

CLXXV SEDUTA

LUNEDI' 17 GIUGNO 1963

Presidenza del Presidente CERIONI

INDICE

Comunicazioni del Presidente	3913
Disegni di legge (Annunzio di presentazione)	3913
Interpellanze e interrogazioni (Annunzio)	3914
Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):	
GHIRRA	3915
ATZENI ALFREDO, Assessore al lavoro e pubblica	
istruzione	3916
MANCA	3918-3925
DE MAGISTRIS	3919
MEREU	3922
COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	3923
GARDU	3928
Mozione (Annunzio)	3914
Risposta scritta ad interrogazioni	3913

Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

«Modifiche alla legge regionale 11 luglio 1952, numero 22: "Istituzione in Cagliari di un Istituto tecnico femminile"».

«Compensi ai componenti e segretari delle Commissioni giudicatrici dei concorsi di ammissione e di promozione di personale negli impieghi regionali».

«Istituzione di una cattedra convenzionata di antropologia criminale presso l'Università di Cagliari».

«Istituzione di un posto di professore di ruolo in insegnamenti attinenti la medicina sociale».

«Istituzione delle cattedre convenzionate di "impianti minerari" e di "geologia applicata" presso la facoltà di ingegneria dell'Università di Cagliari».

La seduta è aperta alle ore 11 e 05.

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

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico al Consiglio di avere ricevuto una lettera di rammarico dell'onorevole Zucca per gli incidenti dell'ultima seduta relativa alla discussione del Piano di rinascita. Con questa lettera gli incidenti si intendono chiusi in via definitiva.

Risposta scritta ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che è stata data risposta scritta alle seguenti interrogazioni:

«Interrogazione Cardia sulla mancata apertura delle scuole elementari nel Comune di Settimo San Pietro». (143)

IV LEGISLATURA

CLXXV SEDUTA

17 GIUGNO 1963

«Interrogazione Sotgiu Girolamo sullo sciopero degli insegnanti dell'E.S.M.A.S.». (199)

«Interrogazione Milia sulla situazione disoccupativa esistente nel Comune di Orgosolo». (293)

«Interrogazione Mereu sulle scuole popolari regionali». (424)

«Interrogazione Pinna sulla situazione della scuola elementare di Bauladu». (466)

«Interrogazione Pinna sulla chiusura del caviggiato scolastico di Bauladu». (505)

«Interrogazione Mereu sulla crisi dell'Istituto Nautico di Carloforte». (475)

«Interrogazione Masia sull'agitazione del personale dipendente dalle società automobilistiche S.C.I.A. e S.A.T.A.S.». (575)

Annunzio di mozione.

PRESIDENTE. Si dia annunzio della mozione pervenuta alla Presidenza.

PINNA, *Segretario ff.*:

«Mozione Congiu - Licio Atzeni - Girolamo Sotgiu - Cardia - Ghirra - Torrente - Nioi sulla richiesta di sospensione del decreto di proroga della concessione in affitto della miniera di Raibl alla Società Pertusola». (20)

PRESIDENTE. Prego la Giunta di far conoscere quando sarà disposta a discutere questa mozione.

SERRA (D.C.), *Assessore agli enti locali*. Darò la risposta durante la seduta.

Annunzio di interpellanze e interrogazioni.

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

PINNA, *Segretario ff.*:

«Interpellanza Peralda - Zucca - Puddu sull'ospedale regione di Olbia». (177)

«Interpellanza Cuccu sulle ragioni che ancora ostano alla concessione delle valli di "Marceddi" e "Corru S'Ittiri" ai pescatori di Terralba». (178)

«Interrogazione Mereu sugli incalcolabili danni nei centri di Sorradile, Nughedu Santa Vittoria e Bidoni causati da nubifragio». (608)

«Interrogazione Masia, con richiesta di risposta scritta, sulla sistemazione della strada Tempio-Limbara». (609)

«Interrogazione Masia, con richiesta di risposta scritta, sull'allacciamento di nuovi e più stretti rapporti tra Sardegna e Corsica». (610)

«Interrogazione Pinna, con richiesta di risposta scritta, sulla grave condizione di disagio in cui si trovano le popolazioni dell'alto Ghilarzese». (611)

«Interrogazione Masia, con richiesta di risposta scritta, sulla delega di funzioni regionali agli Enti locali e sull'aggiornamento delle leggi regionali ai controlli della Regione sulle Province e sui Comuni». (612)

«Interrogazione Masia, con richiesta di risposta scritta, sulla partecipazione della Regione Sarda agli studi per la riforma burocratica». (613)

«Interrogazione Masia, con richiesta di risposta scritta, sulla presentazione di un disegno di legge regionale riguardante le attribuzioni degli organi del Governo regionale e l'ordinamento della Presidenza della Giunta e degli Assessorati». (614)

«Interrogazione Masia, con richiesta di risposta scritta, sulla costruzione di un marciapiede al lato verso il mare della linea ferroviaria del porto di Civitavecchia». (615)

«Interrogazione Masia, con richiesta di risposta scritta, sulla istituzione di un servizio celere di automotrici tra Sassari e Cagliari». (616)

«Interrogazione Masia, con richiesta di risposta scritta, sulla bitumazione della strada Alghero - Padria e bivio Mara - bivio Bara». (617)

«Interrogazione Masia, con richiesta di risposta scritta, sulla costruzione di un albergo turistico in Portotorres». (618)

«Interrogazione Pinna, con richiesta di risposta scritta, sullo stato di disagio in cui si trovano i cittadini di Ales». (619)

«Interrogazione Licio Atzeni - Congiu, con richiesta di risposta scritta, sui corsi di qualificazione gestiti dalla Società Mineraria Carbonifera Sarda». (620)

«Interrogazione Cuccu sull'indennizzo pagato dalla Regione al concessionario del diritto esclusivo di pesca in Marceddi, recentemente decaduto». (621)

Svolgimento di interpellanze e interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e interrogazioni.

Per prima viene svolta una interpellanza Ghirra - Girolamo Sotgiu - Licio Atzeni - Congiu - Cardia - Nioi al Presidente della Giunta. Se ne dia lettura.

PINNA, Segretario ff.:

«per conoscere quali interventi sono stati compiuti o si intende compiere presso il Ministero del lavoro e delle partecipazioni statali per segnalare lo stato di grave e profondo disagio determinatosi tra i lavoratori e le popolazioni minerarie dell'Isola per il mancato rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro, stante la intransigenza delle aziende minerarie private e di quelle a partecipazione statale. Per sapere se non ritenga, di fronte alla massiccia ondata di lotta operaia e popolare in atto da alcuni giorni nei centri minerari, di dover non solo chiedere l'intervento urgente dei Ministeri interessati, ma di assumere un fermo ed energico atteggiamento nei confronti delle aziende minerarie operanti in Sardegna, per indurle a modificare il negativo atteggiamento assunto e dare avvio a trattative positive che consentano il soddisfacimento delle legittime richieste dei minatori ed un contratto nuovo e moderno e il superamento dell'attuale

preoccupante situazione. La presente interpellanza ha il carattere di urgenza». (160)

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

GHIRRA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'attualità dell'interpellanza, che è stata presentata il 1.º marzo, è in parte superata; perciò, prendo la parola non tanto per una illustrazione formale, quanto per richiamare il problema che ancora esiste nel settore minerario nonostante la conclusione dell'accordo per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro. Con la lotta, i nostri minatori sono riusciti a definire la contrattazione di carattere nazionale ed inoltre hanno ottenuto l'affermazione del principio della contrattazione integrativa, particolarmente per il lavoro ad incentivo e per i premi di rendimento. Il secondo risultato costituisce un fatto nuovo, che può essere suscettibile di ulteriori sviluppi agli effetti della conquista di migliori condizioni di vita e di lavoro per i lavoratori di questa categoria, che tanta parte rappresentano nel quadro generale del movimento sindacale della nostra Provincia e della nostra Isola.

Io, perciò, richiamo su questo fatto l'attenzione dell'onorevole Assessore, della Giunta regionale, affinché si consideri la stipula del contratto collettivo nazionale di lavoro per i minatori non come un punto di arrivo e di soluzione delle rivendicazioni di categoria, ma come un punto di partenza. Con l'ulteriore sviluppo dell'azione i nostri minatori dovranno conseguire livelli salariali normativi e retributivi adeguati al loro lavoro, assai pericoloso e pesante. Mi pare che il problema è tanto più attuale oggi in presenza di una vasta azione — che trova allineato il padronato del settore minerario, sia pubblico che privato — tendente ad un processo di ridimensionamento delle nostre risorse e dell'occupazione operaia attraverso l'abbandono di determinate miniere meno importanti, l'allontanamento di forti aliquote di lavoratori e la dequalificazione delle maestranze. Tutto ciò rende ancora oggi, purtroppo, molto inquietante, molto viva e impegnati-

IV LEGISLATURA

CLXXV SEDUTA

17 GIUGNO 1963

va la situazione operaia nel settore estrattivo.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. La Giunta regionale, a suo tempo, intervenne, attraverso la Presidenza, presso il Ministro Bertinelli, onde sollecitare la composizione della vertenza che forma oggetto dell'interpellanza. In effetti, la questione può ritenersi parzialmente superata, come ha detto il collega, in quanto il contratto è stato siglato a fine maggio. Sappiamo bene che dal contratto sono state stralciate alcune parti riguardanti specialmente l'apprendistato operai, impiegati, eccetera. Ma non mancherà anche per il futuro l'interessamento dell'Assessorato del lavoro per arrivare ad una conclusione soddisfacente.

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

GHIRRA (P.C.I.). Dal punto di vista formale non vi è che da prendere atto della risposta dell'onorevole Assessore, che costituisce una fotografia della situazione che si è determinata; però, a voler considerare la risposta dal punto di vista sostanziale, non posso non restare insoddisfatto. Infatti, uno dei punti su cui si imperniava l'interpellanza concerneva lo atteggiamento dell'autorità regionale nei confronti delle aziende minerarie che occupano le nostre Province, ma in effetti l'Assessore non ne ha parlato. Non vorrei che questo aspetto di carattere sostanziale, più che mai attuale, venisse trascurato in seguito alla conclusione positiva della contrattazione nazionale.

Perciò, tengo a ribadire quanto dicevo illustrando l'interpellanza, e cioè che l'autorità regionale deve assumere una posizione di estrema vigilanza e di forza laddove necessaria, affinché nella soluzione dei problemi di rapporto di lavoro del settore minerario possano trovare pieno accoglimento le aspirazioni dei nostri lavoratori, anche al di là del contratto collettivo nazionale di lavoro.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione Ghirra - Girolamo Sotgiu - Licio Atzeni all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

TORRENTE, *Segretario*:

«per sapere: 1) se è a conoscenza dello stato di agitazione in atto tra i dipendenti dell'A.G.E.S. e della S.T.E.S., i quali rivendicano la applicazione del contratto collettivo di lavoro valevole per i lavoratori dipendenti dall'E.N.E.L., di recente stipulato nazionalmente, e del rifiuto opposto dalle due società regionali all'accoglimento della rivendicazione unitariamente sostenuta dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori; 2) quale azione intende svolgere con urgenza presso le Direzioni dell'A.G.E.S. e della S.T.E.S. perchè recedano dalla attuale negativa posizione e siano accolte le legittime richieste dei lavoratori dipendenti. La presente interrogazione ha carattere d'urgenza». (587)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. Il passaggio all'E.N.E.L. dell'A.G.E.S. e della S.T.E.S. è avvenuto con provvedimento del Consiglio dei Ministri dello scorso maggio. In relazione a tale circostanza le parti sindacali e le direzioni aziendali interessate si sono incontrate presso l'Assessorato del lavoro ed hanno preso atto della prospettiva — ormai certa ed immediata — che venga applicato l'accordo dell'11 aprile 1963. L'accordo, come è noto, reca, tra l'altro, questo impegno: esaminare la posizione dei lavoratori diretti dipendenti da imprese elettriche trasferite, ed addetti all'ufficio o servizi lavori, mense, spacci, colonie, eccetera; demandare ad apposita Commissione ristretta lo studio del problema dell'inquadramento; fissare la composizione di detta Commissione; procedere alla completa e definitiva regolamentazione delle assunzioni, scelta del personale, note caratteristiche, trasferimenti, provvedimenti disci-

IV LEGISLATURA

CLXXV SEDUTA

17 GIUGNO 1963

plinari, giusta causa dei licenziamenti, assegni di merito. A completa definizione delle questioni di contenuto economico, l'accordo stabilisce il conglobamento dell'indennità di contingenza in vigore al 31 dicembre del 1962, dell'indennità sostitutiva di mensa, dell'indennità aggiuntiva di mensa e dell'assegno mensile per le categorie C 2, C 3, e D; nonché la maggiorazione nella misura del 17 per cento del nuovo minimo per la categoria D.

Le parti hanno anche in questa occasione mostrato il proprio apprezzamento per il pronto interessamento dell'Amministrazione regionale a favore della normalizzazione dei rapporti di lavoro nelle due aziende.

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

GHIRRA (P.C.I.). Prendo atto che l'onorevole Assessore ha voluto informare il Consiglio che l'accordo delle parti interessate in sede sindacale ha chiuso positivamente la vertenza di cui l'interrogazione trattava.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione Manca all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

TORRENTE, Segretario:

«da notizie apparse sul giornale "La Nuova Sardegna" (12.12.1962 e 9.11.1963) risulta che l'assistenza agli orfani dei lavoratori in Provincia di Sassari sia stata affidata in "appalto" ad un convitto gestito dai figli di San Francesco dei frati minori conventuali in Tempio; che tale convitto riceva quale retta giornaliera per ciascun ricoverato la somma di L. 490 e 530 a seconda dell'età di ciascuno. Considerato che l'assistenza per gli orfani dei lavoratori è affidata per legge dello Stato all'Ente Nazionale Assistenza Orfani Lavoratori Italiani, il sottoscritto chiede di interrogare l'Assessore al lavoro per sapere: a) se non ritenga promuovere opportuna iniziativa perchè l'assistenza agli orfani dei lavoratori sia svolta in gestione diretta dall'Ente Nazionale Assistenza Orfani Lavoratori Italiani; b) se, qualora non fosse possi-

bile l'assistenza diretta, non ritenga giusto che l'attività di cui al punto a) sia svolta direttamente dalla Regione o da apposito Istituto regionale; c) se non ritenga utile l'intervento dell'Assessorato nei riguardi dell'ENAOLI, per modificare in aumento l'attuale retta giornaliera per ciascun ricoverato, ritenendo che l'assistenza agli orfani dei lavoratori legittimamente riconosciuti tali, non può essere affidata neanche parzialmente alla bontà di chicchessia». (495)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

ATZENI ALFREDO (D.C.), Assessore al lavoro e pubblica istruzione. L'ENAOLI, tra i compiti istituzionali mandatigli in virtù del decreto legislativo 23 marzo 1948, numero 327, deve provvedere al mantenimento ed alla educazione morale, civile e professionale degli orfani dei lavoratori accogliendoli nei propri collegi-convitti oppure affidandoli a collegi-convitti e istituti di altri enti, alla cui gestione esso potrà eventualmente concorrere. Nulla di irregolare, quindi, nell'accordo stipulato con lo Istituto San Giuseppe di Tempio, così come, del resto, con altri numerosi istituti della Provincia di Sassari, per l'affidamento di orfani di lavoratori che frequentano presso le scuole pubbliche la quinta elementare e l'avviamento professionale.

Sino al 31 dicembre 1962, le rette sono state corrisposte nelle seguenti misure: L. 490 giornaliera per gli alunni delle elementari, oltre ad un contributo annuo per il vestiario di L. 10.000 *pro capite*; lire 570 giornaliera per gli allievi delle post-elementari, oltre ad un contributo annuo per vestiario di L. 12.000 *pro capite*. Queste rette sono maggiorate per il periodo del soggiorno climatico estivo — giorni 30 — di una quota mensile *pro capite* di lire 3.000. Dal primo gennaio 1963, le rette sono fissate nelle seguenti misure «mensili conglobate»: L. 14.700 per gli alunni delle elementari, L. 18.000 per quelli del triennio post-elementare. Inoltre, è stato corrisposto un contributo annuo, per il

vestiario, rispettivamente di L. 12.000 e lire 15.000. Viene conservato il contributo per i soggiorni climatici estivi, il cui ammontare verrà ogni anno preventivamente concordato fra l'Istituto e l'ENAOLI.

Nessuna spesa fa carico all'Istituto San Giuseppe per l'assistenza sanitaria degli allievi che risultano assicurati presso l'INAM. L'assistenza agli orfani dei lavoratori ospitati presso l'Istituto San Giuseppe di Tempio non può dunque dirsi, nè ritenersi affidata anche parzialmente alla bontà di chicchessia. L'ENAOLI assicura di esercitare continuamente il controllo sul trattamento riservato agli orfani dei lavoratori presso gli Istituti convenzionati.

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

MANCA (P.C.I.). Non abbiamo voluto sottolineare una irregolarità, perchè formalmente non esiste. E', sì, stabilito che gli orfani possono essere accolti negli istituti gestiti direttamente dall'ENAOLI oppure negli istituti di altri enti, però a questi enti deve essere assicurata la possibilità, con il pagamento di una retta giornaliera adeguata, di sopperire alle esigenze del mantenimento degli assistiti. Io ritengo che l'ENAOLI voglia affidare il mantenimento dei ragazzi ad altri istituti per spendere il meno possibile, perchè le rette che paga sono state considerate da uno di questi istituti assolutamente insufficienti. Questi istituti, poi, sono costretti a cercare proventi in altre direzioni e quindi una parte del mantenimento dei ragazzi è affidata alla carità o all'intervento di altri.

Scopo preciso della interrogazione è di fare presente la necessità che l'ENAOLI, sia provvedendo direttamente al mantenimento degli orfani, sia affidandoli ad altri istituti, garantisca la loro completa assistenza.

Pur ringraziando l'Assessore delle informazioni che ci ha fornito, debbo rilevare che la situazione rimane quella che è stata denunciata e che noi non possiamo certamente accettare. Perciò, io ancora insisto affinché l'Assessorato intervenga. Gli istituti che accolgono i ragazzi per conto dell'ENAOLI devono dichia-

rare che la pensione da questo pagata è sufficiente, altrimenti il problema, a mio modo di vedere, rimane assolutamente irrisolto.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione Manca all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione e all'Assessore ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

TORRENTE, Segretario:

«per sapere quali misure intendono adottare e quali le iniziative per una rapida composizione della vertenza di lavoro in atto presso la SCIA. Da tempo infatti la Direzione della SCIA si è irrigidita su posizioni negative rispetto alle richieste dei lavoratori. In data 6 corrente, le stesse proposte mediatrici del Prefetto di Sassari sono state respinte dalla Direzione aziendale, mentre la situazione va sempre più aggravandosi. Nel corso delle azioni di sciopero, la Direzione ha spostato mezzi e personale che assicuravano la linea di Osilo, Nughedu e Alghero, per effettuare servizi di carattere turistico, accrescendo in tal modo il disagio e realizzando una violazione delle norme di legge. Di preciso interesse pubblico appare inoltre la richiesta dei lavoratori relativa al rispetto delle "fermate" autorizzate, che, invece, in alcuni casi, si sono moltiplicate per quattro e cinque volte senza che fosse seguito l'aggiornamento dell'orario di percorrenza. La presente interrogazione ha carattere di urgenza». (583)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

ATZENI ALFREDO (D.C.), Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Debbo dichiarare — anche riferendomi ad analoga interrogazione, mi pare dell'onorevole Nioi, che riguarda la società SATAS — che la questione è da ritenersi superata in quanto le parti hanno raggiunto accordi soddisfacenti e completi.

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

MANCA (P.C.I.). Per quanto riguarda la

prima parte dell'interrogazione, prendo atto di ciò che è avvenuto e dell'intervento della Regione. Nell'interrogazione, però, c'è un preciso richiamo anche alla sistematica violazione di leggi e di norme da parte delle Società concessionarie, ed alle conseguenze che ne derivano per il personale viaggiante, sia autisti che fattorini. In quasi tutte le linee concesse è stato aumentato il numero delle fermate, ma si sono considerati invariati gli orari di percorrenza. Valga come esempio il caso della linea Olbia-Lodè, dove sono state triplicate le fermate...

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. Sono questioni superate con buona pace di tutti gli interessati e con letizia.

MANCA (P.C.I.). Onorevole Assessore, non sono affatto superate. Io ho citato un caso, ma in tante altre linee a lungo tragitto le fermate sono state triplicate. Io ritengo che bisogna assumere un atteggiamento fermo e non concedere nessuna autorizzazione per nuove fermate, se non viene conseguentemente modificato lo orario di percorrenza, per evitare lo sfruttamento dei lavoratori delle autolinee. Se si moltiplicano le fermate, è chiaro che aumenta lo orario di lavoro effettivo delle coppie di autisti e fattorini; ma, se questo aumento non viene riconosciuto e retribuito, si realizza uno sfruttamento del lavoro. Siamo d'accordo che è necessario aumentare il numero delle fermate delle autolinee per soddisfare le nuove esigenze della popolazione delle campagne della nostra Isola; ciò però non deve comportare un danno per i lavoratori delle autolinee stesse. Quindi, prendo atto della risposta dell'Assessore per quanto riguarda la prima parte dell'interrogazione, mentre per l'altra parte mi dichiaro completamente insoddisfatto e sollecito l'intervento già richiesto.

PRESIDENTE. Segue una interpellanza De Magistris all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione, all'Assessore ai trasporti e turismo e all'Assessore alla sanità. Se ne dia lettura.

TORRENTE, *Segretario*:

«per sapere se sono a conoscenza della grave situazione di *deficit* della Cassa Soccorso delle Ferrovie Complementari di Cagliari per sanare la quale gli agenti, a partire dal corrente mese di settembre, sono chiamati a concorrere con un'aliquota del 3,40 per cento della loro retribuzione. L'interpellante chiede di conoscere: le cause che hanno portato al formarsi dell'ingente disavanzo; se, ed in quali condizioni, e tra queste è fondamentale quella del puntuale versamento dell'aliquota a carico dell'Azienda, è stato tempestivamente fatto il bilancio tecnico di previsione negli anni passati e se il personale è stato tempestivamente informato della situazione a mente dell'articolo 8 del regolamento tipo della Cassa Soccorso. L'interpellante chiede infine di conoscere se, stante il limitato numero di agenti iscritti e la loro dispersione in un vasto ambito territoriale e quindi con un forte aggravio delle spese generali di gestione e di quelle non propriamente attinenti all'assistenza farmaceutica ed a quella sanitaria diretta, gli Assessori interpellati, sentite le rappresentanze sindacali del personale delle Ferrovie Complementari, non intendano promuovere in via politica l'assunzione della gestione sanitaria della Cassa Soccorso da parte dell'I.N.A.M., lasciando alla stessa Cassa compiti di assistenza integrativa delle assicurazioni obbligatorie». (119)

PRESIDENTE. L'onorevole De Magistris ha facoltà di illustrare questa interpellanza.

DE MAGISTRIS (D.C.). Mi pare che vi sia poco da aggiungere alle dichiarazioni contenute nella interpellanza. Voglio solamente insistere sulla opportunità di far assumere l'assistenza sanitaria e farmaceutica ordinaria delle Ferrovie Complementari all'INAM, poichè il notevole disavanzo della Cassa Soccorso deriva soprattutto dall'elevato costo dell'assistenza. Basti pensare al personale di linea e al personale di stazione per rendersi conto dell'entità delle spese generali atte ad assicurare le prestazioni sanitarie e farmaceutiche. E' un solo organismo che deve intervenire in ogni singola località.

Resta anche il fatto che l'aliquota contributiva è stata aumentata dagli amministratori della Cassa in una maniera non del tutto corretta. Il personale, infatti, deve essere sentito sul bilancio in base al quale si determina la entità delle aliquote contributive; invece, non è mai stato sentito. Il rilievo ha valore non soltanto formale, ma anche sostanziale, perchè si vuole che la Cassa Soccorso delle Ferrovie Complementari funzioni e rispetti il suo statuto. Esistono gli strumenti per ottenere questo. Insomma, anche la Cassa Soccorso dovrebbe essere sotto la vigilanza degli organismi responsabili del settore previdenziale assicurativo. Se inadempienze vi sono, devono essere rilevate ed eliminate.

Io attendo di conoscere quale azione sia stata fatta, azione che mi auguro intesa a sanare alla radice la situazione che ho lamentato. La Cassa Soccorso continui la sua attività, ma per scopi, chiamiamoli così, secondari, integrativi dell'assistenza generale.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

ATZENI ALFREDO (D.C.), Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Le condizioni deficitarie della Cassa Soccorso per il personale della Società Ferrovie Complementari, che l'interpellante ha esposto, sono comuni ad altri enti assistenziali del genere che, per la loro natura mutualistica, devono necessariamente richiedere l'intervento dei soci per la copertura degli eventuali disavanzi. La Commissione amministratrice della Cassa Soccorso, con particolari comunicati, fece più volte presente che il personale stesso avrebbe dovuto dimostrare un più elevato senso di socialità, astenendosi dal richiedere prestazioni superflue. L'azienda versa puntualmente la sua aliquota di contribuzione alla Cassa Soccorso, come risulta dal controllo annuale dei rendiconti fatto dal sindacato dei rappresentanti nominati dal Ministero dei trasporti e del lavoro. Vi è poi il continuo controllo della Commissione amministratrice della stessa Cassa, alla quale partecipano rappresentanti eletti dal personale.

Il personale è stato chiamato a concorrere con un'aliquota del 3,40 per cento, perchè, su richiesta del Collegio sindacale, la Commissione amministratrice decise, tempo fa, di aumentare il normale contributo al fine di poter rapidamente recuperare il *deficit* relativo alla gestione del 1961. La Commissione, in un primo tempo, stabilì un'aliquota, per il solo recupero del *deficit*, del 2,55 per cento, oltre alla trattenuta ordinaria dello 0,85 per cento, ma, su istanza dei rappresentanti del personale, i quali si sono fatti portavoce in sede di Commissione amministrativa del malumore suscitato dall'aumento della trattenuta — e per intervento anche della Amministrazione regionale —, l'aliquota per il recupero del *deficit* è stata ridotta all'1,70 per cento, per cui attualmente il personale paga un'aliquota complessiva del 2,55 per cento. Esattamente: 1,70 per cento per recupero del *deficit* e 0,85 per cento di aliquota normale.

A proposito della possibilità che all'assistenza sanitaria del personale delle Ferrovie Complementari Sarde provveda l'INAM, si fa notare che la Cassa Soccorso è libera — ove lo ritenga opportuno in sede di valutazione dei relativi oneri — di stipulare con l'INAM una convenzione, nei limiti e con le garanzie previste dall'allegato B al Regio Decreto 8 gennaio 1931 numero 148. L'Amministrazione regionale è intervenuta affinché siano iniziate trattative con l'INAM per l'assistenza sanitaria.

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Mi dichiaro soddisfatto della risposta, perchè l'intervento dell'Assessorato del lavoro è valso a diminuire non l'ammontare del debito — ciò che era impossibile —, ma il peso del pagamento del debito gravante sui dipendenti, prorogandone nel tempo la riscossione con l'abbassamento dell'aliquota. Sono anche soddisfatto perchè egli si è interessato per avviare trattative fra la Cassa Soccorso e l'INAM. Preciso però che la convenzione fra la Cassa Soccorso e l'INAM prevederebbe un costo maggiore del costo dell'assicurazione obbligatoria.

Io chiedevo l'intervento politico proprio per far rientrare l'assicurazione dei dipendenti delle Ferrovie Complementari fra quelle obbligatorie per l'INAM, soddisfacendo così l'interesse e le esplicite richieste dei dipendenti. Costituisce già un passo la libera trattativa per affidare il servizio di assistenza per malattia e farmaceutica all'INAM, però temo che sotto il profilo del costo il personale non abbia nessuna riduzione. Occorre che con legge venga imposto all'Istituto di assicurazione di estendere la assistenza obbligatoria anche ai dipendenti delle Ferrovie Complementari. Solo in tal caso, i ferrovieri verrebbero a pagare aliquote più basse. Io ritengo che la strada da seguire sia questa.

Perciò, pur dichiarandomi soddisfatto, insisto affinché l'Assessorato intervenga presso il Ministero del lavoro, considerando l'interesse con il quale i ferrovieri attendono la soluzione del loro problema. L'assicurazione malattia deve essere disimpegnata dall'INAM, mentre alla Cassa Soccorso devono restare compiti integrativi.

PRESIDENTE. Segue una interpellanza De Magistris all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

TORRENTE, *Segretario*:

«per conoscere quale azione intende svolgere perchè la situazione venuta maturando nelle Ferrovie Complementari a causa del rifiuto dell'azienda e dell'Associazione degli industriali a tener fede all'impegno di trattare sulle richieste di determinazione delle competenze accessorie, trovi la sua soluzione con l'immediata apertura e conclusione delle trattative». (126)

PRESIDENTE. L'onorevole De Magistris ha facoltà di illustrare questa interpellanza.

DE MAGISTRIS (D.C.). Rinuncio alla illustrazione perchè l'interpellanza è superata. Attendo soltanto la risposta.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. La questione, che era sul tappeto nel momento in cui l'onorevole De Magistris ha presentato la interpellanza, è stata superata a seguito di numerosi incontri tra le organizzazioni sindacali e l'azienda. Ritengo che debba considerarsi ormai definitivamente conclusa.

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue una interpellanza Me-reu all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione e all'Assessore ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

TORRENTE, *Segretario*:

«per sapere se siano a conoscenza dello stato di vero disagio economico e sociale degli autotrasportatori per conto terzi della Sardegna e se non ritengano opportuno ed urgente intervenire presso chi di competenza perchè sia protetta questa benemerita categoria di lavoratori che ha operato e opera anch'essa per la rinascita della Sardegna, e in particolare chiede che: a) sia regolamentata e controllata dalla Regione la concessione di licenze per trasporto per conto terzi, così come ha regolamentato e controlla la concessione di licenze per trasporto di persone; b) sia controllata — al contempo — la concessione di contributi o mutui per acquisto automezzi da parte del C.I.S. o altro organo; c) sia eliminata la possibilità di trasformare le licenze di trasporto in conto proprio, in licenze per trasporto per conto terzi; d) sia operato un maggior controllo severo ed assiduo sui carichi che non debbono essere superiori ai limiti di collaudo; in particolare: controllo sugli automezzi in uscita dai porti per i quali è facile il riscontro dei pesi; e) sia operato un rigoroso e continuo controllo perchè gli autotrasportatori in conto proprio non effettuino trasporti per conto terzi; f) siano poste

clausole a imprese continentali, operanti in Sardegna e fruanti di sovvenzioni regionali, perchè assumano automezzi e relativo personale locale, anzichè importarlo dal continente, sempre rispettando le tabelle nazionali; g) sia interpellata l'Associazione autotrasportatori per conto terzi in tutti quei problemi nei quali gli autotrasportatori stessi possono essere interessati, direttamente o indirettamente». (129)

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

MEREU (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la interpellanza non ha bisogno di una lunga illustrazione perchè le richieste che elenca sono chiarissime. In verità, la categoria degli autotrasportatori per conto terzi trovasi in una pessima situazione, e io ho presentato, fin dal novembre dell'anno scorso, l'interpellanza per interessare gli onorevoli Assessori ai loro problemi, che sono grossi e molti. Lo sviluppo industriale in Sardegna, invece di far progredire e sviluppare questa categoria, la sta portando lentamente ma inesorabilmente alla rovina.

Alcuni fatti sono negativi per tutta la mano d'opera della Sardegna, come anche per gli autotrasportatori. Si verifica che gli imprenditori continentali, pure usufruendo di sovvenzioni della Regione, portano con sé in Sardegna il personale e gli automezzi, trascurando quindi completamente gli autotrasportatori sardi. E' da notare poi che vi è un numero di automezzi di trasporto assai superiore alle possibilità di lavoro esistenti nell'Isola. Questa situazione è determinata da due cause: primo, la facile concessione da parte del C.I.S. di contributi per l'acquisto di automezzi; secondo, la facile concessione della licenza per il trasporto per conto terzi. In un primo tempo si fa domanda all'Ispettorato per ottenere la licenza per conto proprio, poi la si trasforma per conto terzi. Quindi abbiamo una infinità di nuovi autotrasportatori per conto terzi in cerca di lavoro, che deprezzano il proprio lavoro e fanno una ignobile concorrenza.

Tra i rimedi, chiediamo una maggiore vigi-

lanza degli organi competenti, affinchè la circolazione dei mezzi con carichi superiori sia proibita. E' necessario far cessare questo abuso, che va generalizzandosi, per diminuire la concorrenza fra gli operatori, basata sulla offerta di maggiori carichi e sul ribasso dei noli. Bisognerebbe anche far cessare il totale disinteresse delle guardie di finanza addette alla vigilanza dei varchi portuali. Si verifica infatti che autotreni con carichi vistosamente superiori a quelli consentiti — 350-400 quintali di merce in sacchi — escono dai varchi dopo regolare pesatura. Non sarebbe difficile, in questi casi, accertare il sovraccarico non consentito dal codice della strada.

Il disorientamento del settore degli autotrasportatori, che deve essere considerato fra quelli preminenti per la sua funzione economica e sociale, è determinato particolarmente dalla totale assenza di una disciplina che stabilisca i doveri e i diritti di chi opera nell'autotrasporto. Si rende urgente un deciso intervento sia degli organi regionali, sia degli organi statali, allo scopo di studiare la più adatta regolamentazione della attività degli autotrasportatori.

Vorrei far notare, senza tema di smentita, che oltre il 90 per cento degli autotrasportatori chiude i propri bilanci con dei passivi paurosi. La maggioranza, per sanare il *deficit*, chiede a banche e privati prestiti che non servono certamente a migliorare una situazione gravissima. Gli autotrasportatori hanno costituito la loro associazione provinciale e regionale allo scopo di tutelarsi nei limiti delle norme consentite dalla Costituzione. Ma i loro sforzi rimangono senza risultati, perchè gli organi che dovrebbero preoccuparsi del settore, non se ne interessano assolutamente.

I problemi, purtroppo, sono regolarmente sottovalutati. Quando vengono esaminati da qualche commissione, mancano sempre le persone preparate che possano sostenerli e che li conoscano non solo marginalmente; e manca sempre — la grande assente! — la Associazione degli autotrasportatori. Io chiedo quindi, a nome degli autotrasportatori, che in tutte le commissioni dove si trattano i loro problemi, ven-

gano chiamati i democratici rappresentanti della Associazione. E chiedo che la Regione si adoperi affinché il codice della strada sia fatto rispettare e tutti gli abusi siano repressi con energia, senza tener conto di alcuna situazione particolare.

Nelle nostre strade circolano troppi automezzi senza regolare licenza. L'Ispettorato della Motorizzazione eviti di collaudare autocarri con portata alterata. La Regione inviti il C.I.S. a non finanziare l'acquisto di autocarri o, almeno, a sospendere i finanziamenti per il momento, per non mandare addirittura alla malora tutta la categoria degli autotrasportatori. Bisogna inoltre promuovere degli incontri tra gli organi competenti e i rappresentanti degli autotrasportatori, che sapranno certamente mettere in evidenza tutti i loro problemi e prospettare gli eventuali rimedi. Gli organi regionali si preoccupino, infine, del settore, che — statistiche alla mano — costituisce un patrimonio prezioso per l'economia sarda e rischia di andare alla malora. E non si dimentichi che la stabilità delle aziende di autotrasporti per conto terzi assicura il pane a migliaia di famiglie.

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, il fatto che sin dal novembre 1962, cioè appena pochi giorni dopo la presentazione dell'interpellanza, il mio Assessorato abbia predisposto subito lo studio e la risposta all'interpellanza, varrebbe a dimostrare quale importanza si sia data ai problemi che sono stati esposti. In parte, i problemi prospettati sono di competenza dell'Assessorato dei trasporti, in parte investono altri Assessorati. Infatti, l'interpellanza è rivolta anche all'Assessorato del lavoro, e tocca addirittura la politica generale della Giunta regionale.

Io cercherò di dare all'onorevole Mereu la risposta che più direttamente mi riguarda, e gli assicuro che cercherò di farmi portavoce autorevole presso chi di dovere dei problemi che

egli, per illustrare l'interpellanza, mi ha prospettato or ora. Il problema degli autotrasportatori per conto terzi della Sardegna, come già dissi nel rispondere ad altra interpellanza sull'argomento, si presenta notevolmente complesso a causa di fattori molteplici. E' necessario premettere che, ai sensi dell'articolo 3, lettera g) dello Statuto sardo, la Regione ha competenza legislativa primaria esclusivamente in materia di trasporti su linee automobilistiche e tranviarie. Bisogna considerare che, pur avendo il Decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, numero 771, decentrato agli Ispettorati Compartimentali della Motorizzazione Civile la competenza al rilascio delle autorizzazioni per trasporto in conto terzi, detto decentramento non è stato in pratica realizzato. Con successivo decreto ministeriale, infatti, del 17 ottobre 1955, si è subordinata la determinazione del numero delle autorizzazioni da rilasciarsi ad un decreto ministeriale. Inoltre, lo stesso decreto ministeriale, liberalizzando le autorizzazioni al trasporto merci per conto terzi, per autoveicoli con portata fino a 50 quintali — con una più esplicita procedura di rilascio delle autorizzazioni — ha esautorato il Comitato Regionale Coordinamento Trasporti, quale organo preposto sia allo studio dei provvedimenti necessari per il migliore coordinamento dei mezzi di trasporto su strada, sia alla promozione dei provvedimenti da parte delle competenti autorità, secondo il disposto del decreto legislativo 19 luglio 1946, numero 39, articolo 2.

Tenuto conto di questi dati di fatto, il Comitato Regionale Coordinamento Trasporti nella sua 41.a riunione tenutasi a Cagliari il 13 giugno 1962, faceva voti affinché il numero delle autorizzazioni per trasporto merci in conto terzi venisse determinato dall'Ispettorato Compartimentale sentito lo stesso Comitato.

Riferendomi alle varie richieste fatte dallo onorevole interrogante, farò alcune precisazioni. La concessione di contributi o mutui da parte del Credito Industriale Sardo per acquisto di automezzi è regolata dalla legge che ne fissa la procedura e le condizioni. Va altresì tenuto presente che il C.I.S. per questo tipo di

IV LEGISLATURA

CLXXV SEDUTA

17 GIUGNO 1963

mutuo non interviene con fondi propri, bensì coi fondi regionali per l'artigianato; perciò, una disposizione drastica, quale quella proposta dall'onorevole interpellante, dovrebbe essere presa, eventualmente, dall'Assessorato dell'industria e commercio che assegna i fondi per lo artigianato. Infatti, gli autotrasportatori risultano iscritti come artigiani alla Camera di Commercio Industria e Agricoltura, e, se così non fosse, non potrebbero ottenere i mutui artigiani.

In relazione alla richiesta intesa ad eliminare la possibilità di trasformare una licenza in conto proprio in altra in conto terzi, si richiama l'attenzione sulle disposizioni della legge 20 giugno 1935, numero 1349 e del decreto ministeriale 17 ottobre 1955, in base alle quali è data la possibilità di richiedere autorizzazioni per trasporto merci in conto terzi a chiunque sia in possesso dei requisiti richiesti, con autoveicoli di portata superiore ai 50 quintali. Per il trasporto con autoveicoli di portata inferiore non è richiesta alcuna specifica autorizzazione.

La situazione di disagio degli autotrasportatori per conto terzi trova altra causa nella illecita concorrenza da parte di possessori di licenze di trasporto per conto proprio, i quali utilizzano i propri automezzi anche per trasporti in conto terzi, determinando, con i noli più bassi, un sensibile ribasso del prezzo dei trasporti. Queste irregolarità, assieme alla più vasta ed altrettanto grave abitudine dei servizi abusivi di trasporto di persone, esigono la repressione da parte degli organi di Polizia, i quali, peraltro, incontrano ben note difficoltà.

Il problema della concorrenza degli autotrasportatori continentali, che operano per conto di imprese insediate in Sardegna, non può per il momento porsi, su scala regionale, tra le cause dell'attuale precaria situazione. Certamente, è auspicabile un'intesa con le imprese operanti in Sardegna e prive di autotrasporti, affinché ricorrano ai servizi degli autotrasportatori locali. L'Assessorato ha interessato l'Associazione degli industriali affinché provveda a richiamarle al maggior rispetto delle esigenze locali. Ricordo all'onorevole Mereu che le Associazioni

sindacali degli autotrasportatori per conto proprio e per conto terzi sono rappresentate nel Comitato Consultivo Provinciale per l'autotrasporto merci a termini del decreto legislativo 19 luglio 1946, numero 39, per cui tutti i problemi di categoria hanno la loro sede opportuna di esame.

Desidero ancora precisare che, recentemente, l'Assessorato ha ufficialmente chiesto al Ministero la delega per l'ordinamento dei trasporti nell'Isola. Il Ministero ha risposto richiamandosi a precise norme di legge e ai limiti dello Statuto regionale, e noi abbiamo replicato facendo presente che per altri settori la delega è stata data indipendentemente dalle norme statutarie. Si spera di ottenere una risposta positiva.

Sappia inoltre l'onorevole interpellante che molte delle questioni da lui proposte alla nostra attenzione sono di competenza dell'autorità di Pubblica Sicurezza, da noi più volte richiamata ad una maggiore e più intensa vigilanza nel settore. E' stata recentemente, dal mio Assessorato, convocata una riunione in Prefettura, e il Prefetto ha dato ulteriori precise disposizioni agli organi di Polizia per una costante e maggiore vigilanza.

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

MEREU (D.C.). Io do atto all'onorevole Assessore del suo interessamento per la categoria degli autotrasportatori e di aver promosso delle soluzioni, almeno parziali. Vorrei pregarlo ancora, però, di ricordarsi ogni tanto di questa categoria, i cui rappresentanti egli potrebbe convocare per esaminare insieme e più dettagliatamente i problemi e cercare di ovviare a tutti gli inconvenienti veramente gravi della situazione.

PRESIDENTE. Segue una interpellanza Gardu - Filigheddu al Presidente della Giunta. Se ne dia lettura.

TORRENTE, Segretario:

«per sapere: 1) se le notizie di stampa cir-

ca gli aumenti delle tariffe di trasporto viaggiatori imposti dalla Società "Tirrenia" con decorrenza da oggi corrispondano al vero, e in particolare: — se l'Amministrazione regionale sia stata preventivamente consultata; — se gli aumenti tariffari interessino tutte le linee marittime gestite dalla predetta Società, e in più grave misura la numero 3 (Olbia - Civitavecchia) cioè proprio quella linea di cui è costretta a servirsi, per le sue relazioni col Continente, la zona più povera della Sardegna (buona parte della Provincia di Nuoro, e la Gallura); 2) e in caso affermativo, se la Giunta intenda protestare colla massima energia al fine di ottenere l'annullamento di questo ingiustificabile provvedimento, che è assolutamente rovinoso per gli interessi della Sardegna (proprio mentre si parla tanto di stabilizzazione del costo della vita e di sviluppo turistico dell'Isola!).» (161)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento è stata presentata anche un'interpellanza Cherchi - Girolamo Sotgiu - Manca - Cardia all'Assessore ai trasporti e turismo, che viene svolta congiuntamente. Se ne dia lettura.

TORRENTE, *Segretario*:

«per sapere: 1) se la Regione sia stata preventivamente consultata dalla Società di navigazione Tirrenia in ordine ai recenti gravi aumenti di prezzo sui mezzi di linea marittima da e per la Sardegna; 2) che cosa la Giunta regionale, ora che sono stati messi in atto tali aumenti, intenda fare perchè sia rimesso in discussione tutto il problema e siano evitati alla economia sarda i danni derivanti dagli aumenti stessi. I sottoscritti, nel chiedere che la presente interpellanza sia discussa con carattere di urgenza, sono convinti che l'aumento delle tariffe lamentate da tutti i sardi avrà conseguenze serie sullo sviluppo del traffico da e per la Sardegna, sia sul piano economico generale sia sul piano turistico». (163)

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

GARDU (D.C.). Signor Presidente, rinuncio alla illustrazione, riservandomi di parlare in sede di replica.

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

MANCA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, forse è opportuno, per illustrare l'interpellanza e per comprendere meglio il problema delle tariffe, richiamarsi a qualche altro aspetto della situazione dei trasporti in Sardegna. E' noto a tutti, credo, che questa situazione, nel corso particolarmente degli ultimi mesi e con l'avvicinarsi della stagione estiva, della stagione, cioè, turistica, ha suscitato la attenzione e le critiche dell'opinione pubblica, dei giornali e di tutti coloro che, in un modo o in un altro, sono interessati. Nella nostra interpellanza vi sono alcuni punti specifici che io brevemente illustrerò, chiedendo, nel contempo, precise e responsabili risposte da parte dallo Assessore ai trasporti.

La prima questione che abbiamo posto riguarda l'aumento delle tariffe per la traversata marittima sulla Olbia-Civitavecchia. Qui sorge subito una domanda: la Regione ha il dovere di interessarsi delle decisioni che nel settore dei collegamenti marittimi, particolarmente quelli gestiti dalla Tirrenia, vengono adottate? Io credo che la Regione non possa ignorarle. Però, dai fatti si può desumere, ad esempio, che lo aumento delle tariffe sarebbe stato deciso senza che la Regione ne sapesse niente. Noi riteniamo che ciò non dovrebbe più ripetersi. Certamente sarebbe ancora più grave se la Regione fosse stata invece consultata e avesse dato parere favorevole alla modifica delle tariffe; comunque, in un caso o nell'altro, vi è da sottolineare una responsabilità politica precisa e grave. Ormai l'aumento delle tariffe è già in vigore ed ha suscitato molte proteste, ma neanche in questa circostanza la Regione è intervenuta. Io credo che non sarebbe inopportuno chiedere qui, in Consiglio, un intervento della Regione, cogliendo l'occasione degli ultimi aumenti, affinché si faccia una revisione generale delle tariffe, tesa essenzialmente alla riduzione dei costi di trasporto.

A questo proposito ritengo opportuno sottolineare anche una esigenza più generale. Se è vero che abbiamo interesse ad accrescere il traffico dei passeggeri da e per il continente, è implicito che dovremmo anche condurre una opportuna azione per agevolarlo. E una delle prime agevolazioni, non mi è dubbio, è quella tariffaria. Onorevoli colleghi, tutti noi sappiamo che percorrendo nell'Italia continentale un tratto uguale a quello che ci separa dal continente, si spende notevolmente meno; quindi, abbiamo motivi sostanziali per sostenere la revisione generale delle tariffe per la traversata marittima. Bisogna ottenere la riduzione dei costi del trasporto delle merci e soprattutto dei passeggeri. Si consideri, tra l'altro, il peggioramento delle condizioni di viaggio a causa dell'affollamento dei passeggeri sui pochi mezzi in servizio dal continente alla Sardegna. Un altro aumento del costo del viaggio è determinato dalla spesa per le prenotazioni, che, come sappiamo perfettamente, è ormai necessaria per trovare posto.

Con l'entrata in servizio delle navi pullmann è aumentato il disagio del viaggio anche per i passeggeri di prima classe, onorevole Assessore. In certe cabine di prima classe non c'è posto per una sedia, perchè sono molto piccole. Sembrano cellette carcerarie. Quindi, in questa situazione si poteva pensare a tutto, fuorchè ad aumentare le tariffe. Caso mai, la trasformazione delle motonavi per accogliere un maggior numero di passeggeri doveva essere accompagnata da una riduzione delle tariffe. Queste incongruenze possono apparire marginali, ma sono aspramente criticate da tutti coloro che devono attraversare il mare per andare in continente o per venire in Sardegna.

Il problema non si pone soltanto per l'aumento delle tariffe, ma anche per le complicazioni e la spesa della prenotazione, anche per la scomodità del viaggio, sia pure in prima classe. Anche questo vale per i passeggeri, soprattutto della linea Portotorres-Genova, per la incognita della sosta a terra, in attesa di un posto sulla nave...

GARDU (D.C.). C'è anche la spesa dell'albergo e del ristorante per i giorni in cui si deve sostare a terra in attesa dell'imbarco.

MANCA (P.C.I.) ... Certamente, onorevole Gardu! E' proprio ciò che stavo dicendo. La traversata marittima tra il continente e la Sardegna diventa sempre più preoccupante, scomoda e costosa. L'affollamento dei passeggeri sulle navi aumenta sempre più. Ebbene, di fronte a queste condizioni, ignorare il provvedimento di aumento delle tariffe, preso dalla Tirrenia, costituisce senza dubbio una manifestazione di assoluta insensibilità politica. L'aumento delle tariffe causa gravissimi danni anche al settore del turismo. Onorevole Assessore, alcuni mesi fa, delle agenzie svizzere di viaggio hanno dovuto disdire la prenotazione negli alberghi di Alghero per mancanza di posti sulla motonave Genova-Portotorres. Io mi domando come può, onorevole Assessore, ella, che è responsabile del settore turistico oltre che del settore dei trasporti, non intervenire con l'autorità che, del resto, non le manca! Ella avrebbe potuto avere il sostegno non soltanto della Giunta regionale, ma, immagino, di tutto il Consiglio e, soprattutto, del popolo sardo e di tutti coloro che sono direttamente e indirettamente interessati al servizio dei trasporti e dei viaggi tra la Sardegna ed il Continente.

Io ritengo che non si debbano togliere dal servizio le navi pullmann. Penso che, con opportuni adattamenti, queste motonavi possano essere utilizzate per rapidi viaggi diurni, perchè almeno i passeggeri della prima classe usufruiscano delle comodità indispensabili. Ho già detto che nelle cabine di prima classe non si trova neanche una sedia! Bisogna spostarsi, in queste cabine, con molta attenzione, perchè c'è il rischio di picchiare la testa contro le pareti! Quindi, le navi pullmann, probabilmente, con opportune modifiche, potrebbero essere utilizzate per rapide traversate diurne, particolarmente nei periodi di più intenso traffico, cioè nella stagione estiva.

Ma il problema dei trasporti è di carattere generale e non ci possiamo più limitare all'esame di una singola linea. Ormai in tutte le linee di comunicazione marittima tra la Sardegna ed il Continente si svolge un servizio insoddisfacente. Quindi noi chiediamo che, cogliendo l'occasione offerta dall'aumento delle ta-

riffe, che ha colpito gli interessi finanziari ed economici del popolo sardo, si intervenga decisamente per ottenere una sistemazione generale e razionale dei servizi di collegamento con l'Isola. E si tenga conto anche delle linee minori, come ad esempio la linea tra la Sardegna e la Corsica, proprio in relazione alle prospettive di sviluppo turistico che più volte sono state indicate anche in Consiglio, ufficialmente. Sta di fatto che la Regione non può ignorare certe decisioni, nè, tanto meno, può ignorarle quando sono ormai in vigore. La Regione deve in ogni circostanza intervenire per favorire il più rapido, il più comodo ed il più economico collegamento tra l'Isola e il Continente, in relazione anche agli obiettivi ben noti che ci siamo proposti di raggiungere nel corso dei prossimi anni.

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

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. Mi dispiace di non poter seguire il collega onorevole Manca in una analisi generale della situazione dei trasporti che vada oltre l'oggetto della sua interpellanza. Il problema generale dei trasporti tra Sardegna e Continente è stato, recentemente, più di una volta oggetto di interpellanze e interrogazioni. La mia risposta è stata sempre concordata con la Giunta regionale e, in linea di principio, ha manifestato una posizione di protesta, nè più e nè meno di quella che ha assunto il collega Manca.

Non si può essere soddisfatti del sistema dei trasporti tra la Sardegna e il Continente, e non si può essere soddisfatti delle tariffe. Se il collega avesse seguito, appunto, le risposte che sono state date, anche recentemente, avrebbe saputo che è stata costituita una apposita Commissione per predisporre un piano regolatore dei trasporti interni ed esterni, proprio per porre le esigenze e le rivendicazioni della Sardegna su una base più concreta in relazione alle necessità della nostra Isola per l'attuazione del Piano di rinascita. Come ho avuto occasione di

dire recentemente, l'aumento della produzione agricola sarà veramente impreveduto e, direi, imprevedibile; pertanto, è necessario uno studio approfondito delle possibilità di trasporto, i cui risultati non possono logicamente essere da me anticipati in questo momento. Mi limiterò, quindi, come ho detto, a trattare la questione proposta, cioè l'aumento delle tariffe in relazione ai nostri interventi, ed in relazione alle nostre competenze.

Il provvedimento di aumento tariffario sulle linee della Tirrenia è stato una conseguenza degli aumenti tariffari apportati dalle Ferrovie dello Stato e dalle autolinee con decorrenza primo gennaio 1963. In effetti, gli aumenti predisposti dal Ministero della marina mercantile, che ci sono stati comunicati due giorni prima della loro entrata in vigore, risultavano in misura assai più elevata per la linea Olbia-Civitavecchia rispetto alle altre linee in esercizio. Non appena avuta notizia del provvedimento, l'Assessorato non ha mancato di intervenire con urgenza ottenendo infatti che la misura dell'aumento apportato alla linea 3 — Olbia - Civitavecchia —, venisse contenuto entro i limiti degli aumenti apportati per le altre linee. Si era infatti previsto oltre ad un aumento del nolo anche un aumento dei diritti fissi, relativi al posto cuccetta. L'intervento dell'Assessorato è valso ad impedire l'aumento di mille lire per la prima classe, e di 850 lire per la seconda classe.

Per quanto riguarda le linee Cagliari-Civitavecchia e Cagliari-Napoli, si precisa che sono state aumentate le tariffe per la prima e seconda classe, ma che è stata eliminata, in compenso, l'obbligatorietà della quota vitto, che, come è noto, non era di gradimento di tutti i viaggiatori. A questa soluzione si è arrivati dopo una lunghissima discussione avvenuta, a Roma e a Cagliari, con funzionari del Ministero, perchè la Tirrenia voleva aumentare le tariffe e mantenere la obbligatorietà del vitto.

Si precisa che il Ministero della marina mercantile, attenendosi ad una interpretazione letterale dell'articolo 53 dello Statuto, ha sempre ritenuto di dover escludere l'intervento regionale in materia di aumenti tariffari. La Regio-

IV LEGISLATURA

CLXXV SEDUTA

17 GIUGNO 1963

ne interviene soltanto per le regolamentazioni dei servizi. E' sorto così, tra Regione e Ministero della marina mercantile, un conflitto di interpretazione delle norme statutarie, che non si è potuto risolvere anche perchè il Ministero ha demandato la interpretazione alle Norme di attuazione che avrebbero dovuto regolamentare la materia. Posso assicurare che le Norme sono state preparate e che esplicitamente richiedono l'intervento della Regione per tutta la regolamentazione della materia dei trasporti, compreso il sistema tariffario.

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

GARDU (D.C.). Signor Presidente, mi dichiaro soddisfatto dell'interessamento, lodevole e zelante, dell'Assessore, ma non posso dichiararmi soddisfatto dei risultati conseguiti, che, non per sua colpa, sono soltanto parziali. Io non intendo esaminare adesso dettagliatamente il servizio della Tirrenia, perchè la mia interpellanza si limita a trattare l'aumento tariffario. Questo aumento ha sorpreso non soltanto il Consiglio, ma anche le popolazioni sarde e soprattutto quelle — tra le più povere della Sardegna — della parte settentrionale della Provincia di Nuoro, che non potendosi servire agevolmente di altri mezzi o di altri porti di imbarco, che sono lontani, sono costretti a servirsi sempre della linea numero 3, Olbia-Civitavecchia, che, neanche a farlo apposta, aveva risentito in modo più grave delle altre linee degli aumenti tariffari. Certo, ha ragione il collega Manca quando afferma che sono entrate in linea navi che trasportano più passeggeri, ma meno comode, e che le tariffe sarebbero dovute diminuire e non aumentare. Io mi trovavo, nel giugno 1962, ad Ancona, per presenziare al varo della prima nave-pullmann — la «Città di Nuoro» — nome augurale per noi; ebbene, in quella occasione — erano presenti anche l'onorevole Covacovich e i dirigenti della Tirrenia con il compianto avvocato Ricciuti — dichiarai ai presenti che le caratteristiche della nuova unità, cioè la sua maggiore capienza, e insieme la minore comodità rispetto alle altre mo-

tonavi, facevano sperare in una diminuzione tariffaria. In verità lo speravo!

Non posso tralasciare di dire che non si può accettare la interpretazione dell'articolo 53 dello Statuto, fatta dal Ministero, secondo cui noi saremmo competenti soltanto nella regolamentazione dei trasporti, nel servizio in generale, ma non nella determinazione delle tariffe. Ciò è assurdo, perchè, come si sa, l'accessorio segue sempre il principale. Per questo motivo, mentre ringrazio l'Assessore per il suo interessamento, per le notizie che ci ha cortesemente fornito, non posso dichiararmi sostanzialmente soddisfatto.

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

MANCA (P.C.I.). Illustrando l'interpellanza, non abbiamo accusato l'Assessore ai trasporti di non essersi mosso o di non avere assunto alcuna iniziativa. No, la questione che abbiamo posto è diversa ed è ben precisa. E' necessario stabilire se, con l'azione compiuta dall'Assessorato dei trasporti e quindi dalla Giunta regionale, riusciamo a raggiungere un risultato positivo per gli interessi della popolazione sarda. Qui sta il punto! E, se questo risultato non viene raggiunto, dobbiamo sapere quali conseguenze politiche traggono l'Assessorato e la Giunta. Nessuno di noi può negare che l'aumento delle tariffe, deciso nonostante il peggioramento delle condizioni di viaggio, abbia colpito l'interesse delle popolazioni sarde. E non si può negare che l'azione politica, l'intervento dell'Assessorato dei trasporti, è stato sterile. E non si venga a dire che l'aumento delle tariffe è stato compensato con la eliminazione della spesa per il pasto, perchè anche adesso chi vuole mangiare a bordo, deve pagare! Quindi, che cosa è cambiato?

GARDU (D.C.). Sì, ma la Tirrenia ci guadagnava.

MANCA (P.C.I.). Lo comprendo perfettamente, che ci guadagnava. Non ho nessun dubbio su questo!

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Prima c'era la spesa obbligatoria del vitto. Noi siamo riusciti a farla eliminare, compensando così, in parte, l'aumento tariffario.

MANCA (P.C.I.). Sì, ma adesso è anche peggio, perchè — ecco la novità! — chi vuole mangiare a bordo paga più di prima. In linea di principio, l'aver fatto eliminare la spesa obbligatoria per il vitto, costituisce senza dubbio un successo, e ne diamo atto, ma l'aumento delle tariffe fa apparire questo successo assai minore di quanto voglia dare a intendere l'Assessorato del turismo. L'azione tesa ad ottenere che il passeggero potesse effettuare la traversata senza dover pagare per forza il vitto, si sarebbe dovuta condurre ancora prima. E non si sarebbe dovuto assolutamente barattare questa rivendicazione con l'aumento delle tariffe.

Sta di fatto, onorevole Assessore, che le tariffe sono state aumentate. Noi diamo atto di tutta l'azione che ha svolto l'Assessorato; però, oggi, proponiamo un'altra azione, urgente ed immediata, per ottenere una riduzione delle tariffe: riduzione che sarebbe ampiamente giustificata dal peggioramento delle condizioni di

viaggio nelle navi-pullmann, e dagli ulteriori disagi per l'attesa dell'imbarco, le prenotazioni e l'affollamento. E non bisognerebbe dimenticare che c'è stato l'aumento anche delle tariffe ferroviarie. Noi pensiamo che la Giunta debba impegnarsi ulteriormente e condurre un'azione volta a ottenere la riduzione delle tariffe su tutte quante le linee marittime e ferroviarie, nonché il potenziamento dei trasporti. Pertanto, non possiamo assolutamente ritenerci soddisfatti dell'azione che l'Assessorato ha condotto per risolvere la grave situazione che è stata posta alla sua attenzione dalla nostra interpellanza.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 9 e 30.

La seduta è tolta alle ore 12 e 50.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1963