

LXIX SEDUTA

(POMERIDIANA)

MERCOLEDÌ 23 MAGGIO 1962

Presidenza del Presidente CERIONI

I N D I C E

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

COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	1349-1353-1356-1358-1359-1360-1361
MANCA	1350-1351-1358
CARDIA	1351-1353-1360
DE MAGISTRIS	1353-1362
PRESIDENTE	1353-1362
PAZZAGLIA	1353-1359
CAMBOSU	1355
ATZENI ALFREDO, Assessore al lavoro e pubblica istruzione	1358
DERIU, Assessore alla rinascita	1361

La seduta è aperta alle ore 18.

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

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.

Per esprimere il parere della Giunta ha

facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti e turismo.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non vorrei lasciarmi prendere anch'io dalla tentazione di fare tutto un discorso sulla politica dei trasporti isolani nel futuro. Sulla questione si è già ampiamente discusso in questa aula e si è approvato l'ordine del giorno 24 marzo 1962, a firma Filigheddu e più, nel quale, tra l'altro, si fanno voti affinché venga istituita un'apposita Commissione per lo studio di un piano regolatore dei trasporti e delle comunicazioni, di superficie ed aeree, interessanti la Sardegna, studio che tenga conto, nel piano di costruzioni da realizzare, dei prevedibili incrementi futuri del traffico. Ricordo che tale Commissione dovrebbe essere nominata prossimamente e che a farne parte saranno chiamati anche i rappresentanti delle organizzazioni economiche e sindacali. Detto questo, mi limiterò all'argomento della mozione oggi in esame e alle interpellanze connesse.

Debbo innanzitutto dichiarare che la Giunta non pone alcuna preclusione alla pubblicizzazione dei servizi autofilotranviari della città di Cagliari e del suo *hinterland* (ferma restando, però, la impostazione data al problema dall'onorevole Cambosu) e che si adopererà con tutta la sua forza politica per favorire la soluzione che verrà liberamente adottata al ri-

IV LEGISLATURA

LXIX SEDUTA

23 MAGGIO 1962

guardo dagli Enti locali interessati, rispettosamente, come è, della loro autonomia.

Ancora una volta, occorre fare riferimento alle competenze statutarie. La nostra potestà legislativa in materia di trasporti su linee automobilistiche e tranviarie deve svolgersi — ben lo sappiamo! — in armonia con la Costituzione e i principi dell'ordinamento giuridico dello Stato, e col rispetto degli obblighi internazionali e degli interessi nazionali nonché delle norme fondamentali delle riforme economico-sociali della Repubblica. E' stato più volte e da più parti richiamato l'ordine del giorno approvato dal Consiglio regionale il 5 febbraio 1959. A mio avviso, l'Amministrazione regionale è in difetto soltanto in relazione al punto 5, cioè all'impegno di presentare al Consiglio, entro il mese di dicembre 1959, le conclusioni di cui al punto 4. Evidentemente, non è stato possibile portare a termine i lavori della Commissione e, quindi, presentare le conclusioni al Consiglio entro il termine fissato. La Commissione, insediata dall'allora Assessore ai trasporti onorevole Contu, il giorno 9 novembre del 1959, ha presentato solo il 13 aprile 1960 i suoi risultati, che era doveroso far conoscere al Sindaco di Cagliari prima che al Consiglio regionale. Deve dirsi che il Sindaco di Cagliari fece sapere di non trovarsi d'accordo con l'impostazione essenzialmente tecnica data ai lavori della Commissione, e richiese che venisse nominata una seconda Commissione composta anche di esperti amministrativi. La Giunta regionale ritenne invece validi i risultati della Commissione. E' unicamente a causa di questa divergenza di vedute che non si sono presentati a tempo debito questi risultati al Consiglio regionale.

Intanto, la legislatura era scaduta, e verso la nuova assemblea la Giunta non aveva più alcun impegno. I risultati della Commissione sono ormai noti. L'onorevole Cardia li ha illustrati in un convegno di tranvieri a Quartu, e i consiglieri che sono intervenuti nel dibattito hanno dimostrato di averne perfetta conoscenza.

Tutti gli altri adempimenti imposti dall'ordine del giorno ricordato furono regolarmente assolti. Infatti, si è intervenuti con energia — primo degli impegni — per normalizzare il ser-

vizio e garantire la sicurezza del traffico sulle linee urbane ed extraurbane e per arrivare ad una equa soluzione della vertenza sindacale in atto in quel momento. La questione retributiva del settore dei trasporti, e quindi delle tranvie, venne esaminata e composta dalla Amministrazione regionale attraverso una serie di consultazioni, che ebbero il loro epilogo in un comunicato diramato dalla Presidenza della Giunta il 13 aprile 1961. Si fissò la somma di quindici milioni a titolo di acconto dei miglioramenti che sarebbero derivati dal riassetto zonale e dal rinnovo dei contratti F.E.N.I.T. ed A.N.A.C., ma la Confederazione Generale Italiana del Lavoro non accettò la soluzione e dichiarò di riprendere la propria libertà di azione. Successivamente, avendo l'Assessorato ottenuto dalle direzioni aziendali che l'acconto di lire 15 mila venisse dato senza far sottoscrivere dichiarazioni vincolative, furono riprese le consultazioni con la Confederazione Generale Italiana del Lavoro, con le altre organizzazioni e con le stesse rappresentanze aziendali per accertare eventuali ulteriori possibilità di acconti. Queste altre consultazioni — siamo a fine giugno 1961 — si risolsero però in un nulla di fatto. Nel frattempo, le trattative per il riassetto zonale si fecero più serrate in sede nazionale, e il 2 agosto si ebbe la firma dell'accordo interconfederale, che ridusse le zone da 13 a 7. Con tale accordo e con successive riunioni contrattuali la situazione retributiva, essendo mancate ulteriori iniziative delle organizzazioni interessate, doveva ritenersi chiarita e risolta.

Nulla vieta, d'altronde, che una nuova azione mediatrice dell'Amministrazione regionale sulla base dell'attuale situazione retributiva e in seguito a precise richieste delle organizzazioni sindacati possa essere tentata.

MANCA (P.C.I.). Alcune aziende non applicano manco la legge, e sono state segnalate all'Assessorato dei trasporti e turismo. Ci sono anche sentenze della Pretura di Sassari contro la S.C.I.A.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Onorevole Manca, a noi risulta che

la Società Tramvie della Sardegna applica integralmente le tariffe e i contratti concordati in sede nazionale.

MANCA (P.C.I.). Parli della S.C.I.A.!

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Adesso, qui, la S.C.I.A. non c'entra. Stiamo parlando della vertenza della Società Tramvie della Sardegna. Si presenti una mozione apposta e parleremo della S.C.I.A. Per inciso, osservo che solo ventidue, su circa settecento agenti, hanno quest'anno lasciato la Società delle Tramvie. L'esodo di cui ci si lamenta, perciò, è nettamente inferiore a quello che, normalmente, durante gli anni scorsi, si è verificato nei quadri della società.

Nel punto due dell'ordine del giorno 5 febbraio 1959 si impegnava la Giunta «... a predisporre un severo controllo sul reale andamento finanziario dell'azienda adottando i provvedimenti del caso, anche in materia di ulteriori differenziazioni della tariffa». In data 7 marzo dello stesso anno, l'Amministrazione regionale predisponendo i controlli, i cui risultati venivano resi noti dall'Ispettorato della motorizzazione con lettera del 30 settembre 1960. In proposito va ricordato l'articolo 20 del secondo gruppo delle Norme di attuazione: «Fino a quando non sia diversamente disposto con legge regionale, l'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione per la Sardegna svolgerà, secondo le direttive dell'Amministrazione regionale, la attività inerente alla disciplina dei trasporti su linee automobilistiche e tranviarie. L'Ispettorato predetto funzionerà da organo di consulenza tecnica dell'Amministrazione regionale». Quindi, fino a che non sarà diversamente disposto, l'Amministrazione regionale deve servirsi dell'Ispettorato della motorizzazione, come è stato fatto nel caso dei controlli in questione. Nella relazione particolareggiata e scrupolosa inviata dall'Ispettorato si confrontano i dati degli introiti per i vari esercizi e si conclude calcolando che nell'anno 1960 potrebbe verificarsi un incremento di introiti di lire 64 milioni circa, in seguito unicamente all'aumen-

tato numero dei viaggiatori in quanto, negli anni 1959-60, le tariffe sono rimaste immutate. Sulla base delle rilevazioni e dei calcoli fatti, viene previsto un incremento anche delle spese. La relazione conclude sostenendo la possibilità di un bilancio attivo dell'azienda.

Nel punto tre dell'ordine del giorno in questione, si impegna la Giunta «... a rivendicare dal Governo ed a realizzare anche con le opportune iniziative legislative — estendendole alle linee filoviarie — l'immediata e piena attuazione dello Statuto speciale per la Sardegna e delle Norme transitorie, in base alle quali la Regione ha potestà legislativa primaria in materia di linee automobilistiche e tranviarie e ha facoltà di impartire direttive all'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione per quanto concerne la disciplina dei trasporti in linee automobilistiche e tranviarie». Dirò che è stato preparato un disegno di legge per recepire tutte le competenze statutarie — l'ho qui, a disposizione, per chi volesse leggerlo — che non ha però avuto seguito perchè, nel frattempo, una nota sentenza della Corte Costituzionale dichiarava illegittima una analoga legge regionale sostenendo che sulla materia non erano state ancora emanate le relative Norme di attuazione. E con ciò credo di aver risposto abbastanza esaurientemente per quanto attiene all'ordine del giorno 5 febbraio 1959.

Torniamo ora alla mozione...

CARDIA (P.C.I.). La Giunta non ha però disposto gli studi tecnici e le indagini economiche e finanziarie richieste dal punto quattro dell'ordine del giorno da lei ricordato, onorevole Covacivich! Cosa può dirci a questo proposito?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. No, non abbiamo preso quelle iniziative, onorevole Cardia, perchè il punto quattro è a sè stante. E veniamo alla mozione.

Devesi ribadire che sono pienamente legittimi gli aumenti tariffari, perchè sono stati autorizzati dalla Amministrazione regionale. L'aumento si è reso necessario per far fronte

all'accertato disavanzo di esercizio, che si può coprire solo in questo modo, ed è stato articolato con tre distinti provvedimenti: primo, autorizzazione dell'Assessorato all'aumento delle tariffe urbane, sentito il parere favorevole del Comune di Cagliari; secondo, autorizzazione del competente Ministero dei trasporti all'aumento delle tariffe delle linee extraurbane sovvenzionate; terzo, adeguamento delle tariffe dei servizi automobilistici, gestiti dalla Società Tramvie, in applicazione dell'autorizzazione a suo tempo concessa per tutte le linee automobilistiche extraurbane. I provvedimenti sono stati adottati a partire dal 4 novembre del 1961; in seguito ad accurata istruttoria dell'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile, condotta su domanda presentata dalla Società fino dal 22 agosto 1961. Nella domanda si sosteneva la necessità di far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione del nuovo contratto nazionale e dal riassetto delle zone salariali, nonchè agli aumentati costi di esercizio, e si chiedevano determinati aumenti, che avrebbero dovuto portare ad una maggiore entrata di lire 160 milioni. Dalle accurate indagini dell'Ispettorato, il *deficit* di esercizio risultava di 160 milioni di lire. Gli aumenti tariffari effettivamente stabiliti fanno prevedere un maggior gettito di circa 140 milioni di lire.

Ecco gli aumenti stabiliti. Tenendo conto della funzione sociale del servizio, in aggiunta all'aumento di lire 5, disposto per i biglietti di corsa semplice, si è limitato al 15 per cento l'aumento delle carte settimanali e degli abbonamenti, mentre è stato istituito il biglietto mattinale di andata e ritorno — valevole per l'andata prima delle ore 8 e per il ritorno in qualsiasi ora della giornata — al prezzo complessivo di lire 60, pari, cioè, alla somma dei preesistenti prezzi del biglietto mattinale semplice da 25 lire e del biglietto di corsa ordinaria e ritorno da lire 35. Quindi non c'è stato alcun aumento per i lavoratori che utilizzano il mezzo prima delle ore 8. Debbo precisare che il provvedimento di aumento non può essere revocato senza l'intervento di un altro

provvedimento inteso a coprire il disavanzo di esercizio.

Non è che la Giunta regionale non abbia tentato di resistere alla richiesta della Società. Potrei far vedere la relazione dell'Ispermotra, che si compone di ben 62 pagine, nella quale vengono analizzati, voce per voce, tutti i dati esposti sui libri contabili della Società Tramvie della Sardegna. E l'esperienza dei funzionari che hanno svolto i controlli è tale da consentire piena tranquillità sui dati da loro accertati e, quindi, sulla esistenza del *deficit* da loro indicato, che è di lire 160 milioni. Per far fronte a questo disavanzo, come ho già detto, l'Amministrazione regionale, d'accordo con il Comune di Cagliari, ha autorizzato aumenti che fanno prevedere una maggiore entrata di lire 140 milioni circa. Potrei anche leggere il documento della Giunta regionale in cui, dopo aver riportato i dati da me citati poc'anzi, si insiste affinché il prezzo delle carte settimanali non venga aumentato più del 15 per cento, e affinché venga mantenuto invariato il prezzo della corsa di andata e ritorno delle prime ore mattutine. Deve anche mettersi in evidenza che il numero delle carte settimanali vendute dalla Società è talmente modesto da non incidere sugli introiti e, quindi, sul conto economico accertato dall'Ispermotra.

Rimane da chiarire un'osservazione pertinente fatta dagli onorevoli Cambosu e Pinna, a proposito delle tariffe applicate sulla linea filoviaria Cagliari - Quartu. L'argomento è stato rilevato in sede competente, ai sensi dello articolo 1 della legge 1221 del 2.8.1952, ed è all'esame del Ministero dei trasporti. Va tenuto presente che una modifica dell'attuale tariffa, da commisurare a quella preesistente tranviaria, porta di conseguenza ad una revisione del piano finanziario applicato per la trasformazione degli impianti.

Si è parlato poi delle somme assegnate dallo Stato per risarcimento di danni di guerra ed ammodernamento di impianti filoviari. Si tratta della nuova linea Cagliari - Quartu. E' stato indicato un contributo di 125 milioni per i danni di guerra e uno di 780 milioni per lo

ammodernamento. Osservo, in proposito, che ci si deve compiacere, anzichè dispiacere, che lo Stato italiano abbia tenuto presenti, nella ridda dei milioni distribuiti in tutta Italia per l'ammodernamento e i danni di guerra, anche le necessità della Società Tramvie della Sardegna. Potremmo veramente dolerci solo se lo Stato, nel risarcire i danni subiti dalle aziende di tutta Italia, non si fosse ricordato anche della Sardegna.

E i soldi ricevuti per l'ammodernamento dei servizi, nel caso nostro, sono stati vantaggiosamente impiegati, perchè i nuovi impianti onorano l'industria e le maestranze che li hanno realizzati. Riporto, comunque, le somme assegnate dallo Stato in base alla legge 410 sui danni di guerra. Un primo contributo di 7 milioni 468 mila lire è stato deliberato nel marzo del 1944 e pagato nell'aprile del 1947. Un secondo contributo di 8 milioni 497 mila è stato deliberato nel 1947 ed è stato pagato nel 1949. Un terzo contributo di 93 milioni 372.072 è servito a costruire interamente la stazione, cosiddetta di Santa Maria, che è un gioiello di tecnica e di efficienza. In base alla legge sull'ammodernamento, che prevede il concorso dello Stato per il 75 per cento, sono state richieste lire 476 milioni 653 mila, ed è stata stanziata la somma di 357 milioni 489 mila. Sono state liquidate, fino al 23 maggio 1962, lire 238.481.000.

Onorevoli colleghi, la discussione ampia ed esauriente che si è svolta, ha messo in luce una ben precisa impostazione politico-economica di un certo settore del Consiglio regionale; impostazione che noi, qui, non intendiamo discutere, ma che non è certo quella fino ad oggi data alla politica economica del nostro Paese. Il giorno che...

CARDIA (P.C.I.). Mi sembra una dichiarazione di ispirazione tambroniana.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Il giorno che questi indirizzi dovessero maturare, il Consiglio regionale, nella sua piena sovranità, della quale la Giunta è gelosissima, potrà accoglierli o no.

Infine — e credo di non aver altro da aggiungere — ripeto che, nel pieno rispetto delle autonomie e delle decisioni degli Enti locali interessati, la Giunta è pronta ad appoggiare politicamente le iniziative che venissero assunte per una pubblicizzazione dei servizi dell'hinterland cagliaritano. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. I presentatori dell'ordine del giorno hanno facoltà di parlare per illustrarlo.

DE MAGISTRIS (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, vorrei pregare la Presidenza di tener conto che nel testo dell'ordine del giorno, nella frase: «... impegna la Giunta a favorire la realizzazione della eventuale...», la ultima parola va soppressa.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Accettiamo la precisazione.

PRESIDENTE. Sta bene. Allora si deve considerare la frase senza la parola «eventuale». Si tratta forse di un errore di stampa?

DE MAGISTRIS (D.C.). E' un errore sfuggito nella compilazione del testo. La mia è l'interpretazione autentica...

PAZZAGLIA (M.S.I.). La parola in questione ha un significato preciso. Per sopprimerla dal testo adesso, al momento della illustrazione dell'ordine del giorno, ci vorrebbe un emendamento.

DE MAGISTRIS (D.C.). Tutto ha un significato, caro Pazzaglia! Anche il volo delle mosche, se vogliamo fare della filosofia.

Per illustrare l'ordine del giorno credo bastino poche parole. E' evidente la parte «emotiva» che tende a affermare l'esigenza della pubblicizzazione dei servizi. Si lascia, però, che il modo, il come e il quando siano stabiliti dagli Enti locali interessati, perchè lo strumento giuridico più idoneo per pubblicizzare i servizi di trasporto urbani o quasi urbani, è quello della municipalizzazione. D'altro canto, non possiamo certo costringere gli Enti locali, i quali,

IV LEGISLATURA

LXIX SEDUTA

23 MAGGIO 1962

nei limiti della loro sovranità, sapranno fare le loro scelte sul piano politico.

Il Gruppo che ha presentato l'ordine del giorno, e credo anche gli altri che vi aderiscono sostanzialmente, intende tuttavia affermare la opportunità e addirittura la necessità della pubblicizzazione del servizio. E non si intende con questo fare gratuita affermazione di simpatia per un tipo di gestione anziché per un altro, bensì esprimere la convinzione che i servizi di trasporto, a Cagliari e nel suo *hinterland*, non possono avere l'espansione, la frequenza e la efficienza occorrenti già oggi, per la dimensione attuale dei centri abitati, e soprattutto nel prossimo futuro.

E' risaputo che questi servizi difficilmente possono essere remunerativi, perchè si è ormai visto, dalla esperienza di numerose città italiane, che l'aggravio tariffario finisce per diminuire gli incassi, in quanto favorisce lo sviluppo dei mezzi di trasporto individuali. D'altra parte, il mezzo pubblico risponde a reali esigenze. Serve, non fosse altro, a soddisfare le necessità dei meno abbienti, che non possono accedere al mezzo individuale, nonchè a eliminare l'ingorgo di traffico nel centro degli abitati. Tutti gli urbanisti e quanti si occupano del problema del traffico cittadino, ritengono concordamente che nel centro urbano debba essere, per quanto possibile, eliminato il transito dei mezzi individuali e ammesso soltanto il transito dei mezzi pubblici. Così per lo meno nelle città dove non esiste la metropolitana. A Cagliari, tra breve, si verificherà l'ingorgo delle comunicazioni nel centro; e poichè non è pensabile una metropolitana, occorre provvedere, come dappertutto, vietando il transito ai mezzi individuali. Si rendono dunque indispensabili i trasporti pubblici, che devono, radialmente, dall'esterno giungere al centro, e la cui gestione deve sopportare l'onerosità del servizio nelle zone dove meno densa è la popolazione.

Si ripropone, pertanto, il problema delle tariffe e la esigenza connessa di una gestione economica dei servizi con assunzione di un'aliquota dei costi da parte degli enti pubblici.

Il problema, infatti, supera le possibilità dei privati.

Il giorno in cui, per esigenze di interesse pubblico — per esempio, per sistemare determinati impianti industriali, che possono mettere in pericolo l'igiene e la salute pubblica — si dovessero ubicare nuclei abitati ai margini dell'*hinterland* di Cagliari, non si potrebbero certo confinare dei cittadini lontano dalla città. Occorrerebbe che il Comune sopportasse la spesa, per essi troppo onerosa, dei trasporti, affinché potessero trovarsi nelle stesse condizioni degli altri cittadini che vivono in città. D'altra parte, non si tratta — come son solito dire — di scoprire il cavallo. Quasi tutti i Comuni italiani, soprattutto i maggiori e meglio amministrati, attuano una politica che soddisfa queste fondamentali esigenze della vita sociale.

Le tariffe dei trasporti autofilotranviari delle maggiori città italiane sono molto inferiori a quelle praticate dalle gestioni private nelle città minori, dove, tra l'altro, si verifica un rilevantissimo affollamento dei mezzi di trasporto. Ed è comprensibile, perchè le gestioni private devono ricavare dal servizio il costo, nonchè la giusta remunerazione del capitale e della attività organizzativa, mentre l'ente pubblico può rinunciare a parte della remunerazione a favore dell'intera comunità beneficiaria del servizio.

Allo stato delle cose, come ho avuto occasione di dire ieri, non è possibile stabilire la entità del costo della pubblicizzazione nè la entità del costo di esercizio quando la rete sarà modificata, perchè è già disagevole conoscere il costo attuale. Perciò, non mi pare sia il caso di discutere per sapere a carico di chi dovranno andare certi costi. Sarebbe auspicabile che fossero a carico degli enti più direttamente interessati. Il futuro è nelle nostre mani, e, se le possibilità che a noi oggi si prospettano, e che auspichiamo, dovessero palesarsi irrealizzabili, dinanzi al problema della onerosità della gestione, il Consiglio potrebbe sempre, nella sua sovranità, decidere in conseguenza. La Regione, impegnandosi sin da adesso ad assumere costi e partecipazioni in una opera-

zione che riguarda una buona parte della popolazione, ma non tutti i Sardi, creerebbe un precedente per le altre città dell'Isola che chiedessero di pubblicizzare i loro servizi di trasporto urbani. Così si impegnerebbe notevolmente il bilancio regionale. Mi pare che, quindi, sia prudente non ipotecare il futuro e lasciar libero il Consiglio — dinanzi alla situazione che si presenterà domani — di fare i suoi calcoli e di decidere come meglio riterrà. Si potrà benissimo decidere per la partecipazione della Regione alla gestione e, quindi, per la assunzione di parte, e della maggior parte, addirittura, del costo dell'operazione. E non bisogna dimenticare che, oltretutto, i nostri poteri in materia trovano limite nei poteri degli Enti locali interessati.

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

CAMBOSU (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione della mozione si è svolta nel modo più sereno da parte di tutti gli intervenuti. Le uniche punte polemiche sono state nell'intervento conclusivo dell'Assessore ai trasporti, il quale mi obbliga ad una replica, che cercherò di contenere in termini di tempo brevissimi.

Certo è facile, dopo tanti anni di ritardo ed in presenza di precise accuse politiche, dichiarare che la Giunta regionale si accinge a formulare un piano regolatore dei trasporti, di cui nessuno, ormai, può negare la necessità, di un piano limitato alla città di Cagliari che, come giustamente i colleghi della maggioranza riconoscono, costituisce il più grosso problema nel settore dei trasporti urbani. Finora un piano del genere non è mai esistito, nè mai è stato preso in considerazione neanche in termini di stralcio; e così la Società Tramvie della Sardegna ha potuto liberamente formulare e perseguire gli indirizzi che voleva.

Soltanto la presenza attiva, l'impegno e la perspicacia di taluni amministratori del Comune ha impedito che si facesse addirittura scempio del piano regolatore dei trasporti di Cagliari, come, in parte, è accaduto per il piano regolatore dell'edilizia. Direi che la città di

Cagliari è stata presa di mira, sotto l'aspetto dell'edilizia, dei trasporti e dell'urbanistica, dalle pretese più assurde, negli ultimi 17-18 anni.

Spesso, io personalmente ho avuto occasione, con altri colleghi che siedono in Consiglio, di esaminare dei progetti inseriti nel piano dei trasporti cittadini, che sono stati definiti il parto di una fantasia ammalata. Il quartiere Castello, ad esempio, dovrebbe rimanere, secondo alcuni, che lo considerano soltanto un monumento nazionale, al di fuori della circolazione dei trasporti. Si è parlato anche di un servizio di teleferica o di ascensori o di altri mezzi aerei, a seconda delle fantasie. Ebbene, la Società Tramvie della Sardegna aveva presentato un progetto per far circolare i suoi mezzi di trasporto nel Castello. Si sarebbe così dovuto passare nella via Manno — già inadatta all'attuale traffico — e nella via Mazzini, e poi, siccome nessun mezzo, nè autobus nè tram nè filobus, può attraversare il primo portico, si sarebbe dovuto aprire, alla sinistra di questo, un forcipe per entrare nella via Università. Percorsa questa via, si sarebbe dovuto costruire un passaggio attorno alla Torre dell'Elefante, che è intransitabile, per proseguire ancora, seguendo un fantasioso itinerario, nella via Santa Croce e nella via Genovesi.

Se ci fosse stato almeno lo stralcio di un piano regolatore dei trasporti della città di Cagliari, certe scelte non le avrebbero potute fare i privati, subordinando ogni altra esigenza al loro tornaconto, perchè le avrebbero fatte gli organi pubblici responsabili. E noi prendiamo atto che vi è finalmente la volontà della Amministrazione regionale di risolvere il problema dei trasporti urbani, che maggiormente impegnerà la nostra assemblea e la Giunta stessa nel quadro dell'attuazione del Piano di rinascita.

In effetti, sul problema generale che la mozione ha posto, l'Assessore si è limitato a dichiarare che la Giunta non pone alcuna preclusione alla pubblicizzazione dei servizi. Questa è la sola risposta che ci si dà. Nell'ordine del giorno presentato dal Gruppo di maggioranza si vuole impegnare la Giunta a rispettare la volontà degli Enti locali interessati e a

IV LEGISLATURA

LXIX SEDUTA

23 MAGGIO 1962

cercare in tutti i modi di favorire la pubblicizzazione della gestione dei trasporti cittadini. Sempre riferendosi al problema generale, l'Assessore ha aggiunto che la legislazione regionale non può nè deve violare le norme costituzionali e le leggi nazionali in vigore.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Lo dice lo Statuto!

CAMBOSU (P.S.I.). Mi permetta, onorevole Covacivich, io ho precisato che la sua dichiarazione si riferiva al problema generale, cioè alla pubblicizzazione della gestione dei trasporti. Noi, infatti, stiamo trattando di una vertenza sindacale che investe necessariamente un problema di carattere generale, sul quale dobbiamo discutere di nuovo, come già quando si è votato l'ordine del giorno 5 febbraio 1959, ed arrivare alla conclusione. Altrimenti il problema potrebbe riproporsi fra cinque o fra dieci anni e sentiremmo ancora ripetere che le norme statutarie ci vietano di interferire. Qui la Costituzione non c'entra, perchè si tratta di interferire soltanto su alcuni poteri locali, come quelli dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, che dovrebbero essere ad esclusivo servizio della Regione Autonoma della Sardegna, mentre o sono contro o sono comunque lontani dalle nostre posizioni politiche.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Io sono al servizio della verità, caro onorevole Cambosu.

CAMBOSU (P.S.I.). Al servizio della verità? Perchè, gli altri sono al servizio delle bugie e delle fantasie? Comunque, senza voler polemizzare, parlerò subito delle competenze e dei poteri in materia di trasporti.

Ella stessa, onorevole Assessore, ha citato il punto terzo dell'ordine del giorno votato nel 1959, secondo cui la Giunta si impegnavo a rivendicare dal Governo ed a realizzare l'immediata e piena attuazione dello Statuto speciale e delle Norme di attuazione, che attribuiscono alla Regione competenza primaria in materia di linee autotranviarie, nonchè la facoltà di im-

partire direttive all'Ispettorato della Motorizzazione per quanto concerne la disciplina di questi trasporti. Intanto, debbo premettere che l'attività sindacale del settore dei trasporti e tutta la materia dei rapporti di lavoro rientrano nella competenza non del Ministero del lavoro, ma dello stesso Ministero dei trasporti. Di questa singolarità inspiegabile si è discusso varie volte tra dirigenti sindacali. Il problema bisogna risolverlo. Anche nel campo delle miniere la competenza in materia di lavoro è sempre devoluta al Ministero del lavoro per tutti gli altri settori di attività, che per il resto dipendono dai rispettivi Ministeri. Per esempio, il settore delle miniere è di competenza del Ministero dell'industria, ma tutti i rapporti di lavoro sono regolati dal Ministero del lavoro.

La particolare situazione del campo dei trasporti è in Sardegna aggravata, perchè è sufficiente che l'Ispettorato della Motorizzazione Civile esamini per suo conto il bilancio di una determinata società concessionaria perchè la Regione conceda l'autorizzazione ad aumentare le tariffe di viaggio. Infatti, se, come è avvenuto, l'Ispettorato rileva dalla semplice lettura del bilancio un certo *deficit*, l'onorevole Assessore autorizza immediatamente gli aumenti per la copertura. Evidentemente, onorevoli colleghi, non è servita a niente neanche la esposizione estremamente seria che ha fatto ieri in questa assemblea l'onorevole De Magistris, nè servono le considerazioni che noi possiamo fare sulla lettura o interpretazione di un bilancio. I bilanci sono quelli che sono. Molte volte le aziende ne compilano due: quello ufficiale e un altro, che conoscono soltanto i padroni e nessun altro. Comunque, noi non vogliamo entrare nel merito. E' lontano da noi il sospetto che si possano fare degli imbrogli, però sappiamo in partenza che una società, qualunque attività eserciti, tende alla speculazione, ad ottenere il massimo profitto. E crediamo che la Regione autonoma abbia il dovere, oltre che il diritto, di intervenire, affinchè queste cose vengano regolamentate nel modo migliore.

Io ho parlato dell'Ispettorato, ma ella non mi ha risposto, onorevole Assessore. Eppure

ho fatto una accusa precisa. Quando le organizzazioni dei lavoratori hanno cercato di difendere le libertà sindacali, che la Società Tramvie della Sardegna e la S.I.T.A. volevano violare, l'Ispettorato della Motorizzazione Civile ha dichiarato esattamente — dandone anche comunicazione alla stessa Società Tramvie della Sardegna — che l'azienda aveva ragione, che agiva entro i limiti delle leggi in vigore. Ciò è contro l'articolo 40 della Costituzione, contro tutte le norme che sono in vigore a favore dei lavoratori, per cui la stessa Regione è dovuta intervenire per chiarire quale era la sua posizione, e noi ne siamo contenti.

L'onorevole Assessore Covacovich una volta ha definito l'Ispettorato della Motorizzazione il più vicino collaboratore della Regione. Noi vorremmo che fosse effettivamente alle dipendenze della Regione, e questo chiederemo nelle nostre conclusioni. Ho sentito personalmente l'attuale direttore generale della Motorizzazione Civile in Italia, l'ingegner Paolo Carlucci, che è stato in Sardegna per tanti anni e col quale ho avuto rapporti, affermare che il Ministero non gli permetteva nemmeno di presentarsi alla Regione Autonoma della Sardegna. E' chiaro, dunque, che i rapporti tra l'Ispettorato e la Regione erano in termini di rottura e non di collaborazione o di dipendenza come noi vorremmo. Tutti gli Enti e gli organi dello Stato, che operano in Sardegna, dovrebbero trovarsi su un piano di dipendenza con la Regione.

L'onorevole Assessore trova che gli aumenti delle tariffe sono legittimi, e li difende. Ha fatto una piccola eccezione, aderendo così alle considerazioni che noi abbiamo esposto, per quanto riguarda la linea Cagliari - Quartu. Lo ringraziamo di questa sua sensibilità, ma il problema rimane aperto per tutte le linee. Bisogna tener presente che le organizzazioni sindacali non hanno mai giocato a rimpiattino chiedendo un aumento salariale per poter provocare un aumento delle tariffe e viceversa. Questo è un motivo di merito.

Cagliari è la sola città d'Italia, se non sbaglio, dove non si praticano tariffe di trasporto speciali per le coincidenze. A Roma, Napoli, Milano, Genova, Torino, come in qualunque cit-

tà d'Italia, le tariffe sono più basse, si può usufruire dei biglietti di coincidenza fra le diverse linee pagando solo poche lire e spese volte senza nessun aumento. A Cagliari questo vantaggio si può godere solamente nella linea del Poetto e nella linea numero 3, che porta da Piazza d'Armi a San Michele. Quest'ultima, in realtà, non è che la prosecuzione della linea numero 5, che va dallo Stadio a Piazza d'Armi, ma per servirsene bisogna pagare di più. In tutte le altre linee di trasporto della città di Cagliari non esistono coincidenze.

E' stata concessa una agevolazione per i biglietti mattinali. Anziché pagare 25 lire o comprare le tessere speciali come prima, si può fare un biglietto di andata e ritorno che costa 60 lire e vale per tutta la giornata. Ma che grande sforzo ha fatto la Società delle Tramvie! Mentre prima io al mattino per viaggiare pagavo 25 lire più altre 25 per il ritorno entro le ore 14, adesso pago 60 lire e posso rientrare entro le ore 22. Ecco la realtà, onorevole Assessore.

Questi sono i termini del problema delle tariffe. In questi ultimi quindici anni c'è stato un continuo rincorrersi di aumenti. Ella ha detto, e non a caso, che aumenti del 15 per cento sono stati concessi dal Ministero alle aziende automobilistiche dopo la firma dell'ultimo contratto. Perciò, ella ritiene giustificato che anche alla Società Tramvie della Sardegna, immediatamente, sia concesso un aumento valutato attorno ai 140 milioni, sempre secondo i dati forniti dall'Ispettorato della Motorizzazione Civile e che non hanno nessun controllo da parte della Regione.

Noi chiediamo che la Regione si interessi affinché tutta la politica tariffaria svolta finora dalla Società Tramvie della Sardegna, venga revisionata ed aggiornata sulla base di dati precisi. E questo non per sfiducia verso l'Ispettorato o verso l'azienda, ma per la tranquillità di tutti. Non è accettabile che il biglietto tranviario costi a Sassari 30 lire e che sia stato aumentato recentemente a 35 lire dall'Assessore ai trasporti, contro il parere del Comune, mentre a Cagliari la tariffa normale...

IV LEGISLATURA

LXIX SEDUTA

23 MAGGIO 1962

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. Con il parere favorevole del vostro rappresentante.

CAMBOSU (P.S.I.). Allora ella, onorevole Assessore, deve dirci chi è questo rappresentante, perchè io ho avuto il piacere di rappresentare una organizzazione sindacale e, sicuramente, non ho mai dato il parere favorevole di cui ella parla, nè mai potrà darlo un rappresentante della organizzazione alla quale appartengo. Chi, dunque, ha dato quel parere?

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. Il rappresentante non ha fatto obiezioni.

CAMBOSU (P.S.I.). Certe dichiarazioni non le abbiamo mai fatte e non le faremo mai.

MANCA (P.C.I.). Abbiamo sempre fatto obiezioni.

CAMBOSU (P.S.I.). Dicevo che non si spiega perchè a Sassari il biglietto dei trasporti urbani costi 35 lire, e a Cagliari 40 lire. Le spese sono le stesse, il personale è pagato allo stesso modo; perciò vorremmo sapere dove vanno a finire i soldi e come vengono giustificati i passivi del bilancio. Il confronto si può estendere — non si tratta certo di una questione di campanile! — a tante altre città d'Italia: Milano, Genova, Torino, Bergamo e così via, maggiori o inferiori per popolazione e importanza economica alla città di Cagliari, nelle quali le tariffe sono più basse e i lavoratori percepiscono il 25 o il 30 per cento in più di retribuzione, come ricordava ieri l'onorevole De Magistris.

Vorremmo sapere perchè tutto questo non deve essere attentamente considerato e non si cerca una soluzione che ci allinei con la situazione del resto d'Italia. A Roma prima delle nove si pagano 15 lire per un biglietto e si gira tutta la città usufruendo delle coincidenze; e dopo le nove si paga 30 lire. Questa è la realtà. Potremmo fornire un'ampia documentazione, se l'Assessore lo volesse, ma, d'altronde, egli ha possibilità di informarsi e di decidere bene senza

il nostro aiuto. Noi ci limitiamo a ripetere che, contrariamente alle sue dichiarazioni, l'aumento delle tariffe non è del tutto legittimo nè regolare.

L'Assessore si è lungamente soffermato sulla precedente vertenza, del 1958-1959, e sulle conclusioni a cui era pervenuto il Consiglio appunto con l'ordine del giorno del 5 febbraio 1959; ordine del giorno che chiedeva l'impegno preciso di studiare, attraverso indagini economiche, finanziarie e tecniche, le possibilità di giungere ad una gestione pubblica dei servizi di trasporto a Cagliari, e di riferire entro il mese di dicembre 1959. Come dicevo ieri nel mio intervento, sono passati tre anni e mezzo dal dicembre 1959, eppure l'Assessore ci dice che tutto è regolare, che gli studi si sono conclusi il 13 aprile del 1961, e che il ritardo c'è stato anche perchè del problema è stato interessato il Sindaco di Cagliari. Ebbene, quando se ne è discusso in sede di Consiglio comunale, proprio il Sindaco si è meravigliato perchè nemmeno i colleghi che avevano l'onore di sedere nel Consiglio regionale, alcuni dei quali sono qui presenti, conoscevano le conclusioni della Commissione di studio. Come ho dichiarato ieri nel mio intervento, la Commissione aveva concluso e la sua relazione circolava liberamente, però il Consiglio non ne era stato informato.

Onorevoli colleghi, siamo di fronte a una violazione precisa dell'impegno preso dalla Giunta, che avrebbe dovuto presentare le conclusioni richieste dal Consiglio entro il mese di dicembre 1959. Questa è la realtà. Tutto ciò che noi abbiamo saputo, lo abbiamo appreso all'esterno... e sono passati tre anni e mezzo. Il Sindaco di Cagliari è in grado di asserire che la Regione non ha mai comunicato niente e la Regione, oggi, scarica le sue responsabilità sul Comune di Cagliari!

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Noi non scarichiamo niente!

CAMBOSU (P.S.I.). Io ho preso nota delle sue dichiarazioni, onorevole Assessore. Ella ha esattamente affermato che il ritardo si era verificato anche perchè la questione era stata portata a conoscenza del Sindaco di Cagliari...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Non ho scaricato niente!

CAMBOSU (P.S.I.). Ella ha fatto la dichiarazione che ho citato. Ad ogni modo, onorevole Assessore, dopo tre anni e mezzo di ritardo non è questo il problema da risolvere. Io, e i colleghi onorevoli Cardia e Puddu, abbiamo partecipato a dei convegni, dove appunto abbiamo saputo ciò che come consiglieri regionali avremmo dovuto sapere per primi. Ed è gravissimo che l'ordine del giorno del Gruppo di maggioranza parta dalla presunzione che noi conosciamo i risultati della Commissione di studio...

PAZZAGLIA (M.S.I.). Li deve conoscere solo il Gruppo democristiano.

CAMBOSU (P.S.I.). Il nostro Gruppo, onorevoli colleghi, ha cercato di trascurare i problemi particolari per dare respiro ad una più ampia discussione, in questa assemblea, sulla pubblica gestione dei servizi. Diceva l'onorevole Jovine questa mattina — e l'Assessore era d'accordo — che la Società delle Tramvie della Sardegna applica i contratti fino a prova contraria. Ma sì, noi ben sappiamo che questa grossa azienda cittadina normalmente, ma non sempre, applica le tabelle salariali secondo i contratti, però vediamo anche che le sue violazioni sono permanenti e ne abbiamo la riprova in decine e decine di denunce all'Autorità giudiziaria, in decine di conflitti con i lavoratori. Questa situazione è stata ampiamente riconosciuta anche dalla Regione.

Quanto all'esodo dei lavoratori, non sono stato io a parlarne, ma, mi pare, l'onorevole De Magistris. Si tratta di 22-30 elementi, secondo le mie risultanze; però debbo dire all'onorevole Assessore che i rapporti tra i lavoratori e la Società Tramvie della Sardegna sono talmente aspri che se alcuni mesi fa fosse stata vera la notizia che circolava, secondo cui a Genova era stato indetto un concorso per 600 autofilobus, a Cagliari non sarebbe rimasta la decima parte dei tranvieri che sono oggi in servizio. Sarebbero tutti partiti in massa, giovani, sposati e non sposati.

La Regione Sarda aveva ed ha il dovere di tener conto del problema che io ho denunciato recentemente parlando della specializzazione e della qualificazione. Ieri è stato il collega De Magistris a parlarne. Si tratta di un patrimonio umano che non si può lasciare alla mercé del primo arrivato. La Società Tramvie della Sardegna assume il personale attraverso il libero collocamento. Dovrebbe assumere personale specializzato e pagarlo come tale, e invece assume con una qualifica di poco superiore a quella di manovale, per la quale è vietata dalle leggi in vigore la richiesta nominativa di assunzione al lavoro. Per ragioni che ci sono inspiegabili e sulle quali ritorneremo, l'azienda tranviaria usufruisce di un privilegio che è contrario alle norme di legge. Può assumere il personale con la qualifica di bigliettaio o di manovale o con quella che crede, secondo le sue richieste. Questo non deve essere permesso. Noi abbiamo molte riserve sulle condizioni in cui si svolge il collocamento della mano d'opera in Italia.

Il servizio del collocamento è in crisi perchè è staccato dalle organizzazioni democratiche dei lavoratori, che sono gli interessati. Nel caso in questione, è evidente che l'ufficio di collocamento si presta al giuoco della Società delle Tramvie. E non è soltanto questo. Il personale per prendere la patente di guida del tram o del filobus deve spendere di tasca propria.

Chiedo scusa se ho dovuto dilungarmi con la replica. Ecco, ora, la posizione del nostro Gruppo. Noi non accettiamo l'ordine del giorno del Gruppo di maggioranza e saremmo favorevoli ad una sospensiva per arrivare possibilmente ad un ordine del giorno concordato, nel quale chiederemmo la pubblica gestione dei servizi di trasporto urbani con iniziativa diretta della Giunta, nonchè l'impegno preciso della Giunta stessa di presentare entro termini da stabilire le sue conclusioni. Chiediamo, quindi, un impegno preciso, dal momento che, almeno mi pare, tutti i Gruppi sono d'accordo su questo. Il termine da assegnare alla Giunta, che noi riteniamo possa essere di tre, quattro, cinque, sei mesi, dovrebbe essere stabilito dal Capigruppo.

Inoltre, noi chiediamo che si impediscano nuovi aumenti delle tariffe e che si revisioni tut-

to il sistema tariffario in vigore, per andare incontro alle esigenze dei lavoratori e di tutti gli utenti. La Regione non ha interferito finora sui bilanci delle aziende dei trasporti, ma una revisione degli aspetti tecnici, attraverso i quali si analizza il costo del trasporto, la Regione può farla, con tutte le garanzie possibili a livello tecnico, e democraticamente con la partecipazione anche di membri del Consiglio regionale.

E' necessaria una revisione delle tariffe, poichè non è possibile andare avanti a Cagliari con le tariffe più alte di tutta l'Italia.

Chiediamo, infine, l'impegno della Giunta di affrettare la preparazione delle Norme di attuazione per consentire la piena possibilità di controllo politico da parte della Regione stessa sugli enti che operano in Sardegna. Nel caso nostro, intendiamo riferirci all'Ispettorato della Motorizzazione Civile.

Questo era doveroso dire a nome del Gruppo socialista. Il mio augurio, che ho già fatto ieri, è che la Regione possa, entro breve scadenza, costituire un ente di coordinamento per tutti i trasporti e per lo sviluppo dei trasporti, nella linea che il Piano di rinascita ha tracciato per l'avvenire della Sardegna.

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

CARDIA (P.C.I.). Anche a nome degli altri colleghi presentatori della interpellanza debbo dichiarare non soltanto che siamo profondamente insoddisfatti, ma che denunciemo la linea che è stata seguita dalla Giunta passata e dalla presente, quale è risultata dalle dichiarazioni dell'onorevole Covacivich. In sostanza, è risultato, credo abbastanza chiaro, che la Giunta precedente non ha rispettato il mandato ricevuto dal Consiglio. Questo mandato era chiaramente espresso nell'ordine del giorno approvato dal Consiglio regionale nel febbraio del 1959.

Io mi limiterò ad indicare un solo punto, di quell'ordine del giorno. Al punto quarto, la Giunta veniva impegnata da un voto unanime del Consiglio regionale a disporre gli studi tecnici e le indagini economiche, onorevole Covacivich, 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 — mi intenda, onorevole Covacivich — ad un perimetro che includesse tutti i fondamentali nuclei della popolazione lavoratrice che gravita sul capoluogo. E ciò in accordo con il Comune di Cagliari, con il Comune di Quartu, con i Comuni dell'immediato retroterra e con l'Amministrazione provinciale.

E' risultato — credo — abbastanza chiaro che la Giunta regionale, in contrasto, non in accordo, con il Comune di Cagliari, ha: 1.o) nominato una commissione che non rispondeva per niente ai criteri indicati, cioè una commissione puramente tecnica. Lei, onorevole Covacivich, ha riconosciuto che, quando il Comune di Cagliari fece le sue rimozioni per la composizione di questa commissione, la Giunta ruppe i rapporti con esso e mantenne inalterata la commissione. E adesso, poi, venite a dirci che la Giunta si impegna a favorire le iniziative dei Comuni!

Non soltanto, ma avete formato una commissione quale l'avete voluta voi e non quale il Consiglio la domandava... e gli scopi sono chiari. Vi siete naturalmente trovati di fronte ad una commissione che non poteva concludere sulle questioni sulle quali il Consiglio vi aveva impegnati, commissione della quale non facevano parte i rappresentanti dei Comuni, nè della Provincia...

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. I rappresentanti del Comune di Cagliari c'erano.

CARDIA (P.C.I.). C'erano i rappresentanti dell'ufficio tecnico del Comune di Cagliari. Non c'erano i rappresentanti degli altri Comuni nè della Provincia. Ecco le conclusioni della commissione, in breve: «Per quanto riguarda il proposto esame della possibilità di pubblicizzare la gestione dei servizi in esame, la commissione non ha ritenuto di poter esprimere un parere in merito». E questa era l'unica questione sulla quale vi eravate impegnati a trarre le conclusioni. La commissione ha condotto i suoi lavori

su una via diversa e contraria a quella indicata dal Consiglio comunale. Infatti, la commissione si è occupata dei programmi necessari a breve termine e a lungo termine per estendere la rete filoviaria, tranviaria e automobilistica cittadina, senza minimamente interessarsi dei collegamenti tra il Comune di Cagliari e i Comuni citati nell'ordine del giorno...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Onorevole Cardia, ella non se la può prendere con questa Giunta. Se la deve prendere con l'altra!

CARDIA (P.C.I.). Infatti, me la prendo con la Democrazia Cristiana.

La commissione non ha minimamente esaminato il problema sollevato dal Consiglio regionale e cioè una estensione della rete dei trasporti urbani ed extraurbani fino al perimetro di quella zona che oggi corrisponde all'area di sviluppo industriale di Cagliari. Si è limitata a esaminare i possibili programmi di sviluppo dell'azienda tranviaria cagliaritana entro i confini della città di Cagliari.

Occorre quindi dire, a conclusione di questo breve esame, che la Giunta passata ha disatteso gli impegni che aveva assunto di fronte al Consiglio regionale. Quando gli ordini del giorno, onorevole Covacivich, non si vogliono rispettare, non si approvano e si ha il coraggio di respingerli. Così si chiarisce il dibattito politico, e si stabiliscono le responsabilità, le posizioni di ciascuno. Per quanto riguarda le responsabilità della Giunta passata, esse sono pesanti, in questa materia. E si riconferma da questa discussione quale sia stata la profondità della involuzione di quella Giunta nel periodo in esame. In realtà, quella Giunta, dopo aver iniziato una certa azione a fianco dei lavoratori, a fianco delle popolazioni e dei Comuni interessati, si è poi, anche attraverso la mediazione della commissione, spostata a fianco della azienda tranviaria a tutela dei suoi interessi. Del resto, la comprova di ciò si ha nel fatto che recentemente l'inaugurazione di una nuova linea filoviaria Cagliari-Quartu è avvenuta sotto il più ampio patrocinio della Giunta regionale. Il treno inau-

gurale è partito, se non sbaglio, dal palazzo della Regione; ed alla cerimonia hanno partecipato i più diretti rappresentanti della Regione Sarda...

DERIU (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Si tratta di aspetti formali.

CARDIA (P.C.I.). Non si tratta di formalità, onorevole Deriu.

Per quanto riguarda le posizioni della Giunta attuale, risulta abbastanza chiaro che essa non fa altro che continuare, perpetuare la linea di tradimento degli impegni del Consiglio. E l'onorevole Covacivich, nella sua dichiarazione, ha detto chiaramente che la pubblicizzazione della gestione dei trasporti urbani e extraurbani non rientra nel quadro della politica economica di questa Giunta, nè — ha anche affermato — del Governo nazionale. Debbo, su questo punto, dichiarare all'onorevole Covacivich che egli sbaglia: la linea delle municipalizzazioni, delle gestioni pubbliche e delle nazionalizzazioni è la linea programmatica di questo Governo: se poi essa si tradurrà o no in realizzazioni pratiche, è questione che riguarda la Democrazia Cristiana e i partiti che formano l'attuale maggioranza. Dobbiamo però dire che nel programma del Governo attuale vi è una linea che comprende le municipalizzazioni, le gestioni pubbliche e le nazionalizzazioni. Perciò io mi sono permesso di interromperla, onorevole Covacivich, e di chiederle se lei, in quel momento, parlava a nome della Giunta o a nome della sua corrente, che io so essere vivamente avversa ad una linea di politica economica in cui intervengano lo Stato, le Regioni. Lei ha ribadito che parlava a nome della Giunta. Allora, mi consenta...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ho detto che quella linea di politica economica io la rispetto, ma che, fino a quando non verrà adottata dallo Stato italiano, noi non possiamo metterla in pratica. Quando verrà decisa, la seguiremo anche noi.

CARDIA (P.C.I.). Tale discorso è assoluta-

mente difficile da intendere. Che cosa vuol dire che lo Stato deve adottare quella linea? Il Governo attualmente in carica ha esposto le sue linee programmatiche, che comprendono l'intervento dello Stato nella gestione economica e le nazionalizzazioni. Ecco la realtà! Si deve trarre la conclusione, onorevole Assessore, che tra le posizioni sostenute da una parte della Democrazia Cristiana in quest'aula, esattamente dai consiglieri Pettinau e De Magistris, e le posizioni che lei ha esposto, c'è una profonda differenza. Noi ci domandiamo, quindi, quale sia, in sostanza, la vera posizione della Democrazia Cristiana. Ella, onorevole Pettinau, ha parlato a nome della Democrazia Cristiana, sostenendo, in modo spavaldo e ardito, la tesi della pubblicizzazione. Questa posizione non è apparsa nella esposizione dell'onorevole Covacovich quando parlava a nome della Giunta. Secondo me, se ne trae una definitiva conclusione: per far passare quella linea, che voi dai banchi del Consiglio avete esposto, bisogna che la Giunta cambi la sua linea programmatica, bisogna che la Giunta modifichi la sua linea programmatica. Diversamente, rimarremo di fronte ad uno stato di effettiva immobilità.

L'ordine del giorno presentato dalla Democrazia Cristiana è il riflesso di questo dire e non dire, di questo volere e non volere.

La parola «eventuale», onorevole De Magistris, nell'ordine del giorno che lei adesso ritira, non era un *lapsus*, non era casuale. In realtà con quell'ordine del giorno voi restate in bilico tra l'intenzione di chiedere la pubblicizzazione del servizio e il fatto di essere in una maggioranza che sostiene una Giunta che pubblicizzazione dei servizi non ne vuole. Se la Giunta volesse la pubblicizzazione del servizio dei trasporti, se la Giunta comprendesse che la pubblicizzazione non è un atto punitivo per la Società nelle Tramvie, ma è la indispensabile condizione per una politica programmata di sviluppo economico dell'area industriale di Cagliari, allo-

ra uscirebbe da una posizione che è stata esposta e ne adotterebbe un'altra.

Il problema è aperto di fronte al Consiglio, ma è aperto soprattutto di fronte alla Democrazia Cristiana e al Partito Sardo d'Azione. Ci ritroviamo ancora una volta con una Giunta che non cammina, non si muove, torna indietro; e ancora una volta dobbiamo affermare che essa, non per la formula, ma per il programma che effettivamente persegue, per le idee che circolano nel suo seno, per i propositi che esprime, è di ostacolo ad un rilancio dell'autonomia, ad una azione vigorosa di attuazione del Piano di rinascita sulla linea dello sviluppo democratico dell'economia della Sardegna e della società sarda.

Esprimiamo quindi il più profondo dissenso sulle dichiarazioni che sono state esposte in quest'aula dall'onorevole Covacovich a nome della Giunta.

PRESIDENTE. Nel concludere il suo intervento, l'onorevole Cambosu ha dichiarato che il suo Gruppo sarebbe favorevole ad un ordine del giorno concordato. Domando ai presentatori dell'ordine del giorno se sono d'accordo.

DE MAGISTRIS (D.C.). Sì, i presentatori dell'ordine del giorno sono d'accordo.

PRESIDENTE. Sospendiamo dunque la discussione. La riprenderemo domani mattina nella speranza che si sia concordato un ordine del giorno comune.

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

La seduta è tolta alle ore 19 e 45.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1962