

LXVII SEDUTA

MARTEDI' 22 MAGGIO 1962

Presidenza del Presidente CERIONI

INDICE

Assenze per più di cinque giorni	1313
Congedi	1313
Interpellanze e interrogazioni (Annunzio)	1313
Interrogazione (Svolgimento):	
COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	1314
MEREU	1315
Mozione e interpellanze concernenti la Società Tramvie della Sardegna (Discussione e svolgi- mento congiunto):	
CAMBOSU	1316
COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	1318-1320-1321 1328-1328-1329
SOTGIU GIROLAMO	1320
PERNIS	1320
DE MAGISTRIS	1322
GHIRRA	1326

La seduta è aperta alle ore 18 e 15.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Gardu ha chiesto congedo per cinque giorni per motivi di famiglia. Se non vi sono osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Assenze per più di cinque giorni.

PRESIDENTE. Comunico i nomi dei consiglieri che si sono astenuti dalle sedute per più

di cinque giorni consecutivi: Masia, sesta assenza.

Annunzio di interpellanze e interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interpellanze e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MARRAS, Segretario:

«Interpellanza De Magistris sull'ammodernamento della rete ferroviaria statale e sullo ammodernamento della flotta delle navi traghetto». (94)

«Interpellanza Atzeni Licio - Cardia - Congiu sulle prospettive produttive della Società Mineraria Carbonifera Sarda e della Supercentrale». (95)

«Interpellanza Spano - Cadeddu - Abis - Zaccagnini - Giagu sulla situazione dei lavoratori sardi emigrati all'estero». (96)

«Interrogazione Ghilardi sul pagamento delle indennità di esproprio agli agricoltori della zona di Arbus». (299)

«Interrogazione Ghilardi sulla concessione in affitto della ex strada ferrata Sanluri Stato - Villacidro». (300)

«Interrogazione Cardia, con richiesta di risposta scritta, sulle prospettive della attività peschereccia e sulla applicazione della legge

regionale n. 39, nello stagno di S. Gilla (Cagliari)». (301)

«Interrogazione Contu Felice, con richiesta di risposta scritta, sulla strada Ruinas - Allai - Samugheo». (302)

«Interrogazione Congiu - Cardia - Atzeni Licio sui programmi della Azienda Minerali Metallici Italiana (AMMI)». (303)

«Interrogazione Angius - Dedola - Latte sulla transitabilità della strada provinciale Villasalto - Archefossu». (304)

Svolgimento di interrogazione.

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

MARRAS, *Segretario*:

«per sapere se è a conoscenza dei gravi disagi e difetti tecnici e della lentezza dei servizi della TETI in Sardegna, della eccessiva perdita di tempo d'attesa per avere il numero richiesto del Continente, mentre è tempestivo il contrario. Come mai il servizio di teleselezione dai paesi vicini a Cagliari per il capoluogo è rapido e diretto, mentre la chiamata dal capoluogo per questi paesi passa attraverso il centralino. Si desidera ancora conoscere come è regolata la questione degli scatti tassabili e se l'utente è tenuto a pagare anche quando il numero richiesto risulta occupato; come mai nel comporre un numero risponde sovente l'ora fonica senza essere chiamata, e quindi tassata; come mai vi è eccessiva lentezza nelle risposte delle chiamate per i servizi, compreso il fonotelegramma. Se non ritenga opportuno far costituire una commissione di inchiesta per l'accertamento di tutti i difetti tecnici onde portare il servizio della TETI in Sardegna alla pari delle altre regioni italiane». (251)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai trasporti e turismo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti*

e turismo. L'Amministrazione regionale si è sempre adoperata perchè il servizio telefonico della Sardegna venisse costantemente adeguato alle crescenti esigenze dell'utenza, che dai circa 10.000 abbonati del 1954 è passata agli oltre 40.000 numeri installati alla fine del 1961. (Nel solo 1961 si è avuto un incremento di utenza del 21 per cento, contro un incremento globale dell'utenza nella zona di concessione della TETI del 9 per cento). Tali cifre denotano lo sviluppo del servizio telefonico e pertanto possono in un certo senso giustificare gli inconvenienti lamentati, connessi in parte al periodo di assestamento che accompagna la rapidità di detto sviluppo.

Circa i vari quesiti posti, si premette innanzitutto che il servizio di teleselezione è, per ora, in funzione dalla periferia al capoluogo, in attesa che prossimamente venga esteso al senso inverso. Ovviamente, però, per utilizzare detto servizio, è indispensabile che il corrispondente chiamato sia un abbonato, e pertanto il servizio di teleselezione — è bene chiarirlo — non può essere utilizzato per invitare un corrispondente abbonato ad un posto telefonico pubblico; in tal caso, infatti, la richiesta di comunicazione va rivolta all'ufficio di prenotazione interurbana.

In merito alle altre osservazioni formulate dall'onorevole interrogante, la Società concessionaria ha fornito le seguenti precisazioni: in qualsiasi caso è tecnicamente impossibile che vengano tassate comunicazioni interurbane teleselettive che non abbiano avuto buon esito per mancata risposta da parte del numero chiamato; in questo caso, l'onere costituito dall'impegno della linea resta completamente a carico della Società telefonica; le risposte dell'ora fonica dovute ad errori di selezione sono quasi esclusivamente da attribuire a non corretto uso del telefono da parte dell'utenza (nel periodo di messa a punto del nuovo servizio, nei rarissimi casi in cui la Società ha accertato l'esistenza di guasti, essa ha provveduto alla rettifica delle bollette); per quanto riguarda la segnalata lentezza delle operatrici alle chiamate per i vari servizi, la società ha assicurato che sono in corso di attuazione tut-

ti quei provvedimenti, quali l'adeguamento degli impianti e l'assunzione e l'addestramento di nuovo personale, atti ad eliminare tali inconvenienti.

Ciò esposto, assicuro l'onorevole interrogante che anche in futuro l'Amministrazione regionale seguirà attentamente l'evolversi del servizio e si adopererà perchè i provvedimenti in corso di attuazione vengano realizzati con la indispensabile sollecitudine. Tra questi sono da segnalare: 1.o) miglioramenti dei collegamenti con la Penisola, da realizzare d'intesa tra la Società concessionaria del servizio in Sardegna e l'azienda di Stato per i servizi telefonici, che ha la proprietà e l'esercizio dei relativi circuiti, attestati in Sardegna alle centrali di commutazione della TETI; 2.o) trasformazione e sistemazione della rete interurbana mediante posa di nuovi cavi moderni ed efficienti, tenuto conto che l'attuale rete poggia in gran parte su vecchie palificazioni di proprietà dell'Amministrazione dei telegrafi; l'estensione della teleselezione da abbonato alle diverse direttrici nell'Isola, tra le quali, in particolare, quella Cagliari - Sassari con lo impiego dei circuiti del cavo coassiale sottomarino dello Stato Cagliari - Sassari - Olbia. Tutto ciò senza necessità di una commissione di inchiesta e prescindendo, tra l'altro, dalle competenze dell'Amministrazione regionale.

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

MEREU (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono soddisfattissimo della risposta che l'onorevole Assessore mi ha dato. Peraltro, desidero sottolineare un problema grosso, che rimane al di fuori della responsabilità dell'Assessore. L'Assessore ha dimostrato sensibilità e tempestività nel rispondere ed io lo ringrazio; ma certamente la TETI ha avuto numerosissime pressioni dalla Regione e da altri enti a causa del disservizio telefonico vigente in Sardegna. Basti pensare, onorevoli colleghi e signor Assessore, che in molti paesi, alle ore 19, non si può più telefonare. Vi può essere una necessità urgente, ma l'ufficio della TETI è chiuso.

Insisto perchè sia nominata una commissione di inchiesta per l'accertamento di tutti i difetti tecnici della TETI, che certamente non eliminerà troppo presto gli inconvenienti da me lamentati. Insisto anche perchè la Regione si batta per adeguare il servizio telefonico isolano a quello di tutte le altre regioni d'Italia. Nella Corsica, che forse è una delle regioni più abbandonate della Francia, si può telefonare direttamente con tutti i centri e anche nella Penisola il servizio di teleselezione è estesissimo.

Discussione di mozione e svolgimento congiunto di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della mozione Cambosu - Zucca - Sanna - Milia Francesco - Peralda - Pinna Pietro - Puddu sul recente aumento delle tariffe da parte della Società Tramvie della Sardegna e sulla necessità di giungere sollecitamente alla pubblica gestione dei servizi autofilotranviari attualmente in concessione alla suddetta Società. Se ne dia lettura.

MARRAS, Segretario:

«Il Consiglio Regionale della Sardegna, ricordato l'impegno assunto dalla Giunta regionale nella primavera del 1959 di nominare una Commissione di studio per esaminare la possibilità e l'utilità di una pubblica gestione dei servizi attualmente in concessione alla Società Tramvie della Sardegna, e di riferire al Consiglio le conclusioni della Commissione entro la fine dello stesso anno; venuto a conoscenza che la Commissione ha da oltre un anno esaurito i suoi lavori, senza che il Consiglio ne sia stato informato; preso atto che la Giunta regionale, in contrasto con gli impegni assunti di fronte al Consiglio regionale, ha di recente autorizzato l'ulteriore aumento da parte della Società Tramvie della Sardegna delle tariffe, considerate già esose, specie nelle linee extraurbane, senza neppure subordinare tale autorizzazione ad una soluzione favorevole ai dipendenti della Società della vertenza ancora in atto; impegna la Giunta regionale: a) a revocare il provvedimento di autorizzazione

all'aumento delle tariffe; b) ad esporre sollecitamente al Consiglio regionale le conclusioni cui è pervenuta la Commissione di studio, unitamente al parere della Giunta regionale circa la pubblica gestione dei servizi della Società Tramvie, nonché i provvedimenti che si ritengono necessari ed opportuni a tal fine; c) a riprendere l'azione per giungere ad una rapida e positiva soluzione della vertenza ancora aperta tra la Società Tramvie ed i suoi dipendenti». (4)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento sono state presentate anche tre interpellanze che vengono svolte congiuntamente. Se ne dia lettura.

MARRAS, Segretario:

Cambosu all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione:

«per sapere se, a conclusione dei contratti collettivi nazionali di lavoro nel settore autoferrotranviario, intenda riprendere — di concerto con l'Assessore ai trasporti — la mediazione di cui la Giunta regionale si era resa partecipe ai fini della composizione della controversia sindacale tra autoferrotranvieri ed aziende concesse della Sardegna, controversia che, dopo la firma degli accordi nazionali, conserva pressochè immutate le premesse e le finalità che l'avevano determinata». (22)

Cardia - Ghirra - Cois all'Assessore ai trasporti e turismo:

«per conoscere le ragioni in base alle quali la Regione ha ritenuto di dover autorizzare la Società delle Tramvie della Sardegna ad apportare alle già elevate tariffe di trasporto nuovi e gravosi aumenti con decorrenza dal 4 novembre c.a. e quale sia il pensiero della Amministrazione regionale sui riflessi negativi di ordine economico e sociale che tali indiscriminati aumenti determinano a danno delle classi lavoratrici e della intera popolazione di Cagliari, di Quartu e di Selargius; ed inoltre per sapere se la Giunta regionale in carica non ritenga di dover procedere, in ottemperanza

al voto espresso dal Consiglio nella seduta del 5 febbraio 1959, corroborato dalle risultanze dei lavori della Commissione nominata dalla Giunta "per l'esame del progetto di assetto dei servizi autofilotranviari della città di Cagliari" e delle chiare manifestazioni di volontà dei Comuni di Cagliari e di Quartu S. Elena a favore della pubblicizzazione del servizio, verso la costituzione di un Consorzio tra Regione, Provincia e Comuni interessati che rilevi, amplii e rinnovi l'intero sistema dei servizi autofilotranviari facenti capo alla città di Cagliari, secondo le urgenti necessità dello sviluppo economico, della industrializzazione, del progresso sociale e civile. I sottoscritti gradirebbero una risposta urgente». (38)

Cambosu - Puddu all'Assessore ai trasporti e turismo:

«per sapere se l'Amministrazione regionale sia stata o meno interessata — ed entro quali limiti, condizioni e termini — alla richiesta di trasformazione della linea tranviaria Cagliari-Quartu in una corrispondente linea filoviaria sostitutiva di quella precedentemente esistente, trasformazione già avvenuta e della quale la stampa del 17 c.m. registra la solenne inaugurazione. Pare ai sottoscritti che, in onta ai recenti e precedenti finanziamenti da parte dello Stato per la somma di circa un miliardo, e nonostante i caotici progetti della Società Tramvie della Sardegna, non sia stato raggiunto nè quanto al percorso, nè quanto al servizio, nè quanto alle tariffe, lo scopo della prevista sostitutività, che si manifesta, comunque, in contrasto con le prerogative di primaria fonte legislativa devolute alla Regione, creando notevoli, pregiudizievoli danni alle popolazioni del Campidano di Cagliari e ad un armonico sviluppo dei trasporti extra-urbani». (77)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cambosu per illustrare la mozione.

CAMBOSU (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa mozione porta il numero 4, con la data dell'8 novembre 1961, e ad essa sono abbinate due interpellanze che ri-

guardano argomenti affini e che portano la data del 19 ottobre. Questo rilievo mi sembra opportuno, non tanto per mettere in evidenza la tempestività di una iniziativa consiliare da parte del nostro Gruppo, quanto per far rilevare il ritardo con cui la mozione e le interpellanze vengono portate all'esame di questa assemblea (a me, che sono nuovo di questo consesso, è sembrato che si ripeta troppo frequentemente il sistema, l'abitudine, se non lo abuso addirittura, per cui importantissime interpellanze, importantissime mozioni o anche semplici interrogazioni vengono portate in aula con estremo ritardo). Il mio rilievo vale dunque a segnalare la carente sensibilità della Giunta regionale, che quasi spinge il nostro Gruppo, ogniquale volta si pone un importante problema, a ricorrere alla procedura straordinaria.

La mozione prospetta diversi problemi, che purtroppo sono ancora di attualità. Sotto un certo riguardo, potrei affermare che essa dopo sei mesi si è arricchita di contenuto per le nuove situazioni che nel frattempo sono andate maturando. Come è noto, il movente principale della mozione e delle interpellanze sta nell'aumento delle tariffe tranviarie della città di Cagliari e in una vertenza regionale sindacale che è rimasta inspiegabilmente insoluita. Debbo aggiungere che, in una recentissima discussione sulle navi traghetto, che ha costretto il Consiglio ad allargare la sfera del dibattito sul problema generale dei trasporti dell'Isola — ritengo per deliberazione del Presidente della nostra assemblea, e anche per determinazione della Giunta regionale —, si è volutamente evitato di discutere il problema delle tranvie. Certo, si tratta di un non rilevante problema, nella complessa questione dei trasporti isolani; e tuttavia quello dei trasporti urbani è un settore importante, che ha in sé una carica di continua trasformazione, di progresso e di incessante sviluppo, direi quella carica rivoluzionaria che inevitabilmente si accompagna alle continue trasformazioni del progresso umano.

I trasporti urbani sono, a mio avviso, un elemento importante, una componente essen-

ziale della generale situazione dei traffici. I trasporti sono l'anima di una città, sono la forza senza la quale tutte le attività urbane vanno a rilento. Il problema dei trasporti urbani collettivi costituisce la parte essenziale della mozione, sia perchè esso assume importanza eccezionale nell'Isola, che ha sempre registrato fortissime carenze nei suoi collegamenti, sia perchè si determineranno attorno al Piano di rinascita nuovi sviluppi, che dovranno tener conto della nostra situazione di arretratezza nel campo dei trasporti. E' ormai accertato, credo da tutti, che l'iniziativa privata non è in grado di assolvere ai compiti che derivano dalle nuove responsabilità che l'intensificarsi dei traffici presuppone. Il recente disastro di Fiumarella, di cui si è occupato recentemente il nostro Consiglio regionale, delle ferrovie Calabro-Lucane, alcune gravi manifestazioni popolari a Roma e a Napoli, le non meno gravi manifestazioni che si sono avute lo scorso anno a Cagliari e in Sardegna, quelle in corso di svolgimento in Sicilia, specie a Catania e a Palermo, e nel Lazio, hanno clamorosamente richiamato alla ribalta le responsabilità e le insufficienze della iniziativa privata in questo settore. Lo sdegno popolare ha talvolta imposto la revoca dei provvedimenti dell'aumento delle tariffe; ma lo sdegno non sembra spento o assopito, è anzi sempre più diffuso. Al di là delle vertenze sindacali che si accompagnano alle agitazioni per reclamare migliori condizioni di lavoro e di vita per gli addetti ai trasporti, sorge un imperioso avvertimento a proposito della tutela delle esigenze degli utenti, ossia delle classi umili che si servono dei mezzi pubblici di trasporto. Bisogna, dunque, procedere, in forme concrete e rapide, ad una nuova organizzazione, ad una nuova politica dei trasporti.

A me sembra necessario far rilevare che, anche laddove la iniziativa privata ha potuto adeguarsi, per non soccombere, al ritmo della espansione e dello sviluppo generale, qualcosa è stato possibile realizzare soltanto attraverso l'intervento pubblico, con speciali convenzioni, con mezzi atti a favorire l'ammodernamento dei trasporti e con altre forme di incentiva-

zione. Prendete l'esempio della Società Tramvie della Sardegna. Alla fine della guerra, il patrimonio della società era poco più di un ammasso di rottami e di rovine messo in salvo soltanto dal coraggio e dalla generosità dei lavoratori che erano rimasti a Cagliari, pur sotto l'imperversare delle incursioni aeree, fino al 13 maggio del 1943. Ebbene, oggi si tratta della più grande azienda industriale cittadina, con circa settecento dipendenti, il cui complesso finanziario e patrimoniale è costituito soprattutto dal risparmio nelle retribuzioni dei lavoratori, dai pubblici finanziamenti, dal rigoroso e metodico aumento delle tariffe, dai benefici dei danni di guerra (125 milioni contro 525 richiesti), dagli incentivi dell'ammodernamento. L'ultimo finanziamento pubblico è stato, mi pare, di 780 milioni per la messa in opera della linea autofiloviaria Cagliari-Quartu.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Quanto ha detto?

CAMBOSU (P.S.I.). 780 milioni, secondo le ultime notizie ricavate dalla stampa locale. Il fatto curioso è che, in una recente conferenza stampa, tenutasi a Cagliari presso la Lauc ai primi di aprile di quest'anno — conferenza stampa alla quale doveva seguire il 12 aprile un dibattito, che poi non si è svolto per ragioni che ignoro — l'ingegner Gelli, direttore da 15 anni della Società delle Tramvie, ha candidamente affermato che i costi dei servizi di trasporto in regime di conduzione privatistica sono esosi e che esose sono le tariffe che gli utenti viaggiatori pagano. L'ingegner Gelli ha soggiunto che i viaggiatori potrebbero essere trasportati gratis o quasi gratis con una gestione pubblica dei servizi. Il concetto che emerge in tutta la sua importanza da queste affermazioni dell'ingegner Gelli è lo stesso che un collega della maggioranza enunciava recentemente, nel corso di un altro dibattito, a questo modo: «Ai servizi pubblici e di utilità pubblica non può che corrispondere una gestione pubblica».

E' dunque il caso di chiedersi se la Regione e i pubblici poteri non siano in ritardo, e quale

sia stata sino ad ora la loro azione, ai fini di ottenere gestioni pubbliche dei pubblici servizi. Indubbiamente, ormai la situazione sarda è tale che va oltre la necessità della pubblicizzazione di certi servizi e, nel campo dei trasporti, postula una politica di programmazione coordinata con il Piano di rinascita. Soltanto per brevità non parlerò della politica dei trasporti in vigore in tutta l'Italia. Essa segue direttive uguali in tutte le regioni e rivela specie nella nostra Isola notevole pesantezza: le linee ferroviarie e autotranviarie deficitarie sono in mano allo Stato, quelle redditizie in mano ai privati. Ma uno sguardo ai trasporti urbani nel loro insieme, all'importanza che essi rivestono per vaste masse operaie e impiegatizie, per studenti e massaie, per i nuovi agglomerati e i nuovi insediamenti, per le frazioni e l'entroterra, è sufficiente a far capire, a mio avviso, come la ristrettezza soltanto apparente di questo problema si allarghi sino ad abbracciare l'intero settore dei trasporti ferroviari, automobilistici, tranviari.

Credo che uno sguardo a Cagliari e ai centri immediatamente vicini attualmente serviti dalle linee autofilotranviarie (come Quartu, Quartucciu, Selargius, Monserrato, Pirri, Elmas, Assemini) sia sufficiente per allargare lo orizzonte e constatare quali interessi possano avere per il servizio autofilotranviario anche altri centri che gravitano su Cagliari, quali Sinnai, Mara, Settimo, Dolianova, Serdiana, Uta, Capoterra, Decimomannu, Villaspeciosa, Decimoputzu, eccetera. Questo, per non parlare che di zone direttamente legate alla economia della città di Cagliari, poste entro i limiti già assegnati della futura area per la zona industriale: un'area che riguarda, così come si prefigura, 300 - 350.000 abitanti e che, senza previsioni avveniristiche, è destinata ad ingrandirsi sempre più. Problemi analoghi si prospettano per Sassari, Nuoro, Oristano, Iglesias, offrendo una occasione, la più propizia, ritengo, per un chiaro e netto orientamento a favore delle nuove soluzioni organizzative che presuppongono un controllo politico della Regione sui trasporti urbani ed extra-urbani e che finanziariamente si articola-

no non su interventi dell'Amministrazione regionale o degli Enti locali, ma sul contributo di altri organismi direttamente interessati ad un rapido ed economico trasporto della manodopera sino ai posti di lavoro.

Fino ad oggi gli insediamenti industriali, tutti i nuovi insediamenti umani (città satelliti, quartieri periferici) sorgono per determinazione estranea alla volontà degli Enti locali e dei lavoratori. Questa incontrollata e spesso casuale nascita di nuovi insediamenti provoca danni non indifferenti per i lavoratori che debbono avvalersi di mezzi di trasporto per raggiungere i posti di lavoro. A Roma, città molto più estesa territorialmente che non l'attuale zona di Cagliari servita dai trasporti urbani — ma che non è più vasta dell'area di sviluppo industriale che si formerà attorno a Cagliari —, a Roma, dicevo, si calcola che gli edili, per raggiungere e lasciare i posti di lavoro, perdano ogni giorno due ore, naturalmente non retribuite; per cui ogni lavoratore edile, tutto sommato (tempo perso, spesa per il trasporto ecc.), perde ogni giorno 700 lire.

La mozione e le interpellanze si basano, oltre che sui problemi generali ai quali sin qui ho accennato, anche sulla nota vertenza degli autoferrotranvieri, vertenza che ha provocato una lunga agitazione non soltanto a Cagliari, ma in tutta l'Isola. Nel corso di questa vertenza si sono scontrati i diversi orientamenti delle organizzazioni dei lavoratori. E' sorta, cioè, la questione se i problemi rivendicativi debbano essere posti soltanto a livello di contrattazione nazionale, come è sempre accaduto nel lontano passato, oppure a qualunque livello territoriale, provinciale o di sezione aziendale. Nel corso della vertenza sono stati posti problemi rivendicativi tali (organici, qualifiche, regolamentazioni del rapporto di lavoro, sperequazioni salariali e normative, libertà sindacali) che hanno commosso non soltanto la città, ma l'intera Isola.

Vi è stata, sì, la mediazione della Regione, ma si è trascinata per lunghi mesi. E si sono andate affermando certe tesi peregrine sulla funzione di intervento, di mediazione della Giunta regionale o degli enti pubblici nei con-

fitti di lavoro. Abbiamo sentito l'onorevole Melis affermare che non tutte le ciambelle riescono con il buco, che dopo i fatti della Pertusola non tutto poteva andar bene. E aggiungeva, l'onorevole Melis, che spesso l'opera mediatrice del pubblico potere stronca la forza, la capacità di resistenza e di lotta dei lavoratori per sfociare, addirittura, in sussidi caritativi. Per una vertenza che riguardava i trasporti urbani di Sassari, abbiamo sentito l'onorevole Atzeni esprimere concetti di questo genere: la Regione non deve intervenire, devono trovare la soluzione i lavoratori ed i datori di lavoro; la Regione, al massimo, può tentare di mettere d'accordo le parti, ma non può fare un passo nè a favore di una nè a favore dell'altra.

Lo stesso onorevole Corrias, durante lo svolgersi della mediazione, ha espresso questa tesi: le tranvie hanno un loro bilancio, molte volte l'aumento delle tariffe e l'aumento dei salari sono strettamente legati; finchè l'organizzazione sindacale non dimostra che i bilanci sono alterati, sono falsi, la Regione non ha nessun motivo di intervenire. E ancora, recentemente, in occasione del dibattito sulla crisi lattiero-casearia, l'onorevole Dettori, il quale addirittura aveva preannunciato delle precisazioni specifiche su questo riguardo, si è limitata soltanto ad affermare che le mediazioni possono sortire talvolta esito positivo e talvolta esito negativo.

La mediazione di cui noi andiamo parlando, quella che riguarda la Società Tramvie della Sardegna, e di riflesso, come risulta dalle interpellanze abbinate, interessa tutto il settore dei trasporti della Sardegna, è stata impostata male e si è conclusa male. Non vi erano soltanto motivi rivendicativi, nella agitazione dei lavoratori. Da parte di talune aziende si metteva addirittura in dubbio il diritto di sciopero nei complessi che gestiscono servizi pubblici di trasporto. L'Ispettorato della Motorizzazione Civile confermava per iscritto questa tesi sollecitando le aziende ad una opera di repressione. La Regione si è trincerata, in un primo tempo, a difesa di una strana circolare ministeriale che vorrebbe limitare il diritto di

sciopero dei lavoratori addetti ai trasporti pubblici; poi, in un secondo tempo, ha annunciato delle precisazioni ed ha promesso di esercitare tutta la sua influenza per far revocare le multe e gli addebiti in danno dei lavoratori che avevano scioperato.

Si è giunti così alla campagna elettorale. A questo punto un comunicato stampa dell'onorevole Assessore al lavoro, pubblicato su «L'Unione Sarda» del 4 maggio, affermava: «Lo Assessore ha chiesto ai rappresentanti della C.G.I.L. di accettare le conclusioni della mediazione regionale rese note con il comunicato del 13 aprile ed ha confermato l'impegno dell'Amministrazione regionale di interessarsi sollecitamente per una soluzione ancora più soddisfacente per i lavoratori. L'onorevole Dettori ha prospettato l'esigenza che per un nuovo intervento della Amministrazione regionale siano ristabilite tra le parti condizioni di normalità». Questa richiesta era stata avanzata dai rappresentanti dei lavoratori. In realtà, la mediazione non è stata più ripresa; vi è stato l'aumento delle tariffe, la vertenza non è stata risolta e non accenna a risolversi e, per quanto riguarda l'aumento delle tariffe, debbo dire che non è la prima volta che ciò accade. Anche due anni fa, il primo atto ufficiale della appena nata Giunta Corrias si riferisce allo aumento delle tariffe tranviarie della città di Cagliari. Vi era anche allora, come in questa ultima occasione, una vertenza in corso e la Regione autorizzava l'aumento delle tariffe.

Ma vi è di peggio: l'Amministrazione regionale mentre annunciava ai lavoratori e alla pubblica opinione che la mediazione sarebbe stata ripresa, prendeva contatti con le aziende autoferrotranviarie della Sardegna e, come risulta da documenti inoppugnabili in nostro possesso, consigliava di far sottoscrivere ai lavoratori una dichiarazione con l'impegno di non più scioperare. Quando i lavoratori hanno protestato, si è giunti al noto ordine di servizio numero 3561 del 18 maggio 1961 del direttore dell'esercizio delle tranvie in cui dice: «L'onorevole Assessore al lavoro della Regione, nel dare comunicazione che anche l'organizzazione sindacale della C.G.I.L. ha aderito

alle conclusioni della mediazione del Presidente della Regione, con sua comunicazione in data 17 corrente mese ha disposto in deroga alle precedenti norme impartite...».

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Di chi è quella lettera?

CAMBOSU (P.S.I.). La lettera è della Società Tramvie della Sardegna, firmata Gelli.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Le «norme impartite» riguardano l'azienda, non l'Amministrazione regionale.

CAMBOSU (P.S.I.). Onorevole Covacivich, ad onore della Giunta regionale, addirittura è stato detto questo: che il modulo recante quelle norme è stato ciclostilato negli uffici di viale Trento.

I lavoratori non hanno accettato le 15.000 lire che venivano date *una tantum* in seguito all'esito della mediazione. Quando noi parliamo dei compiti di mediazione che la Regione deve assumere, vogliamo sempre significare che l'Amministrazione regionale non può rimanere in posizione di agnosticismo: la Regione deve intervenire con tutto il peso della sua capacità politica, e deve risolvere i problemi facendo pendere nettamente la bilancia a favore dei lavoratori. Mediazione non significa arbitrato e tanto meno schierarsi dalla parte dei datori di lavoro.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Mediare significa schierarsi dalla parte del più debole, onorevole Covacivich.

PERNIS (P.D.I.U.M.). Giustizia vuole che i piatti della bilancia siano allo stesso livello.

CAMBOSU (P.S.I.). Dirò di più: la vertenza degli autoferrotranvieri aveva creato un certo dissenso tra la C.G.I.L. e la C.I.S.L.; e le valutazioni diverse alle quali accennavo prima costituiscono ancora oggi, tra le due organizzazioni sindacali, materia di discussione. La C.I.S.L., dunque, che pure partecipava all'ope-

ra di mediazione con le altre organizzazioni, non aveva aderito, proclamandolo ufficialmente, alle agitazioni e agli scioperi. E' accaduto però, ad un certo momento, durante il clima arroventato della campagna elettorale, che la Regione abbia offerto 15.000 lire *una tantum* anche ai dipendenti della ditta Pani, che non avevano aderito all'azione indetta dalla C.G.I.L. e dalla C.I.S.L. ...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ha fatto male, insomma, la Regione?

CAMBOSU (P.S.I.). Risponderà a suo tempo alle mie argomentazioni, onorevole Assessore. Dopo la campagna elettorale la mediazione è caduta, e tutto si è concluso con una lettera molto sintetica dell'Assessore al lavoro, del 24 giugno, numero 04310, indirizzata alla C.I.S.L., alla C.G.I.L. e alla U.I.L. «L'onorevole Assessore [è detto nella lettera] incarica di informare le organizzazioni che nella giornata odierna ha ricevuto un rappresentante dell'impresa interessata per acquisire gli elementi risolutivi della situazione in oggetto. Poichè è ormai imminente la conclusione in sede nazionale delle trattative salariali, si è ritenuto opportuno soprassedere alcuni giorni ad iniziative di livello aziendale. Per l'Assessore, firmato Stagno». Nessuna altra comunicazione è seguita a questo documento, nonostante le sollecitazioni da parte di tutte le organizzazioni sindacali e da parte delle stesse A.C.L.I. (Ho dei documenti che riguardano sollecitazioni fatte dalle A.C.L.I., come ente di assistenza, e copie di risposte date in prima persona dal Presidente della Regione a singoli lavoratori delle A.C.L.I.).

La vertenza è ora allo stesso punto; l'agitazione sta per scoppiare di nuovo clamorosamente in tutta la Sardegna e la Regione non si decide a riprendere l'opera di mediazione. Con il tentativo di tacitare i lavoratori con la corresponsione *una tantum* di 15.000 lire, la Regione ha veramente offeso un'intera categoria di lavoratori in Sardegna; li ha umiliati! Questa l'opera di mediazione!

Per quanto riguarda le tariffe, come è detto

nella mozione, vi era l'impegno della Regione, della primavera del 1959, che nessun aumento sarebbe stato concesso senza interessare preventivamente il Consiglio regionale; vi era poi l'impegno di nominare una commissione di studio per esaminare in concreto la possibilità di rendere pubbliche le gestioni dei servizi di trasporto urbani. Questa commissione doveva riferire al Consiglio entro la fine del 1959; ebbene, è passato il 1959, è passato tutto il 1960, è passato tutto il 1961, e non c'è un consigliere regionale che abbia avuto una copia delle deliberazioni della commissione di studio. Della questione si è discusso al Consiglio comunale di Cagliari, che ha deliberato di nominare un'altra commissione di studio. Si è parlato in quel Consiglio comunale delle conclusioni della commissione di studio nominata dalla Regione; ma nemmeno l'assemblea regionale è informata dei lavori di questa commissione, nessuno di noi consiglieri ne sa niente! Ma si tratta di una commissione *sui generis*, con notissimi rappresentanti della Regione, pochissimi rappresentanti di parte padronale e, si intende, nessun rappresentante dei sindacati dei lavoratori.

Dell'interpellanza relativa all'aumento delle tariffe tranviarie a Quartu Sant'Elena non parlerò. Dirò soltanto due cose con assoluta verità. La Società delle Tramvie ha ottenuto un finanziamento da parte dello Stato per la trasformazione della linea tranviaria Cagliari-Quartu in una corrispondente linea filoviaria. In realtà, però, la nuova linea non può dirsi a tutti gli effetti sostitutiva della vecchia. La tariffa del trasporto Quartu-Cagliari, infatti, non è più di 60, ma di 80 lire. A meno che non si voglia con un mezzo andare da Quartu a Selargius e di qui proseguire per Cagliari col tram. Accade, così, che i lavoratori e le massaie che da Quartu debbono raggiungere Cagliari affollino il mezzo per Selargius. Sono grappoli umani che viaggiano in condizioni di grave disagio, sull'unico piccolo automezzo che la Società delle Tramvie ha posto in servizio tra Selargius e Quartu. Naturalmente, la tariffa per la linea filoviaria diretta Cagliari-Quartu è stata approvata dall'Assessore ai trasporti.

Ora, il problema è appunto quello di sapere quali sono stati i motivi che hanno determinato questa nuova tariffa.

Onorevoli colleghi, ho già profittato abbastanza della vostra cortesia. Le mie conclusioni sono quelle indicate nella stessa mozione: ripresa di una mediazione non ancora definita; impegno della Giunta a farci conoscere l'esito dei lavori della commissione di studio e a revocare il provvedimento di autorizzazione dello aumento delle tariffe entrato in vigore il 4 novembre. La revoca non è difficile. Risulta, infatti, che per aziende private della Penisola (quelle di Napoli e di Roma, ad esempio) i provvedimenti di autorizzazione all'aumento sono stati regolarmente revocati. Inoltre, l'Amministrazione regionale deve impegnarsi (e questo è il punto fondamentale della mozione) a decidere al più presto e nel modo migliore la pubblica gestione di tutti i servizi di trasporto in concessione ad imprese private e costituire un ente di coordinamento, di sviluppo di tutta la rete dei trasporti della nostra Isola. *(Consensi a sinistra).*

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la mozione che andiamo discutendo ha uno scopo dichiarato: quello di giungere sollecitamente ad una gestione pubblica dei servizi autofilotranviari di Cagliari. Per sgombrare il terreno da ogni possibilità di equivoco, io sono senz'altro favorevole ad una gestione pubblica dei servizi, chiamiamoli tranviari, della città di Cagliari e del suo *hinterland*. A questo convincimento mi porta la esperienza, ormai di diversi anni, sulla non buona gestione privata dei servizi dei trasporti urbani di Cagliari e del Campidano. A questo convincimento mi porta anche l'esperienza dei frequenti cattivi rapporti tra l'azienda e i suoi dipendenti e l'esperienza del cattivo servizio per gli utenti, cattivo servizio che ha una sua giustificazione ed una sua logica nel rendimento economico.

E' evidente che certe linee, tanto urbane che

extra-urbane, in determinate ore della giornata, non sono redditizie, anzi sono passive. Ma questo è il destino di moltissime linee di trasporto, tant'è che in quasi tutto il mondo si ottiene la concessione di diverse linee proprio per compensare quelle attive con quelle non attive. La compensazione tra linee attive e non attive a Cagliari e nel Campidano forse potrebbe dare una gestione pari o attiva, se però le linee stesse fossero gestite con un arco orario più limitato di quello attuale. Eppure, lo arco orario in cui vengono disimpegnati i servizi è già troppo ridotto: tutto sommato, va dalle 6,30 del mattino fino alle 10,30 della sera. Cagliari ha soltanto una sorta di linea notturna. Io sono nottambulo per temperamento e per esigenze professionali, e so che il mezzo notturno effettua due viaggi in tutta la notte a distanza di venti minuti o di mezzora uno dall'altro, dall'una all'una e venti. Alle quattro del mattino, poi, il cosiddetto servizio notturno riprende con un viaggio praticamente inutile, date le zone servite.

Dicevo che il convincimento della necessità della gestione pubblica delle linee di trasporto urbane e viciniori si è in me rafforzato per la esperienza dei rapporti tra azienda e dipendenti e tra azienda e utenti. I rapporti tra azienda ed utenti sono stati poc'anzi illustrati dal collega Cambosu. Ritengo che in questo genere di rapporti l'azienda sia stata indotta a soffermarsi dal non energico intervento delle autorità, anche di quelle regionali. Mi riferisco all'agitazione dello scorso anno e in particolar modo all'agitazione del 1959; un più energico esercizio dei poteri non soltanto politici ma anche amministrativi della Regione, avrebbe certo modificato la situazione e indotto l'azienda ad un certo tipo di comportamento nei confronti del suo personale, ed avrebbe limitato la gravità e la durata della agitazione.

Lo strano è che, a pagare certo comportamento della Società delle Tramvie, è alla fine la stessa azienda. La Società delle Tramvie, se i miei conti non sono sbagliati, in poco più di un anno, dalla fine delle agitazioni dello scorso anno ad ora, ha perso, per dimissioni volontarie, oltre cento dipendenti; tutta gen-

te che ha rinunciato ad una parte della liquidazione, che va dalle 30 alle 60.000 lire, presentando le dimissioni. Oltre cento persone, dunque, hanno lasciato il loro lavoro, e non soltanto gli elementi più qualificati, ma anche i bigliettai, i quali hanno trovato in aziende della Penisola maggior facilità di lavoro e maggior remunerazione, ma soprattutto rapporti umani migliori. (Causa principale della scontentezza del personale, forse ancor più importante del trattamento economico, è quella dei rapporti umani). Tuttavia, alla lunga, a risentire lo svantaggio di questa situazione sono i cittadini che si servono dei mezzi urbani. Il mestiere del tranviere è un mestiere difficile, di continua tensione nervosa, e i bisticci frequenti che avvengono tra passeggeri e personale in tante città sono dovuti all'usura dei nervi del personale. A Cagliari l'esperienza di chi viaggia molto frequentemente porta a rilevare che il personale riesce a mantenere i nervi saldi. Se tuttavia questo personale continuerà ad essere ricambiato, così come oggi accade, non so se si riuscirà sempre ad avere elementi con i nervi saldi. Naturalmente, rapporti pacifici e civili tra personale e utenti sono importanti; però ai conducenti e al personale viaggiante è affidata qualche cosa che vale di più del pacifico convivere: è affidata la pelle dei viaggiatori! Se si continua su questa strada, se si affidano i mezzi di trasporto a personale non dico incompetente, perchè chi guida un filobus ha pur sempre sostenuto e superato un esame, ma privo della esperienza necessaria, potrebbero verificarsi inconvenienti e incidenti che, nella migliore delle ipotesi, potrebbero rendere inservibili per un certo numero di giorni o di ore i mezzi e aggravare così la situazione del servizio. Per rendersi conto di ciò, basta vedere che cosa capita quando un *trolley* salta: dalla frequenza oraria di 10 minuti si passa in molte linee alla frequenza oraria di 20 minuti.

Nel complesso, la situazione non allegra, se vogliamo usare termini facili, potrebbe trovare soluzione soltanto in una gestione pubblica. E ciò per un complesso di ragioni. L'ente maggiormente interessato alla questione è il

Comune di Cagliari, non soltanto perchè ha in essere certi rapporti non ancora ben definiti con la società concessionaria, della quale, tra l'altro, è creditore, ma soprattutto perchè è proprietario del suolo dove sono posti i binari delle linee tranviarie ed è l'ente concessionario delle linee filoviarie, anche se per la posa di molte di esse non ha mai espresso un atto di assenso.

C'è da chiedersi in che misura la gestione pubblica nel capoluogo della regione possa essere tale da migliorare la situazione presente. Io sono portato a credere che questa soluzione sia la migliore; ma si tratta pur sempre di un problema da valutare attentamente e per il quale si ha bisogno di uno sforzo finanziario notevole. Per quanto siamo convinti del buon esito della gestione pubblica, occorre studiare attentamente il problema, dato che nè gli enti pubblici maggiormente interessati, i Comuni di Cagliari, Quartu e Selargius lo hanno mai esaminato sotto il profilo tecnico ed economico, nè l'ha esaminato la stessa Società concessionaria.

Mentre parlava il collega Cambosu, mi si è riproposto il problema che si riafferma ogniqualvolta si parla di municipalizzazione, il problema, cioè, del *quantum* da pagare per il riscatto dell'azienda. E' uscito pochi giorni or sono, nel Bollettino Ufficiale della Regione, il bilancio della Società delle Tramvie della Sardegna (maggio è il mese dell'uscita dei bilanci) e non ho avuto modo di leggerlo; però ricordo i bilanci degli anni passati. Si tratta di bilanci assai poco chiari, per quanto molto indicativi nelle partite delle entrate e delle uscite: non si hanno esatte indicazioni nè della situazione patrimoniale nè della situazione di gestione della Società. Anche a parlare con chi è addentro alle questioni, col personale che da tanti anni è preposto a compiti che non sono soltanto tecnici, ma anche amministrativi, si ha l'impressione di trovarsi dinanzi ad una azienda che non è gestita con molta razionalità. Quando un'azienda, come tecnica ordinaria per la distribuzione del personale nel servizio, fa fare dello straordinario per risparmiare sui contributi previdenziali, se ne com-

prende il tipo di gestione. Se il personale facesse le sue normali ore di lavoro, non soltanto sarebbe risparmiata la sua prestanza fisica, la sua salute, non soltanto si obbedirebbe a una legge molto importante, che è quella della salvaguardia dell'incolumità del cittadino (perchè il personale stanco è più facilmente vittima di errori e possono essere più facili gli incidenti nei confronti di terzi, con grave danno anche per la Società, responsabile civile), ma l'azienda migliorerebbe gli introiti nel disimpegno normale dei servizi.

Questo è un esempio di cattiva gestione, ma ve ne sono altri: ad esempio, certi emolumenti, che non hanno ragione di essere, dati ad alcuni dipendenti che assumono posizioni particolarmente odiose nei confronti del personale. Quando una gestione pubblica evitasse questi errori macroscopici, si troverebbe di già a poter risparmiare qualcosa da poter utilizzare per un ampliamento dei servizi.

Per quanto concerne il trattamento economico del personale, si sono fatti raffronti con i dipendenti di altre aziende di trasporto di Cagliari e si è constatato un divario molto notevole, intorno al 25 per cento sulle paghe effettivamente incassate. La riprova di questo divario è che oltre un ottavo del personale (800 elementi) se ne è andato, ha rinunciato alla liquidazione ed ha preferito cercar lavoro altrove. Una gestione pubblica eviterebbe questa politica; certo, dovrebbe accollarsi maggiori spese per il personale, ma forse queste maggiori spese, se il servizio fosse più frequente, se non si sbagliasse nella politica tariffaria costringendo troppi utenti a servirsi di mezzi propri o di altri mezzi privati, verrebbero compensate da maggiori introiti.

Una gestione migliore potrebbe recuperare una platea di entrate. E' da notare che in molte città, soprattutto in città in cui al centro si addensa molto traffico, la diminuzione degli utenti dei servizi pubblici è andata frenandosi. Questa tendenza presto si verificherà anche a Cagliari, dove la circolazione, soprattutto al centro, comincia ad essere faticosa, e chi vuole accostarsi al centro, tutto sommato, risparmia tempo servendosi del mezzo pubblico.

Sul problema dei servizi pubblici di trasporto credo che la Regione abbia già avuto indicazioni utili dalla commissione a suo tempo nominata. Queste indicazioni potranno essere di base per impostare il problema della gestione pubblica; e non credo che gli enti interessati possano, oggi come oggi, assumere una posizione che non sia responsabile, che non sia favorevole alla gestione pubblica del servizio. In concreto, però, i problemi da affrontare, ancora prima di aprire trattative per la pubblicizzazione, sono molti. La questione del riscatto rientra soltanto in una certa competenza politica della Regione. Riguarda molto più strettamente gli enti che dovranno esercitare il servizio direttamente, per mezzo di un consorzio, e l'autonoma deliberazione degli enti interessati. Però c'è da dire, molto chiaramente, che il prezzo di riscatto non deve essere comprensivo del patrimonio realizzato con entrate dovute ai cittadini; l'incremento patrimoniale, l'acquisizione di nuovi mezzi di trasporto, sono avvenuti con il risparmio dei lavoratori, con partite di giro non molto chiare, con liquidazioni di danni di guerra e con forme di autofinanziamento sulle tariffe. Queste famose tariffe, che non bastano mai a coprire il costo di esercizio, sono tali da consentire forme di autofinanziamento! La contabilità potrà smentirmi sessanta volte al giorno, ma i dati mi danno ragione, perchè il patrimonio dei mezzi circolanti è sotto gli occhi di tutti, il numero delle cambiali ancora da pagare è del pari sotto gli occhi di tutti; aumenti di capitale, che io sappia, ve ne sono stati assai pochi. Alla costituzione del patrimonio della Società delle Tramvie ha partecipato la comunità, e se gli enti addetti alla vigilanza non sono intervenuti, in sede di valutazione degli impianti, di pagamento delle quote di riscatto, devono tener conto di questo fatto. In materia di contrattazione ciò può dare forza politica, anche se non è materia assai facilmente opponibile sul piano di diritto. Poichè chi paga in genere ha il coltello dalla parte del manico, e l'azienda ha gran voglia di vendere, si paghi ciò che è dovuto, e non ciò che l'azienda ha ottenuto dalla comunità.

E' un problema di giustizia, che gli amministratori degli enti interessati conoscono benissimo. Ed è sperabile che gli Enti locali sappiano tutelare gli interessi della cittadinanza interessata, perchè a tutti dispiace sapere di aver pagato il biglietto 20 o 30 centesimi di più e poi, in sede di riscatto, non trovare quei 20 o 30 centesimi sotto forma di tram o filobus.

In conclusione di questo mio discorrere, è bene vedere la possibilità concreta di dar vita ad una gestione pubblica dell'azienda tranviaria di Cagliari e delle frazioni. Occorre tener presente che l'*hinterland* di Cagliari arriva a Sinnai, a Sestu, a Maracalagonis, a Settimo e a Capoterra; se volessi dare uno sguardo alle Ferrovie Complementari, potrei dire con ragione che arriva sino a Dolianova. Da tutti questi centri si sposta la manodopera che deve lavorare a Cagliari. Il problema riguarda quindi tutti questi centri, che possono dar luogo ad un comitato per la gestione pubblica. La legge sulle nazionalizzazioni consente la gestione diretta da parte di un Consorzio di Comuni. Credo, d'altro canto, che la volontà di arrivare a questo tipo di gestione vi sia, e non soltanto nei componenti del Consiglio comunale di Cagliari.

Ma come trovare i mezzi per far fronte ad una gestione pubblica? Occorre non solo riscattare gli impianti, al che si può far fronte con una accensione di debiti; occorre anche riordinare l'azienda, soprattutto riordinarla tenendo conto della espansione urbanistica di Cagliari. (Sinò ad ora, il piano regolatore a Cagliari è stato fatto da poche persone e la città si è sviluppata dove queste persone hanno consentito che si sviluppasse, anche se ciò significava rovesciare le sane norme dell'urbanistica). Occorre rispettare le previsioni urbanistiche! Cagliari fra poco avrà un suo piano regolatore e ciò comporterà la necessità di un piano regolatore per i Comuni vicini e un piano zonale. Poichè i trasporti sono praticamente il filo di guida della trama della sistemazione urbanistica, occorre che la municipalizzazione o la pubblicizzazione avvenga in concordia con i cittadini.

Esiste una esigenza di fondo dello sviluppo urbanistico, una esigenza di fondo che comporta un largo sviluppo dei servizi. Ed è chiaro che questo sviluppo comporta anche la gestione di linee largamente passive, quale quella Cagliari-Capoterra, che non può certo, nella situazione attuale, avvalersi di redditizie fermate intermedie. Dinanzi a queste prospettive non si possono oggi fare esatti calcoli finanziari. E' da tener presente, comunque, che gli Enti locali hanno la possibilità di accedere a prestiti anche rilevanti. Ma sarà un problema, questo, da porsi in seguito, una volta decisa la pubblicizzazione. D'altro canto, non è detto che il servizio autofilotranviario debba essere gestito esclusivamente dai Comuni. Alla gestione può partecipare anche l'Amministrazione provinciale, o il consorzio per la zona industriale o la Camera di commercio. Ma questo è un problema che non riguarda il Consiglio regionale.

C'è, piuttosto, un problema di altra natura, che dobbiamo porci. Se si usa un certo trattamento per una comunità, non se ne può usare uno diverso per le altre. Non si possono fare trattamenti per figli e per figliastri. Tutto sommato, dunque, mi pare che il Consiglio possa liberamente esprimere il suo voto, il suo gradimento, la sua volontà per facilitare una gestione pubblica dei servizi di trasporto nel capoluogo della regione e che debba impegnare il Governo a dare un aiuto sul piano tecnico amministrativo per un esame approfondito del problema, dato che i singoli Comuni interessati non dispongono dei mezzi degli Ispettorati della motorizzazione. Oggi non mi pare si possa dire altro. Non abbiamo idea di quale possa essere il costo totale dell'operazione e l'onere che dovrebbero sopportare gli Enti locali interessati. Dobbiamo decidere e deliberare prevedendo anche conseguenze di ordine economico per la Regione. C'è da tenere inoltre presente l'esperienza di molte città che hanno attuato la municipalizzazione dei servizi di trasporto facendo ricorso al credito speciale degli istituti che operano in questo settore. Questa esperienza dovrebbe confortarci.

Concludendo: il problema, una volta decisa

la pubblicizzazione, deve essere valutato attentamente. C'è da dire, comunque, che l'operazione non soltanto è fattibile, ma si presenta anche tranquillante.

A questo punto io chiedo ai colleghi del Consiglio regionale di manifestare pubblicamente la loro volontà affinché venga gestito da enti pubblici il servizio dei trasporti urbani a Cagliari e dintorni. (*Consensi al centro*).

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

GHIRRA (P.C.I.). Signor Presidente, non voglio cadere nella tentazione di volermi ulteriormente soffermare — e non perchè questi argomenti non meritino un giusto rilievo — problemi che già sono stati trattati e dal collega Cambosu e dal collega De Magistris, problemi che si riferiscono ai trasporti, al personale dipendente della Società delle Tramvie, all'azienda e, più in particolare, alla funzione che la Regione ha svolto in occasione dell'ultima vertenza degli autoferrotranvieri. Su quest'ultimo problema intendo tornare più avanti, perchè vi è una valutazione politica da dare dell'atteggiamento assunto dalla Giunta. Il collega De Magistris diceva poco fa che la Giunta regionale, e non soltanto essa, non ha assunto un'energica posizione nella circostanza della vertenza degli autoferrotranvieri. Il giudizio di un consigliere della maggioranza evidentemente ha il suo peso e la sua rilevanza; io lo condivido nella sostanza, perchè nella forma direi che dovrebbe essere ancora più marcato.

In effetti, non soltanto è mancato un energico intervento della Giunta: si è giunti, addirittura, ad un intervento che ha schierato il potere politico regionale dalla parte del padronato. L'onorevole Dettori era allora Assessore regionale al lavoro e l'onorevole Contu Assessore ai trasporti. Mi piace ricordare che qualche giorno fa l'onorevole Dettori, discutendo la mozione dei pastori, assumeva dinanzi al Consiglio una posizione di grande equilibrio, di grande serenità, affermando che il mediatore politico delle vertenze in materia di lavoro può ottenere o no risultati apprezzabili a seconda

delle circostanze. A detta dell'onorevole Dettori, nel Nord, tante volte si può appianare una vertenza, non soltanto perchè il mediatore ha buona volontà, ma anche perchè c'è una tale pressione da parte dei lavoratori interessati che l'opera del mediatore viene ad essere favorita. Ora, si potrebbe domandare all'onorevole Dettori se nel caso della lotta degli autoferrotranvieri vi fosse o no la giusta pressione della categoria. Si può dire che, in quella circostanza, mancò alla volontà politica della Giunta regionale un sostegno di massa? Credo che nessuno possa contestare che gli scioperi, le manifestazioni continue, permanenti, per tre o quattro mesi, organizzate in quella circostanza da tutti i lavoratori autoferrotranvieri sardi su scala regionale, e le punte di acutezza nella lotta che si vennero a palesare soprattutto nella città di Cagliari, se vi fosse stata una volontà politica, orientata verso la mediazione, non potevano non dare una soluzione. La verità è che non di un debole intervento del potere politico si è trattato, ma di un intervento destinato a favorire le posizioni di resistenza e intransigenza padronale. Questo mi sembrava opportuno dire per esprimere una valutazione politica dell'azione del Governo regionale...

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. Le sue sono affermazioni gratuite.

GHIRRA (P.C.I.). Onorevole Covacivich, mi era sorto per un momento il dubbio che lei si sarebbe giustificato affermando che in quel momento non faceva parte della Giunta; ma il fatto che lei mi interrompa a questo modo fa sì che io accomuni a quella degli altri Assessori anche la sua volontà politica.

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. Non posso accettare assolutamente il suo modo di vedere.

GHIRRA (P.C.I.). Onorevole Covacivich, la strada dell'inferno è cosparsa di buone intenzioni, si usa dire; ebbene, le vostre buone intenzioni erano quelle di aiutare i lavoratori.

Fatto sta che quel documento letto poc'anzi dal collega Cambosu non ha un valore sindacale, ha un valore politico. Voi avete fornito i soldi alle aziende perchè li trasmettessero ai lavoratori con l'impegno però che questi rinunciassero all'esercizio di un loro diritto. Questo è praticamente il contenuto del documento che i lavoratori dovevano firmare. E questo non è soltanto un problema sindacale, ma anche un problema politico e sociale; e mi auguro che questa posizione non possa essere assunta anche dall'attuale Assessore ai trasporti.

Credo sia facilmente dimostrabile che la Società delle Tramvie pratica salari bassi, i più bassi rispetto ad altre aziende similari per potenza, per capacità, in rapporto alla popolazione, agli utenti nel quadro della vita del nostro Paese; tant'è che i cento tranvieri che hanno lasciato Cagliari svolgono oggi il loro lavoro a Milano, a Roma, a Bologna eccetera. Vi sono dei guidatori che hanno preferito andare a fare il fattorino in altre città, ottenendo un salario migliore. Appena il mercato del lavoro ha potuto consentire una certa libertà di movimento, il lavoratore ha preferito rompere il contratto con la Società Tramvie della Sardegna e cercare lavoro altrove.

Credo che nessuno vorrà difendere la Società Tramvie della Sardegna. Il problema dei trasporti urbani ed extraurbani è di grande importanza e di grande attualità, anche a livello nazionale. Purtroppo, questa attualità, tante volte, non è stata determinata tanto da una iniziativa del potere pubblico, quanto da fatti e avvenimenti in relazione allo sviluppo caotico dei servizi, in relazione alle esigenze che la vita moderna presenta, dall'affluenza della manodopera dai piccoli centri vicini ai grandi agglomerati urbani delle grandi città, ai posti di lavoro. Si sono così create situazioni esplosive. A Napoli è successo quel che è successo; a Roma, alcuni mesi fa, si sono avute le grandi, energiche manifestazioni popolari, di cui tutti abbiamo avuto notizia. Il problema dei trasporti è diventato uno dei problemi chiave, che si inserisce nel contesto di scelte di politica economica e sociale.

Il problema dei trasporti va visto non iso-

lato, ma assieme ai problemi dello sviluppo economico, ai problemi dei rapporti sociali. Chi paga il costo dei servizi pubblici? Si dice: paga l'utente. E chi è l'utente? Il cittadino che si serve del pubblico servizio, dei mezzi di trasporto. In realtà, l'utente, il lavoratore, l'operaio, l'impiegato pagano, e talvolta l'incidenza del costo del trasporto sul salario e sulla retribuzione del lavoratore diventa notevole. L'incidenza del costo di trasporto per una lavoratrice della Rinascente o dell'U.P.I.M. (aziende commerciali di Cagliari) che proviene da Quartu, incide per un 15-20 per cento sul suo salario. Se si volesse calcolare l'incidenza per una famiglia di lavoratori, di operai, di impiegati con due o tre figli, che ogni giorno devono raggiungere la scuola, si avrebbero percentuali rilevanti. A vantaggio di chi paga l'utente? Questo è il punto. Chi si avvantaggia dell'attuale situazione non è soltanto la Società Tramvie della Sardegna; vi sono altri interessi legati all'esistenza della Società delle Tramvie o alle società ferroviarie... In definitiva, del servizio pubblico se ne avvantaggia prevalentemente il padronato, perchè i lavoratori debbono pur raggiungere il posto di lavoro. Il padrone, che per trasportare la energia elettrica alla sua fabbrica paga, che per trasportare i materiali alla sua fabbrica paga, per trasportare la forza lavoro non paga. Deve essere solo l'utente a pagare il servizio di trasporto pubblico a vantaggio del padronato.

Ecco un aspetto del problema che occorre valutare. E' da vedere se non sia opportuno che, a contribuire a pagare il costo del servizio pubblico, sia in primo luogo chi del servizio pubblico si avvantaggia, cioè il padronato, che attraverso il servizio pubblico vede trasportata una delle componenti fondamentali del processo produttivo: la forza di lavoro. Vi è qualcun altro che si avvantaggia del servizio pubblico di trasporto: i proprietari di aree fabbricabili, ad esempio, i proprietari dei grossi agglomerati che alla periferia della città sorgono e che si avvalgono di determinate politiche di dislocazione dei servizi di trasporto. Non debbono pagare niente, costoro? E' il

IV LEGISLATURA

LXVII SEDUTA

22 MAGGIO 1962

servizio pubblico che valorizza le aree fabbricabili, le abitazioni della periferia; ma deve pagare l'utente.

Il discorso è aperto. Una gestione economica dei servizi pubblici, anche se affidata ad enti pubblici, a me pare sia difficile da realizzare. Noi siamo per la pubblicizzazione — è ovvio e scontato —, però non ne facciamo un feticcio, perchè anche la pubblicizzazione potrebbe tornare a vantaggio delle forze economiche che poc'anzi indicavo.

Il problema fondamentale è quello dell'indirizzo da dare alla gestione pubblica del servizio. La pubblicizzazione è una questione di principio, sulla quale sollecitiamo il parere del Consiglio regionale; ma non basta, di per sé, la pubblicizzazione del servizio per dare una gestione che assolve alla funzione sociale ed economica cui ho accennato, tant'è vero che vi sono tante aziende pubbliche che sono largamente deficitarie perchè perseguono gli stessi indirizzi della gestione privata, gli stessi indirizzi per i quali si aumentano le tariffe per far fronte al risanamento del bilancio.

L'aumento delle tariffe è la strada più illusoria, più antisociale che si possa concepire per gestire un'azienda di pubblici servizi. Occorre vedere chi se ne avvantaggia; talvolta, vedi caso, a tariffe altissime corrispondono salari bassi, servizio pessimo, orari e percorrenze troppo lunghi e onerosi. Facciamo il calcolo statistico della percorrenza a ora presso qualunque azienda pubblica. Prendiamo, a Cagliari, per esempio la percorrenza San Benedetto - San Michele, che si dovrebbe realizzare, come previsto sulla carta, in 28 minuti. E' una percorrenza assurda, per la quale occorrono 32-33 minuti. Occorre considerare anche gli orientamenti nuovi che devono presiedere alla gestione dell'azienda pubblica. Un mio orientamento circa la gestione dell'azienda pubblica, e lo porto come elemento di discussione, è se non sia opportuno considerare la gestione pubblica urbana ed extra urbana di Cagliari attraverso un Consorzio tra Regione, Comuni e Provincia. Noi abbiamo l'area della zona di sviluppo industriale di Cagliari, che negli orientamenti della Regione dovrebbe es-

sere uno dei pilastri dello sviluppo sociale ed economico di Cagliari e del suo retroterra, come accennava il collega De Magistris. Il problema dei trasporti urbani ed extra-urbani va riferito non soltanto alla città e alle sue frazioni, ma anche al raggio di tutta l'area di sviluppo industriale, laddove il servizio pubblico deve fondersi con una politica di progresso sociale, al di là di ogni concezione privatistica. In questo caso, anche quegli elementi che in una gestione pubblica a sè stante sarebbero negativi, acquisterebbero invece valore per l'inserimento della politica dei trasporti in un contesto più generale. E' chiaro però che ciò si può ottenere soltanto se gli indirizzi che vengono preposti alla gestione dell'azienda pubblica siano radicalmente diversi da quelli che vengono attuati in alcune aziende pubbliche e soprattutto nelle aziende private.

Ho voluto toccare questi aspetti di politica economica, non le sembri strano, onorevole Covacovich: il politico non deve assumere atteggiamenti che...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Concordo che si tratta di indirizzi di alta politica economica.

GHIRRA (P.C.I.). Il fatto è, onorevole Covacovich, che non chiedete mai il parere dei lavoratori. Non è mai capitato, lo abbiamo constatato, che si siano invitati i lavoratori, o i loro rappresentanti ad esprimere parere circa le modifiche da apportare al Piano di rinascita e ai piani particolari. Bisogna tener presenti le valutazioni politiche più generali della democrazia italiana, di cui i sindacati sono una delle componenti fondamentali... tutti i sindacati, onorevole Covacovich. Dovete consultare i rappresentanti dei lavoratori, e non soltanto i rappresentanti del padronato o soltanto gli uffici tecnici. Questo è uno dei compiti fondamentali del suo Assessorato, il quale, nonostante le iniziative che ha preso e di cui si legge sulla stampa, fino ad ora ha ignorato l'esistenza delle organizzazioni sindacali.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ricordi che io ho fatto il sindacalista per 15 anni ed ho stipulato dei contratti che non possono vantare molti sindacalisti, in Italia.

GHIRRA (P.C.I.). Perchè non ha continuato in quella carriera?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. E' una carriera che bisogna iniziare da giovani.

GHIRRA (P.C.I.). Concludendo, onorevole Covacivich, io aspetto con particolare interesse le sue affermazioni su questo importante argomento. Spero voglia illuminare il Consiglio sulle conclusioni della commissione...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ma se le conosce meglio di noi!

GHIRRA (P.C.I.). Posto che le conosciamo, dobbiamo pur sempre rilevare che la Giunta

si è guardata bene dall'informare i consiglieri su queste conclusioni. La commissione di studio è la conseguenza di un dibattito svolto in Consiglio e, quindi, almeno per correttezza, i consiglieri dovevano essere messi al corrente ufficialmente, non ufficiosamente, delle conclusioni cui la commissione è giunta. Riteniamo comunque che questa sia un'ottima occasione per far conoscere atteggiamenti, posizioni, scelte, idee di carattere politico-economico che la Giunta intende perseguire. *(Consensi a sinistra)*.

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

La seduta è tolta alle ore 20 e 15.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco DiIliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1962