

LXVIII SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

MERCOLEDI' 23 MAGGIO 1962

Presidenza del Vicepresidente PIRASTU

INDICE

Assenze per più di cinque giorni	1333
Interpellanza (Svolgimento):	
CONGIU	1347-1348
COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	1347
Mozione concernente la Società Tramvie della Sardegna (Continuazione della discussione):	
PERNIS	1333-1338
NIOI	1334
CAMBOSU	1335-1336
JOVINE	1336-1339
COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	1336-1337-1339
PETTINAU	1339
GHIRRA	1341
PUDDU	1342

La seduta è aperta alle ore 10 e 55.

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

Assenze per più di cinque giorni.

PRESIDENTE. Comunico i nomi dei consiglieri che si sono astenuti dall'intervenire alle sedute per più di cinque giorni consecutivi: Masia, settima assenza.

Continuazione della discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della mozione Cambosu - Zucca - Sanna - Milia Francesco - Peralda - Pinna Pietro - Puddu sull'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.

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

PERNIS (P.D.I.U.M.). Signor Presidente, onorevoli consiglieri, la Giunta, a mio avviso, ha mancato di correttezza nei riguardi del Consiglio per non averlo informato delle conclusioni cui è giunta la Commissione incaricata dello studio della questione tranviaria della città di Cagliari. Se la Giunta avesse presentato una relazione, si sarebbe evitata la ripetizione in quest'aula di accuse infondate, se non addirittura totalmente inventate, per la mancanza forse di nuovi argomenti da portare nella discussione.

Se eccettuiamo le notizie sul prolungarsi della tensione esistente fra le maestranze e la società, che i nostri colleghi sindacalisti hanno fornito al Consiglio (e che in realtà conosciamo già), la discussione, almeno finora, si è limitata, a mio parere, a una ripetizione di vecchie accuse e alla formulazione di nuove accuse infondate, e qualcuna — ripeto — inventata di sana pianta. Abbiamo sentito un oratore della maggioranza parlarci di rapporti umani poco edificanti tra società e lavoratori. Non so se per favorire i cosiddetti rapporti umani, almeno nel senso che mi pare dia all'espressione

IV LEGISLATURA

LXVIII SEDUTA

23 MAGGIO 1962

il collega De Magistris, la via migliore sia quella di alimentare con benzina il fuoco, specialmente quando questa azione proviene da un rappresentante di un partito di maggioranza che possiamo definire un partito di ordine.

Si è persino arrivati a muovere accuse di carattere calunnioso quando si è affermato che dai bilanci presentati dalla Società tranviaria è difficilissimo trarre conclusioni, in quanto si tratta di bilanci assolutamente poco chiari. Egregi colleghi, i bilanci o si sanno leggere o non si sanno leggere: se non si sanno leggere, si ammetta la propria ignoranza senza accusare società, enti o persone che, salvo prova contraria, hanno diritto a tutta la stima degli organi pubblici e delle singole persone. Che i bilanci delle società siano sempre controllabili è garantito dalla legge, che obbliga a sottoporre tali bilanci all'esame del fisco entro determinate date; e noi sappiamo che il fisco italiano, per fortuna, ha possibilità di controllo, di esame e di ricerche che forse nessun altro ente pubblico possiede. Non ci sono soltanto i funzionari, ma c'è la tributaria che, avendo una organizzazione capillare in tutto il Paese, è in grado di controllare i bilanci al centesimo. Come se ciò non bastasse, a me risulta che il bilancio della Società Tramvie è stato discusso e approvato, in base alla legge del 2 agosto 1952 sull'ammodernamento, anche da due consiglieri imposti dallo Stato e che ormai fanno parte di diritto della società. Si tratta dell'Ispettore della Ragioneria generale dello Stato e di un consigliere della Corte dei Conti.

Amico De Magistris, quando ella dubita della veridicità di quel bilancio, mi permetta di dirle che non solo calunnia una società, ma calunnia lo stesso Stato italiano, che, attraverso i suoi rappresentanti, fa parte di diritto di quella società.

NIOI (P.C.I.). Evidentemente è la unica grossa società italiana che denuncia tutti i suoi profitti!

PERNIS (P.D.I.U.M.). Abbiamo poi sentito altre inesattezze, chiamiamole così. L'amico Cambosu, mi pare, ha sostenuto che la Società

Tramvie avrebbe ottenuto dal Ministero un contributo di oltre 700 milioni di lire per la istituzione del servizio filotranviario Quartu-Cagliari. A me la cifra è sembrata, per quel po' di esperienza che possiedo, talmente sproporzionata che mi sono creduto in dovere di chiedere conferma alla Società delle Tramvie. La risposta che ho ricevuto è che alla società è stata assegnata (ma non ancora erogata) la somma complessiva di 243 milioni e 730 mila lire; questa somma è di due terzi inferiore a quella dichiarata dall'amico Cambosu. La Società ha dovuto affrontare i lavori di impianto delle linee, l'acquisto dei veicoli e la costruzione della centrale elettrica di conversione. Ripeto che, non per la gestione della linea, ma per l'impianto della linea, per l'acquisto dei veicoli e per la costruzione di una centrale elettrica, la Società Tramvie non ha ricevuto 700 e tanti milioni, ma ne ha avuto soltanto la terza parte. Questo per l'esattezza.

Potrei contestare le altre accuse, mosse ieri in Consiglio soltanto perchè non si avevano argomenti validi da portare. Comunque, lo scopo della mozione in discussione non era quello di mettere sotto accusa la Società delle Tramvie, anche se i presentatori poi hanno fatto scadere i loro argomenti — mi si consenta il termine — a livello del pettegolezzo.

L'amico Ghirra ha fatto una dissertazione di politica economica e ha enunciato una sua teoria sulla giustizia distributiva quando (il criterio è originale, indubbiamente) ha affermato che le spese di spostamento della mano d'opera devono essere a carico dei datori di lavoro e non della comunità. Il criterio è per lo meno opinabile. La teoria perde però il suo valore quando nella mozione si fa comprendere chiaramente che, qualora gli aumenti delle tariffe includessero anche aumenti alla mano d'opera, non vi sarebbe ragione di opporsi ancora a tali aumenti. Se noi ammettiamo che gli aumenti di tariffa siano giustificati in quanto comportano anche l'aumento di salario delle maestranze, mi pare che cada tutto il criterio di giustizia distributiva enunciato ieri sera dall'amico Ghirra.

La verità è che è molto difficile risolvere problemi di tale importanza nei banchi del Consi-

glio regionale, se non si conosce la materia dei trasporti molto a fondo, che è estremamente complessa e difficile. Io ho avuto la fortuna di avere all'Università due professori molto preparati, i professori Asquini e Brunetti, colonne della politica economica e particolarmente della politica dei trasporti. Le teorie che esponeva nelle sue lezioni il professor Asquini erano però in netto contrasto con quelle che esponeva il professor Brunetti, ambedue specializzati e notoriamente, diremo, capi scuola della politica dei trasporti in Italia. Sostenere quindi che la soluzione del problema dei trasporti (almeno per quanto riguarda la zona di Cagliari) è possibile soltanto affidando all'Ente pubblico la gestione, è per lo meno una teoria discutibile, opinabile. Con la stessa fondatezza con cui si sostiene questa tesi, io potrei sostenere quella opposta, perchè, purtroppo, la esperienza dimostra che le aziende di trasporti sono eternamente passive, sia quelle pubbliche che quelle private. Se qualche azienda fa eccezione, si tratta di aziende private, mai di pubbliche.

Tornando al criterio di giustizia distributiva enunciato dall'amico Ghirra — cioè, che non è giusto che sia la collettività a pagare —, se ci basiamo sulla esperienza passata e presente arriviamo alla conclusione che, purtroppo, si vuol costringere sempre la comunità a pagare i *deficit* delle gestioni dei trasporti private, ma soprattutto pubbliche. Un esempio molto evidente è quello delle Ferrovie dello Stato, per le quali sappiamo quante decine di miliardi gravano sul pubblico erario. Salvo errore, siamo su 65-70 miliardi all'anno. Tipico episodio di questa situazione il rifiuto, da parte dell'Amministrazione ferroviaria statale, di assumere la gestione delle ferrovie a scartamento ridotto. Circa 6-7 anni fa, data la situazione fallimentare di tutte le compagnie a scartamento ridotto in Italia, i singoli amministratori offrirono allo Stato di restituire le concessioni salvo il pagamento delle spese relative al materiale rotabile che le compagnie avevano affrontato. Il Ministero rispose di non essere in grado di assumere tali gestioni, in quanto il passivo sarebbe certamente salito, se si fosse passati a una gestione pubblica...

CAMBOSU (P.S.I.). Intendevano tenere le gestioni attive, scaricando sullo Stato quelle passive.

PERNIS (P.D.I.U.M.). No, volevano giungere alla cessione completa delle linee; chiedevano che lo Stato in pratica revocasse le concessioni con un accordo pacifico.

Abbiamo ancora un'altra prova della gestione purtroppo fallimentare di tutte le pubbliche amministrazioni in questo campo. In occasione della precedente discussione su questo argomento, accennai alla gestione deficitaria del Comune di Napoli (si tratta di miliardi) e a quella del Comune di Milano (anche qui miliardi). Oggi posso aggiungere che la gestione del Comune di Roma è deficitaria di ben 8 miliardi e 630 milioni. Se dividiamo questi 8 miliardi e 630 milioni per dieci (più o meno la proporzione tra Cagliari e Roma), arriviamo a 863 milioni che, divisi per i 200 mila abitanti circa della città di Cagliari, danno una tangente di 4 mila 300 lire per ogni cittadino. Notate che lo abbonamento sui tram cittadini costa 2.600 lire mensili per una linea, e che per studenti, operai, eccetera, costa appena 1.300-1.400 lire. Quindi, trasferendo l'azienda al Comune di Cagliari, rischiamo di far pagare il doppio l'abbonamento normale, e non solo a coloro che vanno in tram. Questi sono dati autentici, che chiunque può controllare.

Con ciò non voglio affermare di essere assolutamente contrario a una gestione pubblica delle Tramvie; se, malgrado la lunga esperienza, si dimostrasse che la pubblicizzazione dei servizi tranviari rappresenta il toccasana per i Comuni di Cagliari, Quartu e gli altri vicini, io non potrei che essere favorevole. Mi domando, però: quale ente pubblico potrebbe provvedere alla gestione? Ieri ho sentito accennare a un consorzio tra Comuni (di Cagliari, Quartu e altri minori del Campidano), Amministrazione provinciale e Amministrazione regionale. Ormai sono dodici anni che molti di noi fanno parte del Consiglio regionale e abbiamo notato che, tutte le volte che si è chiesta la partecipazione della Regione a una impresa, si sono offerte condizioni che potevano far pensare a

rapporti paritetici tra tutti i componenti del consorzio, dell'associazione, della compartecipazione, chiamatela e definitela come volete; ma dopo un po' di tempo abbiamo visto che, a sborsare i quattrini, è stata in sostanza la Regione nella misura del 90 e persino del cento per cento. Quando si prospetta questa soluzione, giustificandola con il fatto che la zona di Cagliari è importante dal punto di vista industriale per cui è giusto che la Regione in tutto o in parte affronti gli oneri della gestione, io mi dichiaro assolutamente contrario. Ne conseguirebbe inevitabilmente che i servizi pubblici di tutti i Comuni della Sardegna farebbero capo alla Regione, il cui bilancio, è noto a tutti, è già molto appesantito, ancorato ad un rilevante numero di interventi obbligatori e soprattutto non obbligatori.

Ritengo, perciò, che nessuno di noi possa assumere la responsabilità di approvare un ordine del giorno favorevole a una gestione con partecipazione regionale. Se la maggioranza del Consiglio regionale è favorevole a una gestione pubblica, affidi tale gestione a un ente o a un consorzio composto dai Comuni interessati, senza far assumere nuovi oneri alla Regione. Si tratta, infatti, di interessi particolari, e non generali. Se il Consiglio condividesse il principio che tutti i trasporti, anche quelli municipali, dovrebbero in gran parte — come purtroppo avviene in altri campi — pesare sul bilancio regionale, non potrei che dichiararmi assolutamente contrario. (*Consensi a destra*).

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

JOVINE (P.S.D.I.). Signor Presidente, onorevoli consiglieri, la discussione su questa mozione ha portato sui banchi del Consiglio un accusato: la Società delle Tramvie della Sardegna. Per limitare immediatamente il campo del mio intervento, dirò che non intendo fare l'avvocato difensore della Società delle Tramvie, anche perchè i miei convincimenti politici non me lo consentirebbero. Dispiace però constatare che elementi responsabili del partito di maggioranza vengano in quest'aula consiliare

a scagliare i loro anatemi su questa società, che, essendo privata, ha sempre fatto e continuerà a fare i suoi interessi. E' ovvio che, se si muove un'accusa, questa dev'essere mossa non alla Società delle Tramvie, ma alle autorità preposte alla salvaguardia dei diritti della collettività, che sono venute meno ai loro doveri sia nel 1959 che nel 1960 quando la Società, con atto unilaterale, aumentava le tariffe senza che alcuno intervenisse a ostacolare la decisione. A sostegno della deliberazione della Società venne adombrata la tesi che gli aumenti di tariffe dovessero servire per coprire gli aumenti delle retribuzioni del personale dipendente. In realtà, avvenne il contrario: la Società aumentò, del 17 per cento la prima volta e del 16 per cento la seconda volta, le tariffe urbane ed extra-urbane senza che il personale dipendente godesse dei maggiori introiti, calcolati, se non vado errato, in 105 milioni.

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. In che anno?

JOVINE (P.S.D.I.). Nel 1959-1960, onorevole Assessore. La prima volta accadde durante il famoso sciopero durato 15 o 20 giorni, la seconda volta due anni fa, in novembre o in dicembre. Al Consiglio comunale di Cagliari — preoccupati dell'allarmante fenomeno, che periodicamente si verifica in campo tariffario — abbiamo approvato, mi pare all'unanimità, una risoluzione, un ordine del giorno nel quale si auspicava per lo meno la pubblicizzazione dei servizi urbani. Rincesce, però, che elementi della maggioranza pongano sotto accusa una Società, che, ripeto, essendo privata, tende a fare i propri interessi; nella fattispecie credo che essa non sia mai venuta meno — mi corregga l'amico Cambosu, se sbaglio — all'applicazione del contratto nazionale di categoria...

CAMBOSU (P.S.I.). Innumerevoli volte!

JOVINE (P.S.D.I.). Obiettivamente debbo dire che a me questo non risulta. D'altra parte, se la Società delle Tramvie fosse venuta meno ai doveri previsti dalla legge, voi sindacalisti

avreste avuto tutto lo spago in mano per porla sotto accusa (non in questa, ma in altra sede). La verità è questa, caro Cambosu. Certo, non spetta alla Società tutelare gli interessi dei suoi dipendenti, perchè, è ovvio, il contrasto tra il datore di lavoro e il lavoratore c'è sempre stato e sempre ci sarà fintanto che le autorità non vi porranno rimedio. Quale è il rimedio? Caro Cambosu, dal momento che trattiamo questo problema, è opportuno, a mio avviso, esaminarlo fino in fondo. La questione di fondo è questa: il servizio tranviario, poichè è di pubblica utilità, deve essere sottratto all'imperio della società privata. Piuttosto che trincerarsi dietro una polemica sterile, portando la Società delle Tramvie sui banchi del Consiglio regionale come accusata, è meglio dire: le autorità preposte alla tutela sono venute meno ai loro compiti. Queste autorità sono quelle regionali, che per l'articolo 3 dello Statuto hanno competenza piena in materia di trasporti.

Le questioni affiorate a proposito delle valutazioni dei bilanci, dei cespiti, delle rivalutazioni, sono, a parer mio, marginali. Noi dobbiamo prima di tutto fare un'affermazione di fondo, cioè che un pubblico servizio, esistendo per il bene della collettività, deve essere sostenuto dalla collettività stessa. L'amico onorevole Pernis ha esposto un punto di vista che io rispetto e che è legato ai canoni dell'economia liberistica. Sono stato sempre e sono un socialista, per cui il mio punto di vista sull'argomento è diverso, opposto, anche se riconosco che talvolta la pubblicizzazione del servizio comporta un aggravio delle spese, che una società privata tende a ridurre al minimo. Ma anche questo è aspetto secondario del problema.

Le Ferrovie dello Stato hanno un *deficit* di circa 65 miliardi annui, ai quali bisogna aggiungere i 50 miliardi che il Tesoro versa per sovvenire a tutti i trasporti gratuiti o semi-gratuiti. Il *deficit* ascende perciò a circa 115 miliardi. L'onere di questo *deficit* grava sul popolo italiano, perchè i trasporti sono di preminente carattere pubblico, hanno una funzione insostituibile; e, da un punto di vista sociale, è giusto

che l'onere venga sopportato da tutta la collettività.

Per i trasporti urbani il principio è identico. Noi dobbiamo affrontare piuttosto il punto fondamentale del problema: il passaggio della gestione deve avvenire in modo tale che l'onere del probabile disavanzo ricada sulle collettività più ampie (e in questo punto non concordo con l'amico onorevole Pernis). La Regione, come ente che sovraintende a tutta la vita isolana, è impegnata a fondo per risolvere i problemi di tutta la nostra Isola, e questo dei trasporti è un problema di enorme importanza. Quando però parliamo di pubblicizzazione dei servizi, non limitiamo il problema al Comune di Cagliari, ma estendiamolo a tutti i Comuni in cui esiste un servizio di trasporti. La Regione, ente massimo della nostra Isola, deve intervenire con tutto il suo peso. La proporzione della partecipazione si studierà in relazione alla maggiore o minore capacità dei Comuni e degli enti che intervengono nella gestione. Al Consiglio di Cagliari votammo una risoluzione che auspicava la pubblicizzazione — e non la municipalizzazione — del servizio, perchè è noto che il Comune di Cagliari, con un *deficit* di quasi un miliardo, non potrebbe assumere tutto l'onere di una gestione...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Come quel tale che, non volendo levare le castagne dalla padella per non scottarsi, disse ad un altro: levale tu!

JOVINE (P.S.D.I.). No, onorevole Covacivich, questo è un suo punto di vista personale. Voi avete il dovere di intervenire, di risolvere questi problemi anche dal punto di vista finanziario, così come intervenite in altri settori...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Non abbiamo nessuna competenza, in proposito.

JOVINE (P.S.D.I.). Si hanno le competenze che si vogliono avere, onorevole Covacivich.

Comunque, non intendevo polemizzare su questo argomento con la Giunta regionale, ma vo-

levo soltanto fare voti affinché vengano pubblicizzati i servizi con l'intervento della Regione. Ripeto, quale dovrà essere il peso della Regione non sta a me precisarlo; noi, però, auspichiamo l'intervento della Regione per dirimere la controversia, che rischia di protrarsi a lungo, con danno di quella parte di popolazione che è costretta, come me, a servirsi del tram e degli altri mezzi pubblici. Sottraendo all'imperio della privata iniziativa questo servizio, che è molto importante, come diceva l'amico Pernis (ed è un campo molto complesso, nel quale non si sa mai quale risoluzione si possa adottare per il bene della collettività), sottraendolo, dicevo, all'imperio della società privata, noi faremmo l'interesse di tutta la popolazione della Sardegna e non solo di Cagliari.

Ed è per questo che io penso che la mozione abbia circoscritto effettivamente il problema dei servizi urbani in Sardegna: è necessario sottrarre all'imperio dell'iniziativa privata questo vasto settore, che l'iniziativa privata stessa detiene a solo scopo di sfruttamento e che dà effettivamente possibilità alle società interessate di trarre rilevanti utili.

Penso ora alle affermazioni dell'onorevole Cambosu quando parlava della Società delle Ferrovie Complementari, la quale ha scisso artatamente la gestione delle autolinee, perchè attiva, da quella della strada ferrata, perchè passiva. In altre parole, si aggira l'ostacolo per poter sottrarre allo Stato, e quindi alla collettività, miliardi di sovvenzioni che occorrono per rimpolpare i bilanci deficitari. Questa è la verità. Non si può negare che la Società delle Ferrovie Complementari Sarde viva alle spalle dello Stato. Dice Pernis che in un convegno i rappresentanti delle Ferrovie dello Stato rifiutarono di prendere in esame l'opportunità della gestione delle ferrovie concesse. Era un modo per superare l'ostacolo, perchè, in effetti, chi paga, caro Pernis, è sempre lo Stato italiano con cospicue sovvenzioni, questa è la verità.

In ultimo, vorrei accennare ad un altro punto fondamentale della questione, e cioè le tariffe. Cagliari ha il privilegio di pagare le tariffe più alte d'Italia. Chi usufruisce del tram,

oggi, in periodo di motorizzazione, in cui anche l'umile manovale si serve della lambretta? La classe dei diseredati. Non si può negare che oggi i tram e i pullmann sono affollati soltanto da coloro che non possono usufruire di un altro mezzo, e dalla popolazione femminile in genere. Ora, tutto l'onere, il maggior onere di queste tariffe, si riversa su una classe non abbiente, questo lo sappiamo tutti, per circa 2.000 lire *pro capite* al mese. L'incidenza di questa tariffa sul magro bilancio familiare è enorme. Pensate a una famiglia media (due, tre figli giovani, studenti, e marito e moglie): si tratta di cinque persone che debbono pagare uno scotto di 10.000 lire mensili ai trasporti urbani.

Non si è mai avuto un serio intervento da parte dell'autorità per risolvere il problema del trasporto dei lavoratori! Si sono poste limitazioni tali che uno studente che, per ragioni di orario, è costretto a seguire dei turni di lezioni pomeridiane, non può usufruire del biglietto di andata e ritorno, per il quale la tariffa è di 60 lire. A Roma, con dieci lire, prima delle otto, si gira tutta la città! E' vero che a Roma il deficit raggiunge gli otto miliardi, ma, caro Pernis, è giusto che questo deficit lo sostenga la collettività: è un problema che noi dobbiamo affrontare alla luce dell'indirizzo attuale della politica nazionale. Vogliamo forse dimenticare che c'è stata un'apertura a sinistra e che il governo studia progetti di legge per le nazionalizzazioni? Vogliamo noi qui creare un compartimento stagno o vogliamo invece collegare la politica regionale con quella del Governo?

PERNIS (P.D.I.U.M.). Allora intendiamo rinunciare alla nostra autonomia...

JOVINE (P.S.D.I.). Onorevole Pernis, l'autonomia ella la vede da un punto di vista che non voglio discutere, ma che non condivido. Dal momento che mi trovo dall'altra parte della barricata le dico che l'indirizzo del Governo dovrebbe riflettersi direttamente anche sulla vita regionale; sempre; non solo quando si tratta di far approvare il Piano di rinascita

della Sardegna! Ci deve essere un nesso costante tra la politica nazionale e quella regionale, altrimenti noi costituiremmo dei compartimenti stagni. Per finire, io vorrei pregare l'onorevole Assessore e la Giunta di fare proprie queste istanze. D'altra parte, la mozione, come diceva l'altro giorno l'amico Cambosu, non è un documento sul quale ci si possa accapigliare, poichè dovrebbe rappresentare una questione di normale amministrazione. Ma io dico, e mi appello agli onorevoli consiglieri che come me conoscono tutta l'Italia, che forse le vestigia di un'antica società sono rimaste soltanto a Cagliari, perchè in tutte le città del Continente, di una certa importanza, i servizi o sono municipalizzati, o sono pubblicizzati...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Municipalizzati, non nazionalizzati.

JOVINE (P.S.D.I.). Onorevole Assessore, stiamo parlando di pubblicizzazione, di cui la municipalizzazione è una forma. Si vedrà che cosa penseranno gli enti interessati ma ella, onorevole Assessore, dovrebbe intervenire a dare la spinta necessaria. Ed infine, una ultima raccomandazione: metta il dito sulla piaga delle tariffe, poichè questo ricade nella sfera della sua competenza. Ella dovrebbe intervenire affinché le tariffe siano diminuite, perlomeno per gli strati della popolazione più umile e meno abbiente, cioè per i lavoratori, gli studenti, le massaie, tutti coloro che non possono essere assoggettati ad una continua emorragia di danaro, quale si tollera soltanto nella città di Cagliari e in Sardegna. (*Consensi*).

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

PETTINAU (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, voglio rispondere a quanto hanno affermato poc'anzi l'onorevole Pernis e l'onorevole Jovine, non per prendere le difese — chè per questo non ha bisogno del mio aiuto — del collega De Magistris, ma per ristabilire la verità dei fatti. Preciso subito che l'onorevole De Magistris ha affermato ieri che non si rie-

sce a leggere bene i bilanci della Società delle Tramvie; non ha sostenuto che i bilanci siano irregolari o che nascondano nelle pieghe chissà quali trucchi. L'onorevole De Magistris conosce bene i bilanci aziendali! A proposito poi di quanto ha affermato l'onorevole Jovine in apertura del suo intervento, debbo dire che si tratta di una verità lapalissiana, ovvia. Egli ha espresso la sua meraviglia per il fatto che i consiglieri della maggioranza si scagliano contro certe aziende private! Più ancora si è meravigliato perchè non ricordava che in altre sedi i rappresentanti della Democrazia Cristiana avessero ribadito chiaramente la necessità in questo settore della gestione pubblica...

JOVINE (P.S.D.I.). Pii desideri.

PETTINAU (D.C.). Sono affermazioni che abbiamo fatto. Ha sostenuto anche che non dovremmo scandalizzarci del fatto che l'azienda privata faccia i suoi interessi. E' ben per questo motivo che noi vogliamo la pubblicizzazione di certe aziende di interesse pubblico!

Passo ora a esaminare la mozione. Devo permettere che essa nella sua essenza è accettabilissima, poichè pone la questione fondamentale della pubblicizzazione dei trasporti urbani ed extra urbani. Le ragioni, a mio avviso, le hanno esposte molto chiaramente gli onorevoli Cambosu e De Magistris. Oggi che la città e l'*hinterland* del centro urbano di Cagliari stanno assumendo proporzioni notevoli, è indispensabile (non faccio un processo alla Società delle Tramvie, me ne guardo bene), più che mai, che l'esercizio dei trasporti urbani ed extra-urbani sia pubblicizzato. L'azienda privata non può, nel modo più assoluto, soddisfare, o almeno soddisfare pienamente, gli interessi della comunità; l'azienda privata non può e forse non vuole farlo. Su quali fatti baso le mie affermazioni? Ecco, noi vediamo che certe linee sono ben organizzate, hanno una notevole frequenza, che soddisfa le esigenze del cittadino, mentre altre linee sono, se non proprio abbandonate, certo insufficienti, perchè ritenute economicamente non produttive. Basti citare l'esempio della linea numero 8, che collega la zona di Giorgino con la Piazza Jen-

ne; della numero 6, che collega il quartiere di Castello con il centro della città; e della linea tranviaria Quartu-Cagliari.

Non si può dimenticare un altro particolare (anche non volendo, come l'onorevole Jovine, dare un giudizio troppo severo sull'azienda privata): i numeri che circolano durante il giorno possono essere considerati efficienti; i servizi diurni possono anche essere considerati abbastanza positivi, ma i servizi notturni lasciano troppo a desiderare. Dalle 21 in poi non si tratta più di un servizio, ma di un disservizio. Le vetture comode, che circolano velocemente per la città nelle ore di punta, vengono sostituite con trabiccoli, testimonianza della buona volontà dei nostri operai; quando li costruirono a Quartu nel lontano 1944-1945; trabiccoli che oggi sicuramente, oltre che essere insufficienti, non danno, diciamo chiaramente, decoro alla città.

Qualcuno si è lamentato delle critiche mosse ai dirigenti dell'azienda perchè nelle loro relazioni con i dipendenti non si dimostrano molto umani. A me consta che all'interno dell'azienda tranviaria è stato instaurato un clima se proprio non di terrore, certo almeno di paura. Anche se non ci è stato possibile seguire tutta la situazione nei minimi particolari, certi problemi li abbiamo studiati, seguiti e abbiamo appreso episodi di una certa gravità. La situazione attuale dell'azienda risale al 1944-'45, quando c'era una grande ricerca di lavoro. Oggi, invece, l'azienda ha bisogno di manodopera, anche perchè, come diceva ieri il collega De Magistris, diversi dipendenti hanno preferito andar via, trovarsi un'altra occupazione a Cagliari o fuori dell'Isola. Questo fenomeno non deve essere imputato soltanto alle retribuzioni, che sono notoriamente basse, ma anche al clima dell'azienda, che potrebbe definirsi dittatoriale. Mi consta che i massimi dirigenti si interessano dell'azienda in modo relativo, mentre i dirigenti medi, che dovrebbero essere i *traits d'union* fra lavoratori e massimi dirigenti, subiscono anche essi questo clima e si accaniscono perciò contro i loro dipendenti. Non poche volte ho visto questi famosi dirigenti supergallonati, appostati in mo-

do da non essere visti, piombare sui conducenti e sui bigliettai e redarguirli violentemente alla presenza di tutti i viaggiatori per ritardi minimi, non dovuti certo a cattiva volontà del personale. Posso essere d'accordo sul fatto che quando un dipendente manca debba essere redarguito, ma si deve farlo in sede opportuna e ciò rientra appunto nel campo delle relazioni umane.

Riferisco un episodio sintomatico, accaduto l'inverno scorso: un dirigente ha chiuso per un certo numero di ore, durante la notte, badate, la gabbia di osservazione a un dipendente che svolgeva il servizio notturno, lasciandolo all'aperto sotto la pioggia, in balia del vento e del freddo. Perchè lo fece? Non sono riuscito a trovare le ragioni per le quali quel dirigente ha impedito, a un dipendente del turno di notte, di trovar un riparo durante il suo lavoro.

Debbo ribadire che i motivi che hanno indotto il Gruppo democristiano a insistere per la pubblicizzazione del servizio tranviario, sono gravi, di preminente interesse sociale. E' necessario trovare una organizzazione efficiente, che non abbia come preminente scopo il lucro, che sappia espletare il servizio per il bene di tutta la comunità, di tutti i cittadini, un servizio efficiente, che appaghi le aspettative e i diritti di tutta la collettività.

Questo è il motivo fondamentale, ma non bisogna dimenticarne un altro molto importante, ed è quello della espansione della città e quindi delle nuove necessità che ne conseguono. Stiamo vivendo un periodo in cui si ha bisogno di spostarsi con grande rapidità e facilità. E' un'esigenza dell'uomo moderno, che deve essere appagata. Notiamo, di contro, che i mezzi di locomozione (quelli delle Ferrovie dello Stato, per non parlare di quelli delle Ferrovie Complementari, che, ad eccezione di pochi locomotori, sono veramente antiquati) sono insufficienti. Se non fossimo Sardi, forse, vedendo in circolazione i trabiccoli delle Complementari, ci verrebbe da ridere, se non sentissimo un senso di ribellione di fronte a queste macchine superate e in istato di manutenzione veramente deprecabile.

In questa situazione, si può notare la *longa manus* di un grosso dirigente, che risiede tranquillamente a Roma e dirige il servizio delle Ferrovie Complementari, sia detto per inciso, attraverso il telefono. Comunque, ciò accade anche perchè i dirigenti locali, pur riconoscendo le insufficienze del servizio, non mettono in rilievo le lacune della gestione e non protestano.

Tornando alla questione della Società delle Tramvie, debbo accennare anche ai rapporti che intercorrono tra il personale e il pubblico dei viaggiatori. Con ciò non intendo muovere accuse ai lavoratori dipendenti dell'azienda, perchè, a mio avviso, tutto dipende dal clima in cui questi lavoratori vivono. Il personale che conduce le vetture è sottoposto ad una continua e feroce vigilanza, per cui talvolta, proprio a causa dei continui controlli, dei continui richiami, delle continue ingiustizie, reagisce in modo poco ortodosso verso il pubblico.

Il Gruppo democristiano — chiedo scusa se mi ripeto — è favorevole alla gestione pubblica dei servizi tranviari, da attuarsi mediante la creazione di un consorzio di Comuni, di cui faccia parte la Provincia e altri enti interessati. Il mio Gruppo potrà esaminare se la Regione deve o non deve intervenire nel problema. A nostro avviso, però, l'intervento regionale non deve essere quello sollecitato dagli onorevoli Cambosu e Ghirra, ma deve limitarsi a sollecitare e favorire la creazione del consorzio senza farne parte. Il Gruppo democristiano non è, cioè, favorevole a un finanziamento del consorzio o a un'erogazione di contributi a suo favore da parte della Regione. Questo è un punto che ho voluto precisare. Se poi del consorzio, della gestione pubblica, debbano o non debbano far parte l'Associazione degli industriali, la Camera di Commercio e altri organismi, è un discorso che dovrà essere ripreso.

Potrei anche concordare con quanto ha detto il collega Ghirra, se avesse usato altre espressioni. Egli ha fatto un parallelo tra forza motrice e forza lavoro. Non è un problema sostanziale, lo ammetto, ma per me è molto importante...

GHIRRA (P.C.I.). Ella mi ha frainteso.

PETTINAU (D.C.). Mi consenta, io avrei adoperato un'altra espressione: io avrei parlato del «lavoratore», umanizzando il problema.

Passando a esaminare l'ordine del giorno socialista, debbo dire che la Commissione di studio era costituita esclusivamente da elementi tecnici; peraltro, per avere un panorama più completo del problema, da alcune parti interessate si voleva sentire anche il parere degli economisti; cioè, si voleva creare un'altra commissione. Questa è la causa del notevole ritardo.

Altra questione trattata nel corso di questa discussione è stata quella degli aumenti delle tariffe. Non voglio assolutamente giustificare tale decisione, ma mi risulta che l'aumento è stato possibile dopo l'esame condotto dall'Ispettorato della Motorizzazione sul bilancio della Società delle Tramvie, che è risultato in *deficit*. L'Ispettorato è l'unico organo competente che in materia possa intervenire. Non so se l'esame sia stato condotto bene o male, perchè è un problema di cui non mi intendo, però è un fatto che la Regione ha ricevuto una documentazione ufficiale, di fronte alla quale ogni buona volontà doveva arrendersi. Questo è un fatto inconfutabile. Le tariffe non possono perciò essere revocate. La Giunta regionale, ogniqualvolta sarà necessario, interverrà nelle vertenze dei lavoratori. Debbo dire che ho seguito l'azione della Giunta nelle ultime vertenze sindacali, e posso assicurare che il suo intervento è stato tempestivo e deciso. Con quale esito? Questo è un altro discorso. Qualche collega dell'opposizione ha rinfacciato all'onorevole Dettori di aver affermato che certe vertenze ottengono un risultato positivo mentre altre ottengono un risultato negativo. Mi pare che ciò sia un fatto indiscutibile. Talvolta i problemi sindacali si svolgono in modo tale che l'Assessore non può assolutamente intervenire in modo deciso — come può invece fare un organo dello Stato competente — per appianare le vertenze.

Noi del Gruppo democristiano siamo comunque convinti che, per risolvere il problema dei

trasporti urbani e extra-urbani in modo radicale e definitivo, è necessaria la creazione di un consorzio dei Comuni e degli altri enti interessati. Debbo anche precisare che il Gruppo consiliare della Democrazia Cristiana intende mettere in primo piano i problemi di carattere sociale connessi alla questione della pubblicizzazione del servizio tranviario. A mio avviso, non deve essere dato eccessivo peso al problema economico, ma bisogna innanzitutto tenere presenti i problemi sociali. Soltanto in un secondo tempo possono essere affrontati e risolti i problemi economici.

Concludendo, desidero rimarcare ancora una volta che la mozione socialista pone in primo piano il problema della pubblicizzazione del servizio tranviario e su questo punto il Gruppo consiliare democristiano è perfettamente d'accordo. (*Consensi al centro*).

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

PUDDU (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema che noi oggi affrontiamo, ha per la città di Cagliari e per i paesi del vicino Campidano un'enorme importanza, come hanno già sottolineato i colleghi intervenuti prima di me. Il problema della pubblica gestione dei servizi autofilotranviari attualmente in concessione alla Società Tramvie della Sardegna, ha impegnato in diverse occasioni il Consiglio regionale. Nella seduta del 5 febbraio del 1959, il Consiglio, all'unanimità o quasi, approvava un ordine del giorno con il quale impegnava la Giunta a predisporre un severo controllo sul reale andamento finanziario dell'azienda, a rivendicare dal Governo ed a realizzare, con le opportune iniziative legislative, l'immediata attuazione dello Statuto e delle norme transitorie, in base alle quali la Regione ha potestà legislativa primaria in materia di linee automobilistiche e tranviarie ed ha facoltà di impartire direttive all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile per quanto concerne la disciplina dei trasporti su linee automobilistiche e tranviarie. L'ordine del giorno impegnava ancora

la Giunta 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 ed automobilistico della città di Cagliari, estendendola ad un perimetro che includesse tutti i fondamentali nuclei della popolazione lavoratrice che gravita sul capoluogo; ciò in accordo col Comune di Cagliari, di Quartu, con i Comuni dell'immediato retroterra e con la Amministrazione provinciale.

Fu, quella, la manifestazione di una volontà politica che non trovò rispondenza nell'esecutivo regionale e nell'Assessorato competente. Sono passati tre anni e il Gruppo socialista, ieri come oggi, ripropone il problema: è tempo che dalle parole, dagli ordini del giorno, si passi alle decisioni. La pubblicizzazione dei servizi autofilotranviari è il tema fondamentale, a nostro avviso, che deve essere affrontato. Potremmo oggi fare un lungo elenco delle cose che non vanno, così come ha fatto il collega Pettinau a proposito delle condizioni umane dei dipendenti della società. Potremmo elencare episodi sul servizio, sulle tariffe, sugli abbonamenti; potremmo elencare tutta una serie di situazioni, di bisogni dei dipendenti e delle maestranze dipendenti dall'azienda, così come altri hanno cercato di fare l'elenco dei meriti di questa società privata; ma la questione principale rimane l'interrogativo che abbiamo posto e al quale deve dare una risposta la Giunta regionale, l'onorevole Assessore ai trasporti. La Giunta ha ormai avuto tutto il tempo per meditare. Crede, l'attuale maggioranza, nell'utilità della pubblica gestione, che deve risolvere anche i problemi umani, i problemi sociali dei dipendenti? Ha la volontà politica di realizzare la pubblicizzazione della azienda? Non possiamo ora soffermarci a valutare il costo di un'azienda, che è stata creata ed è vissuta grazie al danaro pubblico, come giustamente ha detto il collega Jambosu. Non sarà male ricordare, tra gli altri, il decreto ministeriale numero 3157 del 9 dicembre del 1959, che, su una spesa totale che la società doveva sostenere per l'ammodernamento della sola linea autofilotranviaria Quartu-

Monsserrato, di 476 milioni e 653 mila lire, ha fissato un contributo, in applicazione dell'articolo 7 della legge 2 agosto 1952, di ben 357 milioni e 489 mila lire.

Come dicevo, dobbiamo esaminare se esiste la volontà della Giunta di intervenire decisamente nella soluzione del problema. Questo esame dovrebbe, a nostro parere, costituire il centro, la base di ogni ulteriore discussione, di ogni decisione. La soluzione del problema, nella coscienza degli utenti, dei dipendenti della società, e in parte nella volontà anche della maggioranza del Consiglio regionale, sia pure con molti se e ma, è la pubblicizzazione del servizio. Noi vogliamo però confortare questa nostra tesi con un esame che dobbiamo compiere delle situazioni che si stanno creando nell'arco industriale di Cagliari, perchè la pubblicizzazione serva veramente a contribuire alla creazione di zone di insediamento per le industrie. Le nuove iniziative industriali, che sorgono in un'area comprendente 21 Comuni, con una popolazione di 300 mila abitanti, hanno bisogno di mezzi rapidi di collegamento. Il piano tecnico per l'area di sviluppo industriale prevede tutta una serie di incentivi per invogliare l'insediamento delle industrie; il consorzio non prende alcuna iniziativa, ma pre-dispone, come dice l'atto costitutivo, le condizioni che devono favorire il processo di industrializzazione.

Mentre i provvedimenti, i progetti per favorire l'insediamento delle industrie hanno trovato posto nelle relazioni, nelle discussioni, nulla viene detto o fatto per il fattore umano, per l'insediamento, per creare la possibilità di spostamento ai lavoratori che devono vivere nella zona. Ci pare naturale osservare che la area di sviluppo industriale traccia il perimetro di una nuova grande città, che oggi conta, come dicevo prima, 300 mila abitanti, ma che nel giro di pochissimi anni potrebbe diventare molto più popolosa: una nuova città che supera Cagliari e ciascuno degli altri centri e che modifica lo stesso concetto tradizionale di città intesa come nucleo di costruzione intensiva, nettamente e radicalmente separato, sia per struttura economica che per

condizioni generali, dalla esistenza di altri centri residenziali vicino ad esso.

Il problema che si pone non è quello di accettare con pazienza che gli umori variabili degli imprenditori, in cerca di facili guadagni, realizzino i servizi pubblici necessari ad agevolare l'insediamento di queste masse, ma è necessario che l'impostazione della nuova città a struttura fortemente industrializzata venga dotata delle indispensabili attrezzature sociali e civili. Le tranvie, come diceva il collega De Magistris, sono la trama che deve consentire uno svolgimento ordinato della vita di tutti i cittadini.

Sono ormai lontani nei tempi e conservati forse nelle biblioteche, negli archivi storici, i ricordi della vecchia Cagliari che dal castello dominava la campagna circostante. Il corso di un nuovo allargamento della città è già iniziato e procede rapidamente. Oggi, dai Comuni che stanno intorno a Cagliari proviene una massa sempre più numerosa di lavoratori che dalle diverse industrie trae il suo sostentamento. Attorno a queste fonti fondamentali di lavoro devono essere riorganizzati i servizi di trasporti pubblici, su una dimensione che non può essere soltanto quella ristretta di Cagliari - Quartu - Selargius - Assemini e frazioni di Cagliari, ma quella di tutta l'area di sviluppo industriale, in modo che sia possibile collegare con mezzi rapidi tutti i paesi della zona di sviluppo industriale. Perciò, noi affermiamo che solo la pubblicizzazione dei mezzi autofilotranviari può consentire una effettiva programmazione nell'interesse della collettività, programmazione che non può essere attuata se non da un consorzio che comprenda i Comuni interessati, la Provincia e la Regione. Con questo, noi non intendiamo e non vogliamo significare che la Regione debba assumersi oneri finanziari, ma crediamo che sarebbe puramente illusorio pensare alla possibilità di un ente o un consorzio privo della Regione. Conosciamo bene i bilanci dei nostri Comuni e sappiamo che essi non potrebbero sostenere neanche l'onere di uno studio sulla creazione dell'ente che si propone. E' necessario che la Regione, che ha competenza, assu-

ma l'iniziativa dello studio e della soluzione del problema. Noi non chiediamo impegni particolari di ordine finanziario da parte della Giunta, ma chiediamo che essa prenda una seria decisione politica.

Onorevoli colleghi, sappiamo che queste nostre affermazioni non sono condivise da tutti e che anche coloro che dicono di credere nella pubblicizzazione dei trasporti urbani e extra-urbani cominciano ad affacciare dei dubbi. Il problema, in questo modo, non si risolve. Noi siamo convinti che, così come tanti centri maggiori della Penisola, da Milano a Torino, da Firenze a Napoli, hanno reso pubblici i servizi dei trasporti, anche a Cagliari sia urgente risolvere il problema nello stesso modo. Non diciamo nulla di nuovo, quando affermiamo che la Giunta regionale, Presidente lo stesso onorevole Corrias, Assessore ai trasporti l'onorevole Contu, con il decreto numero 567 del 21 settembre del 1959 nominava la Commissione con il compito di esaminare il progetto di assetto dei servizi autofilotranviari della città di Cagliari. Il giorno 9 novembre dello stesso anno l'onorevole Contu insediò la Commissione, inquadrando per sommi capi il programma dei lavori; l'Assessore rivelò la necessità del potenziamento dei servizi in modo che rispondessero alle esigenze della città di Cagliari e del suo retroterra. Sulla base di questi presupposti l'allora Assessore ai trasporti raccomandava l'esame di una possibile gestione pubblica degli stessi servizi. La Commissione lavorò dal 9 novembre del 1959 fino al 13 aprile del 1960 (per un totale di sei sedute). Questa Commissione era composta, come ha ricordato anche l'onorevole Pettinau, da tecnici e da un rappresentante della Società Tramvie, esattamente dall'ingegner Gelli, sostituito poi dall'ingegner Cugusi; essa ha concluso sostenendo che l'attuazione del programma delineato dalla Commissione deve prevedersi con l'assunzione diretta dei servizi da parte dell'ente pubblico interessato o con la assunzione, da parte di esso, dell'onere non riconosciuto di pertinenza della società concessionaria.

Si riconosce quindi che la Società Tramvie della Sardegna ha sviluppato la rete di ser-

vizi non per venire incontro alle esigenze delle popolazioni, non per venire incontro alle esigenze degli utenti, ma secondo un calcolo utilitaristico, secondo il suo tornaconto particolare, senza preoccuparsi degli utenti. La Commissione, esaminando la situazione della rete autofilotranviaria, riconosce la necessità di predisporre alcune modifiche ai percorsi delle diverse linee, concludendo con le considerazioni cui accennavo prima: il problema finanziario di queste modificazioni deve essere risolto o con la pubblicizzazione del servizio, oppure con la assunzione delle spese del maggior onere da parte dei Comuni di Cagliari, Quartu, Selargius, cioè dei Comuni interessati al miglioramento del servizio. Pare che le conclusioni della Commissione abbiano in un certo senso incoraggiato le tranvie a tentare di ottenere altri soldi dai contribuenti e dagli utenti seguendo una nuova strada.

A noi sembra chiaro che il problema è maturo. Del resto, quando si chiedeva la decisione degli enti, dei Comuni interessati al consorzio, si dimenticava che il Consiglio comunale di Cagliari, il 13 aprile del 1961, aveva votato un ordine del giorno all'unanimità, con il quale si invitava il Sindaco a farsi promotore di una riunione di rappresentanti della Regione, della Provincia e di tutti i Comuni interessati allo scopo di programmare, in sede tecnica, un piano di riorganizzazione e di sviluppo dei servizi e di studiare, anche in base agli elaborati della Regione, le eventuali condizioni e le possibilità di pubblicizzazione dei servizi. Si chiedeva anche di studiare tutti gli aspetti finanziari della gestione pubblica, sia sotto il profilo dei valori iniziali, sia sotto quello degli oneri di esercizio, e di affidare ad un collegio di legali la elaborazione degli strumenti giuridici più opportuni per la pubblicizzazione e la gestione dei servizi. Il Sindaco di Cagliari avrebbe dovuto poi riferire al Consiglio comunale il risultato delle trattative.

Nonostante la Regione sia stata sollecitata, sia verbalmente che per iscritto, dal Comune di Quartu, come posso documentare; nonostante che il Sindaco di Cagliari, secondo le sue dichiarazioni, abbia sollecitato un parere della

Regione, sino ad oggi la Giunta non ha espresso alcuna decisione, per cui abbiamo ragione di dubitare della vostra volontà, della vostra sincerità.

Per la soluzione del problema si ha bisogno di una risposta chiara da parte della Regione, ed io non starò qui a ripetere, a rifare la storia dell'azione che ha svolto il Comune di Quartu fin dal 1953. Non intendo neppure leggere la documentazione in mio possesso e che metto volentieri a disposizione dell'onorevole Assessore. La risposta fornita dall'Assessorato dei trasporti il 27 ottobre del 1953 con sua lettera (numero 3532 di protocollo) al Comune di Quartu, tra molti se e ma, affermava che pensare ad una pubblicizzazione dei servizi era assurdo. Il Comune di Quartu, volendo, poteva gestire in proprio la linea urbana. Nel frattempo, però, si concedeva l'estensione della linea extra-urbana fino al centro di Quartu, valendosi di una competenza senza dubbio regionale.

Non intendo annoiarvi riportandovi l'elenco delle azioni che la Regione non ha svolto per far sì che il problema venisse risolto secondo la volontà del Consiglio comunale. Mi limito a ricordare le affermazioni dell'onorevole Assessore Pietro Melis fatte il 10 giugno 1955, in risposta alle richieste avanzate da una delegazione composta dal Sindaco di Quartu e dal Sindaco di Selargius. L'onorevole Melis sosteneva che la Società Tramvie era l'unica società in possesso di un piano di ammodernamento, l'unica che si stesse ponendo all'avanguardia di tutte le altre società nello studio dei problemi dei trasporti. Dimenticava, l'Assessore, che l'ammodernamento veniva pagato dagli utenti, direttamente, attraverso l'aumento continuo delle tariffe e dagli stessi utenti, indirettamente, attraverso i contributi dello Stato.

A proposito del passivo della Società Tramvie voglio leggere il testo di una intervista concessa dal direttore dell'azienda a un giornalista e pubblicata sul quotidiano «Il Tempo» del 13 dicembre 1960: «Non è possibile disfarsi dell'azienda proprio per la peculiarità e l'importanza del servizio, che è prima di tutto pub-

blico. La Società delle Tramvie, come comunemente viene definita in gergo economico finanziario, è un'azienda in passivo, una società "volano" che due gruppi finanziari, la Vinalcool e la Società Elettrica Sarda, tengono in vita per ragioni fiscali». Questa dichiarazione, sfuggita evidentemente al direttore della Società delle Tramvie, spiega il passivo di 150 milioni che in quell'anno veniva dichiarato. Si tratta di un passivo che serve a bilanciare gli utili della Vinalcool e della Società Elettrica Sarda. Questo è anche dimostrato da un vecchio documento, l'atto costitutivo della società discendente dalla vecchia società dei tram a vapore, i cui proprietari, nel 1915, cedettero le azioni alla Vinalcool e all'Elettrica Sarda.

Tutte queste considerazioni ci portano a concludere che la piccola società, che prese le mosse nel 1892 iniziando a gestire il primo servizio di ferrovia extraurbana a vapore e che, come dicevo prima, nel 1915 si trasformò, con l'apporto del capitale della Vinalcool e della Società Elettrica Sarda, in società anonima, in poco più di un cinquantennio è riuscita a conquistare simpatie e benemerienze tali da spingere i rappresentanti del pubblico potere ad affermare che essa è la società meglio organizzata, la società che risponde meglio alle esigenze della collettività. Questo parere è confortato dallo stesso decreto ministeriale del 1959. Ripeto, questo non perchè l'Assessore non conosca il documento, ma perchè risulti chiaro che, mentre da una parte si afferma la volontà di pubblicizzare, dall'altra, col decreto ministeriale, si rinnova la concessione alla Società delle Tramvie sino al 1979. Il decreto venne emanato nel 1959, proprio mentre il Consiglio regionale discuteva una mozione sullo argomento. La Regione trascura questo piccolo problema e lascia che il Ministro compia un passo, un atto che mette in difficoltà la Giunta, anche se, nella citata relazione della Commissione regionale, viene ventilata la possibilità (che, del resto, è posta nello stesso ordine del giorno approvato dal Consiglio) che la Regione assuma pienamente i compiti e le competenze sue proprie.

Gli strumenti legislativi non sono venuti e

non sappiamo neppure se verranno mai, perchè, dopo che questa discussione sarà finita, i consiglieri della maggioranza crederanno di aver compiuto il loro dovere per aver parlato delle vessazioni cui sono sottoposti i dipendenti della Società Tramvie, del regime fascista instaurato all'interno dell'azienda; riterranno di aver compiuto tutto il loro dovere nei confronti dei 700 e più dipendenti dell'azienda e dei 300 mila abitanti della zona di Cagliari.

Voi, signori della Giunta, avete il dovere di esprimervi con chiarezza su questo problema. La mozione per noi ha ancora tutta la sua validità, anche se il dibattito viene, come sottolineava il collega Cambosu, in ritardo, cioè senza che vi sia più la pressione delle masse, che erano in agitazione quando noi presentammo il documento, pressione che poteva portare la Giunta regionale a soluzioni più avanzate.

Le dichiarazioni fatte da più parti a proposito della situazione del personale ci esimono da un'ulteriore trattazione. Non possiamo però dimenticare il tentativo anticostituzionale fatto dalla società per limitare il diritto di sciopero dei dipendenti della Società Tramvie.

Onorevoli colleghi, abbiamo sentito dire che, per quanto riguarda le tariffe, il problema viene esaminato dall'Ispettorato della Motorizzazione. Dimentichiamo, però, che l'Ispettorato può ricevere direttive dalla Regione; dimentichiamo le affermazioni che il dirigente della Società delle Tramvie ha fatto al giornalista de «Il Tempo», secondo le quali la società è una società «volàno» (espressione testuale), che ha bisogno di un passivo per coprire gli utili della Società Elettrica Sarda e della Vinalcool. La Regione ignora questo e crede solo al bilancio, che necessariamente viene presentato in un determinato modo. La Società delle Tramvie potrebbe avere una doppia contabilità (noi non lo sappiamo) come tante altre società.

Concludendo, onorevole Assessore, le chiedo di esprimere parere e giudizi chiari, non espressioni tendenti ad aggirare il problema. Il personale e gli utenti delle tranvie hanno bisogno della soluzione radicale del problema. Noi vogliamo che la Giunta regionale si ponga alla

testa dei Comuni, che hanno autonomamente espresso la loro volontà in convegni e in riunioni straordinarie di Consigli comunali. Si faccia parte diligente, l'Assessore; convochi una riunione dei Sindaci interessati, del Consiglio di presidenza o dei rappresentanti del consorzio dell'area di sviluppo industriale di Cagliari; penso che troverà concordi tutti sulla necessità di adottare una soluzione radicale. Non intendo in questa sede elencare i mezzi più opportuni per affrontare il problema; voi avete la possibilità di documentarvi attraverso la esperienza di altri Comuni.

Con l'augurio che questo dibattito sia stato utile e che l'onorevole Assessore esprima chiaramente il suo parere sulla materia, concludo ricordando che le popolazioni, i lavoratori, gli utenti di questo servizio chiedono parole chiare e fatti altrettanto chiari. (*Consensi a sinistra*).

PRESIDENTE. E' pervenuto un ordine del giorno a firma Abis - Pettinau - De Magistris - Sassu - Angius - Zaccagnini. Se ne dia lettura.

MARRAS, Segretario:

«Il Consiglio Regionale della Sardegna, rilevata la necessità che la città di Cagliari e il suo *hinterland* vengano serviti da una efficiente rete di servizi filotranviari adeguati alle ormai inderogabili esigenze della popolazione residenziale in crescente sviluppo, come suggerito dall'apposita Commissione di studio nominata dalla Giunta regionale, le cui conclusioni occorre peraltro aggiornare tenendo conto del nuovo piano regolatore della città di Cagliari; considerato che, come dalle conclusioni della predetta Commissione, tale esigenza non può essere soddisfatta solo nei quadri dei programmi di sviluppo e aggiornamento dei servizi della Società concessionaria, in quanto la rete dei servizi di pubblico trasporto deve adempiere prevalentemente a fini sociali e pertanto l'onere derivante dall'attuazione dei nuovi impianti non può essere coperto dai normali prodotti di esercizio; considerato ancora che il pareggio del bilancio di esercizio non

può essere ricercato, oltre certi limiti, dai conseguenti necessari aumenti tariffari; impegna la Giunta regionale a svolgere, nei limiti del più rigoroso rispetto delle autonomie locali, tutta la propria azione politica in appoggio ai Comuni interessati (consorziati o meno) intesa a favorire la realizzazione della pubblicizzazione della gestione del servizio».

PRESIDENTE. La discussione della mozione proseguirà nella prossima seduta.

Svolgimento di interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'interpellanza Congiu - Atzeni Licio all'Assessore ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

MARRAS, Segretario:

«per conoscere — in relazione a recenti dichiarazioni da lui fatte alla stampa — se fra le "zone riconosciute come suscettibili di un sicuro processo di sviluppo turistico" e in cui saranno concentrati gli investimenti, verrà compreso il territorio della costa occidentale sarda fra Funtanamare e Buggerru; e per chiedere se sia assicurata a tale zona una più agevole accessibilità attuandone la sistemazione delle strade e istituendo regolari linee di trasporto; e sia impostato per essere risolto il problema dell'approvvigionamento idrico». (11)

PRESIDENTE. L'onorevole Congiu ha facoltà di illustrare questa interpellanza.

CONGIU (P.C.I.). I motivi per i quali abbiamo presentato l'interpellanza debbono ricondursi ad alcune dichiarazioni che l'onorevole Assessore fece qualche mese fa circa il criterio che si sarebbe in futuro seguito in materia di turismo, e precisamente circa la individuazione di alcune zone ben determinate in base a criteri oggettivi, sui quali l'Assessorato avrebbe concentrato la propria attenzione e la propria attività. L'interpellanza chiede all'Assessore se, del quadro delle regioni individuate, fanno parte le zone costiere di Funtanamare e Buggerru.

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

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. Signor Presidente, onorevoli colleghi, tra le zone sarde di preminente interesse turistico figurano in prima linea le coste e le spiagge. E' quindi implicito che, indipendentemente dal valore turistico che le coste citate nell'interpellanza possono avere, quelle zone rientrano tra quelle considerate di preminente interesse turistico. Ho detto «indipendentemente dal fatto che presentino un interesse», ma devo precisare che, secondo il punto di vista dell'Assessorato e del Comitato tecnico regionale per il turismo, le coste di Nebida, Masua, Funtanamare, Buggerru, con i loro dirupi e faraglioni, sono considerate tra le migliori dell'Isola. Posso perciò assicurare l'interpellante che la zona è compresa nei programmi dell'Assessorato per la creazione delle opere infrastrutturali atte a valorizzare le coste sarde.

Un diretto intervento dell'Assessorato per le strutture è da escludere; sono invece allo studio, compresi nel piano quinquennale da attuare con la prima trancia del Piano di rinascita (spero di poterli comprendere proprio nel primo piano annuale), una serie di interventi infrastrutturali tendenti a valorizzare la zona citata (strade, energia elettrica, acquedotti, e così via). Preciserò ancora che è già stato commesso il progetto per la strada Buggerru - Capo Pecora e che l'Ente Sardo Acquedotti e Fognature ha iniziato una serie di ricerche per risolvere il problema del rifornimento idrico della zona.

Si è posto anche il problema, comune a tutte le zone costiere sarde, di un eventuale ritorno delle zanzare. Proprio nelle regioni di Capo Pecora, Buggerru, Funtanamare, Funtanazza, eccetera, è stata denunciata la presenza di un grande numero di zanzare che disturbano non soltanto coloro che si stabiliscono sulle spiagge, ma anche i pochi agricoltori che operano nell'entroterra. A questo scopo è stato interessato il centro regionale competente.

Per concludere, assicuro l'interpellante che la zona della costa sud-occidentale è compre-

sa nei piani e nei programmi dell'Assessorato del turismo.

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

CONGIU (P.C.I.). Debbo dire che la situazione della zona trattata nell'interpellanza, se fosse stata attentamente seguita dall'Assessorato, non tanto per le strutture quanto per le infrastrutture necessarie, non avrebbe subito, come ha subito, una notevole decadenza. Intendo riferirmi prima di tutto allo stato degli approdi di quella zona: il porto di Buggerru, costruito sette anni fa, non ha avuto alcun miglioramento; Funtanamare, Cala Grande, Capo Pecora... neanche iniziati. Si tenga presente che tutta quella costa ha, anche dal punto di vista industriale, una importanza piuttosto rilevante.

Nella zona non esiste una strada costiera, onorevole Covacovich. Non esiste una strada che congiunga Buggerru con Capo Pecora, come non esiste una strada che congiunga Buggerru con Funtanamare. Per andare da Buggerru a Funtanamare o a qualsivoglia parte della costa sud-occidentale sarda, bisogna servirsi della barca; la stessa strada costiera che collega Flumini con Buggerru è attualmente in condizioni di intransitabilità, come cinque anni fa, come dieci anni fa. Per fortuna, una ingente opera di rimboschimento ha evitato il pericolo dell'insabbiamento della strada.

Non esistono approdi, non esistono strade. La zona costiera è inoltre inquinata dalle acque delle lavorazioni industriali. Così a Buggerru, a Cala Grande, a Masua, a Nebida, a Funtanamare.

Sul problema delle infrastrutture, l'Assessore tenga presente le iniziative presentate per determinare, particolarmente a Funtanamare, un minimo di organizzazione turistica, tenendo conto che è stata la spiaggia di Iglesias fino all'anno scorso e che oggi diventerà anche la spiaggia di Carbonia, dato che Portopino è stato venduto agli egiziani. L'attrezzatura richiesta attraverso un regolare progetto non è stata finanziata. Nella zona esistono attrezzature vecchie, direi paraturistiche, quali quelle di Cala Grande, di Funtanamare, di Portixeddu di Flumini, che sono in piena decadenza; particolarmente le attrezzature di Cala Grande, che era una bellissima colonia per i marinai della Regia Marina.

E' difficile precisare la tendenza dell'attività futura dell'Assessorato quando i fatti concreti, constatabili, non solo mostrano una situazione immobile, ma addirittura una situazione in notevole decadenza. Questa è la ragione per la quale, pur prendendo atto della volontà dell'Assessorato, mi dichiaro insoddisfatto della situazione attuale.

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

La seduta è tolta alle ore 13.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1962