che ha il compito di eseguirlo, in realtà non lo effettua più dal 1942. Quindi, i bilanci che presenta la Società Tranvie della Sardegna possono essere presi per buoni al cento per cento, come fa molto volentieri l'onorevole Pernis, oppure soltanto al 70 o al 60 per cento, come sento di dover fare io. E poichè sull'esercizio delle linee urbane, dove attualmente viaggia il maggior numero di viaggiatori, non c'è nessun controllo effettivo, vien da pensare che la Società delle Tranvie compili i bilanci *ad hoc*, per ottenere le sovvenzioni e le integrazioni da parte dello Stato, e per poter richiedere eventuali aumenti di tariffe, così come ha fatto quest'anno.

Occorre maggiore prudenza nell'autorizzare gli aumenti delle tariffe, anche per non creare pericoli precedenti. In effetti, il *deficit* presentato dalla Società delle Tranvie si copre per il 90 per cento, perchè esso ammonta a 124 milioni mentre gli aumenti preventivati dall'azienda sono pari a 108 milioni; inoltre, i sindacati sono pronti a dimostrare che questi non corrispondono a 108 milioni, ma a 180 milioni. Vorrei suggerire alla Giunta che sarebbe il caso oltre che di servirsi dell'Ispettorato come organo di consulenza, anche di sentire le organizzazioni sindacali e i rappresentanti dei lavoratori, quando si trova di fronte a richieste di aumento di tariffe. Così facendo, conoscerebbe l'andamento della situazione dalla viva voce di coloro che effettuano il lavoro, e non soltanto attraverso i pareri dell'Azienda.

Io mi auguro che quel punto dell'ordine del giorno in cui si auspica un controllo maggiore sui bilanci e sull'andamento finanziario in genere della Società non rimanga lettera morta. Questo controllo dovrebbe effettuarsi ad opera di una Commissione nominata dalla stessa Giunta regionale, e, dal canto suo, la Società dovrebbe accettare la istituzione della Commissione perchè, rifiutandola, dimostrerebbe di voler tener nascoste le proprie cose. Auspicherei che della Commissione facessero parte anche i rappresentanti dei lavoratori delle tranvie, i quali sono direttamente interessati non soltan-

to ad avere dei buoni salari, ma anche al buon andamento dei servizi.

Per quanto riguarda la vertenza sindacale — e con questo, onorevoli colleghi, mi avvio alla conclusione —, dobbiamo dire le cose come stanno. Perchè l'onorevole Brotzu non riuscì a tenere una unica riunione con le due parti? Qualunque mediazione, qualunque arbitrato si conduce in presenza di entrambe le parti, ascoltandole non separatamente, ma in contraddittorio tra loro. Perchè l'onorevole Brotzu non agì in questo modo? Perchè i rappresentanti della Società delle Tranvie rifiutarono di discutere, alla presenza dei dirigenti della Regione, con i rappresentanti dei sindacati, così come si sono rifiutati fino a questo momento di sostenere, in presenza del Presidente della Regione e dei lavoratori, le loro ragioni per l'aumento delle tariffe? Il motivo del loro comportamento è molto facile a comprendersi. Essi, sedendosi ad un tavolo per sostenere un contraddittorio, non sono sicuri di spuntarla. Nelle riunioni separate possono giocare sugli equivoci, come hanno fatto in precedenza con l'onorevole Brotzu, quando sostennero che sulle competenze accessorie non si doveva discutere. In quella occasione la loro mala fede fu evidente, perchè la vertenza nel 1957 era nata, non sul contratto nazionale, ma sulle competenze accessorie: quindi, se ad un arbitrato si era arrivati, se allo sciopero si era arrivati, era per le competenze accessorie, non per il contratto nazionale.

Ancora oggi, come allora, la Società Tranvie della Sardegna si rifiuta, onorevole Pernis, di trattare con i rappresentanti dei lavoratori la questione delle competenze accessorie. Se la Società ha buoni argomenti per dimostrare di non poter sostenere nuovi oneri, li sostenga in un incontro...

PERNIS (P.N.M.). Il contratto nazionale blocca tutto.

ZUCCA (P.S.I.). Il contratto nazionale blocca, onorevole Pernis, quei contratti aziendali già fatti e non ancora scaduti, ma nel nostro

caso c'era una vertenza in atto quando si è fatto il contratto nazionale, quindi...

PERNIS (P.N.M.). Anche i contratti scaduti vengono prorogati al 1960.

ZUCCA (P.S.I.). Sì, ma quando non sono stati denunciati da una delle due parti, come invece è accaduto nel nostro caso. Onorevole Pernis, sappia che fin dal 1957 le organizzazioni sindacali hanno dichiarato di non essere più d'accordo sulla questione delle competenze accessorie. E con ciò ho esaurito l'argomento.

Io ringrazio il Presidente della Giunta — penso di doverlo fare a nome dei lavoratori dipendenti dalla Società delle Tranvie —, lo ringrazio per aver egli affermato che i diritti del lavoro devono prevalere su quelli del capitale, ma debbo fare presente che non basta dichiarare un tale indirizzo: è anche necessario farlo osservare all'Azienda. Per riuscirci voi disponete dei mezzi adatti. Non intendo dire che dobbiate usare l'arma del ricatto, ma solo che dovete fare uso della giusta pressione politica su questa Società, la quale dipende, per tutta la disciplina dei servizi, non solo dal Comune di Cagliari che è il concessionario dei servizi, ma anche dall'Amministrazione regionale. Il fatto stesso che voi siate competenti a dare un parere vincolante sull'aumento delle tariffe, che siate competenti a dare direttive all'Ispettorato Compartimentale per la Motorizzazione, sta ad indicare che esiste una competenza specifica della Regione, non soltanto per concedere il servizio, ma anche per sorvegliare come i servizi vengono in realtà gestiti dalle società concessionarie.

Io voglio augurarmi che questa discussione possa concludersi con una affermazione di solidarietà con i lavoratori delle Tranvie, e col riconoscimento, alle cittadinanze di Cagliari e degli altri Comuni interessati, del diritto di disporre di servizi pubblici adeguati alle esigenze moderne.

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Chiedo all'onorevole Presidente se vuol consentire ad una sospensione momentanea della seduta, per dare modo di concordare il testo dell'ordine del giorno con i rappresentanti di tutti i Gruppi.

PRESIDENTE. Onorevole De Magistris, io le ho dato la parola perchè ella dichiarasse se è soddisfatto della risposta avuta alla sua interpellanza.

DE MAGISTRIS (D.C.). Dichiaro di aver preso atto della risposta data dall'onorevole Presidente della Giunta.

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

CARDIA (P.C.I.). Prendiamo atto che la Giunta, nelle dichiarazioni del Presidente e dell'onorevole Assessore ai trasporti, ha accettato l'impostazione generale che noi abbiamo dato ai più importanti problemi che la vertenza tra i lavoratori e la Società delle Tranvie ha sollevato. Noi terremo nel debito conto le dichiarazioni che sono state fatte dai banchi della Giunta e gli impegni che sono stati assunti. Tali impegni debbono, evidentemente, portare all'accettazione dell'ordine del giorno che abbiamo presentato a conclusione del dibattito, e che porta già le firme dei rappresentanti di alcuni Gruppi consiliari. Vorrei soltanto aggiungere alcune osservazioni, di cui, in primo luogo, una sulla vertenza sindacale in atto. Vorrei, cioè, pregare l'onorevole Presidente della Giunta di voler effettivamente tener fermo e realizzare, nel corso degli ulteriori tentativi di mediazione, il principio che egli ha chiaramente affermato nella chiusa del suo intervento, dichiarando che le questioni che riguardano il tenore di vita e il livello salariale dei lavoratori sardi sono di precisa e diretta rilevanza politica. In Sardegna, è parte integrante di una politica autonomistica promuovere il conseguimento, da parte dei lavoratori, di più elevati salari e stipendi, e questo è tanto più vero se si tiene conto che i salari e gli stipendi sono da noi assai inferiori a quelli corrisposti nelle azien-

de similari del Continente. I salari più bassi pagati in Sardegna rappresentano altresì per le aziende condizioni di miglior vantaggio, di cui occorre tener conto quando si fanno confronti tra aziende che operano nell'Isola e aziende del Continente. Il sottosalarario rappresenta, infine, una sottrazione di potere di consumo che non può essere da noi in alcun modo accettata.

Ecco perchè gli argomenti e le obiezioni formalistiche della Società delle Tranvie debbono essere respinti con la massima energia. La conquista della parità salariale, da parte dei lavoratori sardi, che vedono la loro forza contrattuale indebolita dalla costante pressione dei loro compagni di lavoro disoccupati, è possibile facendo leva sulla parte aziendale della retribuzione prevista dai contratti nazionali e sollecitando la solidarietà e il sostegno politico dell'opinione pubblica. I lavoratori della Società delle Tranvie, come del resto tutti i lavoratori sardi e i colleghi, ricorderanno la drammatica lotta sostenuta dai cementieri di Cagliari per modificare le voci aziendali del contratto nazionale, laddove quest'ultimo mantiene in essere, talvolta, sperequazioni e differenze che non hanno altro motivo se non la relativa debolezza contrattuale dei lavoratori sardi, e che noi tutti, per una esigenza di giustizia autonomistica e di più generale giustizia sociale, dobbiamo concorrere a liquidare.

I lavoratori dell'Azienda tranviaria chiedono una maggiorazione salariale che valga ad attenuare, nel loro settore, il divario tra il salario globale del lavoratore sardo e il salario del lavoratore delle altre regioni d'Italia, non solo del Nord, ma anche del Mezzogiorno. Infatti, in certe città e zone del Mezzogiorno il salario dei lavoratori già tende ad adeguarsi alla media dei livelli salariali del Nord. Questa è, secondo noi, una questione politica che dev'essere trattata con grande energia.

Per quanto concerne il bilancio dell'Azienda, mi sembra che l'onorevole Contu non abbia tenuto sufficientemente conto che il raffronto, da me fatto, tra l'anno 1956 e il 1957 è un raffronto fra introiti lordi di esercizio e non tra profitti, per cui l'asserito aumento delle spese di esercizio non muta di una linea i

termini della questione. Ma, se di profitto si volesse parlare, occorrerebbe tener nel dovuto conto che, mentre si riscontra un moderato aumento del dato che concerne il chilometraggio per vettura, sono invece aumentate proprio le percorrenze sulle linee filoviarie, che sono linee ad alto livello tariffario, e sulle linee tranviarie delle tratte Cagliari-Pirri e Cagliari-Monserrato, che sono linee ad altissimo rendimento. Perciò, benchè sia lontana da noi l'intenzione di muovere accuse a cuor leggero sugli organi tecnici e di controllo, l'interrogativo sulla reale situazione finanziaria dell'Azienda resta, e lo Ispettorato della Motorizzazione di Cagliari dovrebbe essere il primo a sentire l'esigenza di un definitivo chiarimento. Neppure io, onorevole Contu, sono molto competente in materia di tranvie e di filovie. Tuttavia, sulla base di una esperienza sommaria di conti economici, di bilanci e di gestioni industriali e di servizi, sono giunto alla conclusione che, se può essere giustificato un passivo nelle gestioni dei servizi urbani delle grandi città che hanno perimetri molto estesi...

CASTALDI (D.C.). Però nelle grandi città i servizi hanno passeggeri per tutta la notte, mentre da noi alle 9 di sera la circolazione finisce.

CARDIA (P.C.I.). A Cagliari, onorevole Castaldi, fino alle ultime corse i tram sono sempre affollati.

CASTALDI (D.C.). Non è esatto, onorevole Cardia, e posso testimoniare, perchè io mi servo continuamente dei tram. D'inverno, dopo le ore 21 non viaggia neppure un cane. L'altra sera c'erano con me solo due persone nella vettura.

CARDIA (P.C.I.)... meno giustificato è il passivo in una gestione come quella di Cagliari, dove i proventi delle linee arrivano tuttavia al miliardo e lo superano, e dove, quindi, sembrerebbe raggiungibile un pareggiamento delle entrate e delle spese. La mia resta una affermazione personale, un interrogativo, un dubbio sulla questione di fondo degli aumenti tariffa-

ri. Perciò ritengo sia giusto condurre più a fondo l'inchiesta, e se l'inchiesta metterà in luce che il passivo non è così grave come quello che la Società espone e se le condizioni finanziarie dell'Azienda non sono quelle che vengono descritte, la Regione deve intervenire per apportare diminuzioni alle tariffe, sia attraverso ulteriori differenziazioni delle tariffe a fini sociali, sia revocando del tutto i concessi aumenti.

Infine, e questa è la terza osservazione che volevo fare, la Giunta accoglie la nostra richiesta: rivendicare alla Regione gli effettivi poteri statutari in materia di concessioni e di disciplina dei trasporti tranviari, filoviarie ed automobilistici. Su questa questione non ci può essere alcuna esitazione, non sono tollerabili indugi: noi dobbiamo rivendicare la piena attuazione dello Statuto. La Regione non può limitarsi ad assumere nei confronti del Comune di Cagliari un atteggiamento di rimprovero per aver esso abdicato ai suoi diritti e alle sue competenze specifiche. Noi abbiamo addebitato al Comune di Cagliari le responsabilità che gli spettavano, ma la Regione deve adottare un'altra linea, una linea di aiuto e di sostegno. Se è vero che il monopolio esercita la sua forza e la sua prepotenza nei confronti di organi politici del prestigio e dell'autorità della Regione, con maggior brutalità esso opera nei confronti dei Comuni, aprendo spesso nei poteri comunali lacerazioni profonde che possono portare a situazioni gravi e non sempre riparabili. Pertanto, se nel corso delle indagini e degli studi per avviare la gestione pubblica emergeranno i motivi che, in concreto, raccomandano questa soluzione, la Regione dovrebbe incontrarsi con il Comune di Cagliari e soddisfarne le legittime aspirazioni ed attese per quanto riguarda lo sviluppo e la normalizzazione di questo fondamentale servizio.

La Società delle Tranvie, fin dal 1949-50, ha posto il Comune di Cagliari di fronte a una scelta che questi non poteva accettare nei termini in cui era stata proposta. La Società proponeva il rinnovo della convenzione esistente, ma su un terreno assolutamente privatistico, chiedendo al Comune di Cagliari di rinunciare

III LEGISLATURA

CLVII SEDUTA

5 FEBBRAIO 1959

ad ogni facoltà di controllo e di compartecipazione agli utili della gestione e di assumersi, invece, l'onere di pagare la sovvenzione fissa annuale.

E' di fronte a questa pretesa che il Comune di Cagliari si è chiuso nel suo splendido isolamento, lasciando che la polvere si accumulasse sugli incartamenti che riguardano i rapporti tra il Comune e la Società delle Tranvie. Da allora il Comune non ha richiesto alle Tranvie il pagamento annuo del tre per cento sui proventi della linea del Poetto e non ha pagato alle Tranvie la sovvenzione annua, rifiutandosi di rivalutare il limite di 40 mila lire fissato per la integrazione dei bilanci passivi. Così i rapporti tra Comune e Azienda tranviaria si sono praticamente interrotti. Risulta, dunque, dimostrato quale profonda carenza dei poteri autonomistici vi sia in questo campo, che non è fra gli ultimi della vita regionale.

La Giunta regionale, dunque, adotti i provvedimenti del caso. Noi ne abbiamo indicato alcuni tra i più urgenti nell'ordine del giorno che prospettiamo al Consiglio perchè lo approvi.

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

PAZZAGLIA (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, con l'interrogazione presentata io intendevo, anzitutto, avere dalla Giunta chiarimenti e giustificazioni sugli aumenti tariffari adottati recentemente dalla Società delle Tranvie. Chiedevo, inoltre, un intervento del Presidente della Giunta regionale al fine di risolvere, con la sua mediazione, la controversia in atto fra la Società delle Tranvie ed i suoi dipendenti, e mi richiamavo ad alcune decisioni, ad alcuni punti di vista espressi in Consiglio sulla situazione salariale in Sardegna e sulla inequità della ripartizione in zone salariali che fu — a suo tempo — adottata. Le odierne dichiarazioni del Presidente della Giunta e, in particolare, la esistenza di una mediazione ed il fatto che essa sia ancora in corso, mi fanno ritenere opportuno esimermi dal dichiararmi soddisfatto o meno.

Prendo piuttosto atto che l'intervento richiesto al Presidente della Giunta vi è stato. Dovrei ritenere, sulla base delle dichiarazioni che il Presidente ha reso alla fine del suo intervento, che sono stati presi in considerazione i richiami che io ho fatto nella interrogazione sulla sperequazione salariale tra la Sardegna e le altre zone del Continente, e che il Presidente ne terrà conto nel condurre la sua azione diretta a risolvere la controversia.

Debbo piuttosto fermarmi con particolare attenzione sulla questione delle tariffe. La Giunta ha dichiarato che nella lettera di concessione dell'aumento all'Azienda tranviaria espresse riserva di ulteriori provvedimenti, da adottare in caso di nuovi accertamenti o di migliori risultanze sulla situazione economico-finanziaria della Società. Su questa riserva la Giunta cerca di fondare in Consiglio una giustificazione del provvedimento. La Giunta stessa ci ricorda, allo stesso fine, che — come è noto — in materia di linee urbane la competenza sulle tariffe le appartiene, e che il controllo spetta al Comune di Cagliari, mentre, invece, per le linee extraurbane le tariffe sono di competenza del Ministero e all'Ispettorato della Motorizzazione spetta il controllo. Pertanto, a me preme dirvi in primo luogo: posto che eravate a conoscenza del fatto che il Comune di Cagliari fin dal 1942 — data pacifica — non esercitava alcun controllo sull'Azienda e sui bilanci e che di conseguenza mancava la possibilità di accertare sicuramente la esistenza di un *deficit* tale da giustificare l'aumento tariffario, posto che nello stesso momento in cui avete adottato il provvedimento di aumento delle tariffe dubitavate — lo avete scritto nella lettera — che da migliori accertamenti sarebbero potute risultare diverse situazioni — tanto che oggi ci avete detto che siete in grado con quella riserva di compiere migliori accertamenti —, dunque, ditemi, perchè avete autorizzato gli aumenti? (*Interruzione dell'Assessore Contu*). Sono lieto di ascoltare le precisazioni dell'Assessore...

CONTU (P.S.d'A.). *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo.* L'Ispettorato ha fatto l'accertamento anche nelle linee urbane.

PAZZAGLIA (M.S.I.). Prendo atto di questa precisazione, ma essa non toglie nulla alla validità della obiezione che io facevo, perchè, diversamente, a che servirebbero le dichiarazioni che ella ha fatto in merito al dubbio sulla esattezza dei dati forniti dall'Ispettorato? E le critiche fatte al Comune? Inoltre, quando sono stati concessi questi ultimi aumenti, qualche dubbio sulla regolarità del bilancio la Giunta doveva pur averlo, altrimenti non avrebbe espresso la riserva dei migliori accertamenti sulla situazione di bilancio. (*Interruzione dell'Assessore Contu*). Ho sentito esattamente ciò che lei ha detto, onorevole Contu, e le faccio notare che mi sto richiamando alle sue stesse dichiarazioni. Ripeto che oggi si è parlato di revoca degli aumenti, e la revoca — si sa — dipende dalla inesistenza delle ragioni che avrebbero giustificato l'aumento stesso, altrimenti...

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Noi abbiamo detto: « ove dovessero verificarsi nuove circostanze, — ad esempio, modifica della convenzione in atto tra il Comune di Cagliari e la Società concessionaria, oppure modifiche dell'attuale sistema della rete autoflotranviaria con istituzione di una linea tranviaria circolare, che possa giustificare un ritocco in meno delle tariffe — dovrà essere affettuato un nuovo accertamento sulla contabilità aziendale per adeguare le tariffe alle nuove circostanze ».

PAZZAGLIA (M.S.I.). Mi consenta, onorevole Assessore! Io avevo inteso che era stata formulata una riserva anche sulla situazione attuale. Comunque, non mi resta che prendere atto di quanto ella ha ora precisato; cioè, che soltanto nuove circostanze potranno giustificare il riesame della tariffa e che la riserva non opera in ordine alla situazione attuale perchè tutto è a posto.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Onorevole Pazzaglia, noi

non neghiamo che ci possa essere stato un errore. Se avvenissero fatti nuovi...

PAZZAGLIA (M.S.I.). A questo punto io devo ancora domandare: avete espresso una riserva di migliori accertamenti sulla situazione attuale? L'avete espressa o no? E' su questo fatto che sto parlando fin dall'inizio. Se avete espresso la riserva, evidentemente avete sentito la necessità della garanzia di migliori accertamenti. Ebbene, cosa vi ha indotto a ciò? La considerazione che — rispondo io — potesse sussistere una situazione non chiara, o perlomeno non sufficientemente e non completamente accertata che avrebbe potuto, dopo migliori verifiche, giustificare un diverso provvedimento. Altrimenti, se la riserva non è stata fatta, la possibilità di revoca del provvedimento non sussiste. Questa invece ella ora esclude.

Per concludere, posso tranquillamente richiamarmi alla considerazione che facevo fin dall'inizio. Posto, ripeto, che il Comune non ha esercitato quei controlli che poteva esercitare, ammesso che il controllo eseguito dall'Ispettorato della Motorizzazione possa aver dato determinati risultati — il che non toglie che ci si trovi di fronte ad una situazione chiarissima di irregolarità nell'esercizio dei controlli che devono essere fatti dalle Amministrazioni concessionarie: quindi, nel caso delle linee urbane, dal Comune di Cagliari —, considerato in particolare che voi vi siete trovati a dover esaminare e discutere la situazione con una certa fretta, in quanto da pochi giorni eravate investiti della responsabilità della attività amministrativa della Regione, allora — dico io — sarebbe stato più opportuno che questo provvedimento, se non altro, venisse differito.

Pertanto, dichiaro che non sono soddisfatto delle risposte avute dalla Giunta.

PRESIDENTE. Comunico che l'ordine del giorno già presentato dall'onorevole De Magistris ed altri è stato ritirato e sostituito con un altro, lievemente modificato nel testo. Questo porta le firme degli onorevoli Zucca - De Magistris - Cardia - Casu - Pazzaglia - Lippi Serra e Pernis. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

« Il Consiglio regionale, a conclusione del dibattito sulla mozione numero 29; preoccupato per l'ulteriore inasprimento della vertenza tra la S.T.S. e il personale e per i riflessi che tale inasprimento può avere sullo svolgimento del servizio e della sicurezza pubblica; considerato che il Governo centrale continua ad avvalersi, in materia di disciplina dei trasporti urbani ed extraurbani in Sardegna, di poteri e facoltà che appartengono, a norma dello Statuto speciale, alla Regione Sarda, in tal modo creando una situazione di disordine e di confusione che ha come principale risultato l'indebolimento delle posizioni dell'organo pubblico di fronte alle imprese private, spesso operanti in regime di monopolio; impegna la Giunta: 1) ad intervenire nuovamente e con la massima energia perchè, al fine di normalizzare il servizio e di garantire la sicurezza del traffico sulle linee urbane ed extraurbane, addivenga ad una equa soluzione della vertenza sindacale in atto; 2) a predisporre un severo controllo sul reale andamento finanziario dell'Azienda adottando i provvedimenti del caso anche in materia di ulteriori differenziazioni di tariffa; 3) a rivendicare dal Governo ed a realizzare anche con le opportune iniziative legislative — estendendole alle linee filoviarie — l'immediata e piena attuazione dello Statuto speciale per la Sardegna e delle Norme transitorie, in base alle quali la Regione ha potestà legislativa primaria in materia di linee automobilistiche e tranviarie e ha facoltà di impartire direttive all'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e dei trasporti in concessione per quanto concerne la disciplina dei trasporti in linee automobilistiche e tranviarie; 4) a disporre gli studi tecnici e le indagini economiche e finanziarie tendenti ad accertare le condizioni di una gestione pubblica del servizio tranviario, filoviario e automobilistico della città di Cagliari, estendendolo ad un perimetro che includa tutti i fondamentali nuclei della popolazione lavoratrice che gravita sul capoluogo, e ciò in accordo con il Comune di Cagliari, con il Comune di Quartu S. Elena, con i Comuni dell'immediato

retroterra e con l'Amministrazione provinciale di Cagliari; 5) a presentare, entro il mese di dicembre 1959, al Consiglio regionale le conclusioni di cui al punto 4) ».

(Cenni di dissenso in qualche settore).

PRESIDENTE. Interrompo la seduta per dare modo ai Gruppi di concordare un testo definitivo.

(La seduta, sospesa alle ore 13, viene ripresa alle ore 13 e 15).

PRESIDENTE. E' stato presentato un'ordine del giorno a firma Zucca-Cardia-De Magistris-Pazzaglia-Pernis-Lippi Serra-Casu. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

« Il Consiglio regionale, a conclusione del dibattito sulla mozione numero 29; preoccupato per l'ulteriore inasprimento della vertenza tra la S.T.S. e il personale e per i riflessi che tale inasprimento può avere sullo svolgimento del servizio e della sicurezza pubblica; considerato che il Governo centrale continua ad avvalersi, in materia di disciplina dei trasporti urbani ed extraurbani in Sardegna, di poteri e facoltà che appartengono, a norma dello Statuto speciale, alla Regione Sarda, in tal modo creando una situazione di disordine e di confusione che ha come principale risultato l'indebolimento delle posizioni dell'organo pubblico di fronte alle imprese private, spesso operanti in regime di monopolio; impegna la Giunta: 1) ad intervenire nuovamente e con la massima energia perchè, al fine di normalizzare il servizio e di garantire la sicurezza del traffico sulle linee urbane ed extraurbane, si addivenga ad una equa soluzione della vertenza sindacale in atto; 2) a predisporre un severo controllo sul reale andamento finanziario dell'Azienda, adottando i provvedimenti del caso, anche in materia di ulteriori differenziazioni della tariffa; 3) a rivendicare dal Governo ed a realizzare anche con le opportune iniziative legislative — estendendole alle linee filoviarie — l'immediata e piena attuazione dello Sta-

tuto speciale per la Sardegna e delle Norme transitorie, in base alle quali la Regione ha potestà legislativa primaria in materia di linee automobilistiche e tranviarie e ha facoltà di impartire direttive all'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e dei trasporti in concessione per quanto concerne la disciplina dei trasporti in linee automobilistiche e tranviarie; 4) a disporre gli studi tecnici e le indagini economiche e finanziarie tendenti ad accertare le possibilità e le condizioni di una gestione pubblica del servizio tranviario, filoviario e automobilistico della città di Cagliari, estendendolo ad un perimetro che includa tutti i fondamentali nuclei della popolazione lavoratrice che gravita sul capoluogo e ciò in accordo con il Comune di Cagliari, con il Comune di Quartu S. Elena, con i Comuni dell'immediato retroterra e con l'Amministrazione provinciale di Cagliari; 5) a presentare, entro il mese di dicembre 1959 al Consiglio regionale le conclusioni di cui al punto 4) ».

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Sull'ordine del giorno.

FRAU (P.N.M.). Domando di parlare sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRAU (P.N.M.). Onorevole Presidente, mi permetto ricordare che, con l'interrogazione numero 505, presentata dai colleghi Sotgiu e Pirastu, la quale si trova all'ordine del giorno dei lavori di domani, era stato deciso di svolgere anche una interpellanza che porta la mia firma e quella del collega Cingolani, che tratta lo stesso argomento.

PRESIDENTE. Onorevole Assessore alla rinascita?

DERIU (D.C.), Assessore alla rinascita. Nulla in contrario allo svolgimento abbinato.

PRESIDENTE. Onorevole Frau, le confermo che la sua interpellanza sarà svolta congiuntamente all'interrogazione numero 505.

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

La seduta è tolta alle ore 13 e 20.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI
Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1959