

CCXXXII SEDUTA

MARTEDI' 7 APRILE 1964

Presidenza del Vicepresidente GARDU

INDICE

Interpellanze e interrogazioni (Annunzio) 5189

Mozione, interpellanze e interrogazioni concernenti
la richiesta di statizzazione della gestione delle
ferrovie in concessione (Discussione e svolgimento
congiunti):

CAMBOSU 5192

PAZZAGLIA 5198

ARRU 5200

SOGGIU PIERO 5202

PUDDU 5205

DE MAGISTRIS 5208

Sull'ordine del giorno:

CONGIU 5213

ABIS, Assessore al lavoro e pubblica istruzione 5213

La seduta è aperta alle ore 11.

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

Annunzio di interpellanze e interrogazioni.

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

ASARA, Segretario:

«Interpellanza Pazzaglia - Lonzu sulla posizione della Giunta regionale in merito alle mo-

difiche dell'imposta cedolare proposte dal governo». (215)

«Interpellanza Sassu sull'acquisto di bestiame con il contributo della legge sul Piano Verde». (216)

«Interpellanza Congiu - Licio Atzeni - Cardia sulla rapida attuazione del passaggio delle attività della Carbosarda all'E.N.E.L.». (217)

«Interrogazione Giagu, con richiesta di risposta scritta, sulla protezione delle spiagge turistiche». (970)

«Interrogazione Giagu, con richiesta di risposta scritta, sulla situazione creatasi nell'applicazione della legge regionale n. 4 del 22 marzo 1960». (971)

«Interrogazione Urraci - Cois - Torrente, con richiesta di risposta scritta, sul pagamento delle pensioni ai pensionati di Gonnoscodina». (972)

«Interrogazione Manca sul licenziamento di sei lavoratori». (973)

«Interrogazione Licio Atzeni - Torrente - Congiu sulla situazione dell'azienda agraria dell'I.N.P.S. di San Giovanni Suergiu». (974)

«Interrogazione Pazzaglia sul passaggio all'ENEL del personale e delle attrezzature della Carbosarda per il carico del carbone nel porto di S. Antioco». (975)

«Interrogazione Giagu, con richiesta di risposta scritta, su alcuni lavori di urgente attuazione nel Comune di Bessude». (976)

«Interrogazione Mereu sulla situazione delle federazioni provinciali dell'Opera Nazionale per la protezione della Maternità e Infanzia». (977)

«Interrogazione Abis sulla liquidazione dei contributi per acquisti di macchinari e mezzi agricoli». (978)

«Interrogazione Nioi - Prevosto sulla richiesta di una inchiesta ministeriale sulle cause della morte del pastore Giuseppe Mureddu di Fonni». (979)

«Interrogazione Urraci - Ghirra - Girolamo Sotgiu - Nioi, con richiesta di risposta scritta, sul mancato pagamento dell'indennità di disoccupazione». (980)

«Interrogazione Congiu sulla costruzione dell'Ospedale Civile di Iglesias». (981)

«Interrogazione Congiu - Licio Atzeni sull'acquedotto di Carloforte». (982)

«Interrogazione Congiu, con richiesta di risposta scritta, sull'Ispettorato regionale dell'INAIL». (983)

«Interrogazione Congiu - Atzeni Licio - Ghirra sulle condizioni salariali e di lavoro della Società Ligure Sarda (Carloforte)». (984)

«Interrogazione Ghirra - Congiu sulla agitazione dei dipendenti delle FF.MM.SS. (Iglesias)». (985)

«Interrogazione Nioi sul malcontento dei cacciatori e dei pescatori sardi a causa dell'incontrollato estendersi delle riserve private». (986)

**Discussione di mozione
e svolgimento congiunto di interpellanze e interrogazioni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di una mozione Sotgiu Girolamo - Cambosu - Ghirra - Puddu concernente la richiesta di statizzazione della gestione delle ferrovie in concessione. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

«Il Consiglio regionale, presa in esame la gravissima situazione venutasi a creare nel settore delle ferrovie in concessione, che è caratterizzata dalla totale insufficienza dei servizi, dal progressivo deterioramento degli impianti, delle macchine e del materiale rotabile ed infine dal mancato pagamento dei salari che ha determinato la giusta protesta dei lavoratori; constatato che a tale situazione si è giunti a causa soprattutto della gestione privata dei servizi che, per sua stessa natura, è portata non già al soddisfacimento del pubblico interesse ma al conseguimento esclusivo di alti profitti; tenuto conto che tale situazione danneggia in modo assai grave tutta l'economia sarda; impegna la Giunta a fare gli opportuni passi presso il Governo Centrale perchè provveda alla statizzazione delle ferrovie concesse ed intanto: 1) nomini una commissione d'inchiesta che accerti le responsabilità dell'azienda concessionaria in ordine allo stato fallimentare delle ferrovie; 2) nomini un commissario straordinario in attesa che siano esperiti tutti gli atti relativi al trasferimento allo Stato della gestione. Ed infine delibera: di nominare una commissione consiliare che si rechi presso i rappresentanti del Parlamento per significare l'esigenza della pubblicizzazione della gestione delle ferrovie concesse. La presente mozione ha carattere d'urgenza». (25)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento sono state presentate due interpellanze e due interrogazioni che vengono svolte congiuntamente. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

Interpellanza Cambosu - Ghirra:

«per conoscere gli intendimenti e la azione in corso da parte della Giunta per ottenere nell'Isola la pubblicizzazione dei servizi di trasporto in concessione. Ad avviso degli interpellanti, la continuazione dell'attuale gestione delle ferrovie secondarie concesse, quanto alla conduzione, alla situazione economico-finanziaria fallimentare ed alla sicurezza di esercizio offre una definitiva occasione per impostare in Sardegna un piano di pubblicizzazione che raccor-

di i trasporti ferroviari secondari alle linee esistenti ed a quelle di nuova istituzione delle F.F.SS. nel quadro del coordinamento previsto fra Regione e Stato per l'attuazione del Piano di rinascita. La situazione dei trasporti urbani ed extra urbani ed in specie quella dei trasporti collettivi e di massa, in particolare per quanto concerne la Società Tramvie della Sardegna, richiede un più severo controllo degli Organi regionali competenti ed un più ampio intervento degli stessi ai fini del conseguimento di una efficiente gestione pubblica nel settore, di cui deve essere indispensabile premessa il ripristino delle potestà primarie sancite nell'articolo 3, punto g) dello Statuto speciale per la Sardegna e la revoca delle arbitrarie concessioni ministeriali fatte alla Società Tramvie Sarde in contrasto e in dispregio delle norme costituzionali. Infine, la situazione dei trasporti automobilistici esistenti in Sardegna, completamente avulsa da una direttrice si marcia che la colleghi ad un centro pubblico di coordinamento e di sviluppo, ripropone in termini indifferibili la creazione di apposito Ente regionale che valga a spezzare le contraddizioni e le strozzature che per prime si manifestano all'interno e contro gli interessi generali dell'Isola. La presente interpellanza ha carattere d'urgenza». (209)

Interpellanza De Magistris - Campus:

«per conoscere quali risultati sono stati ottenuti dall'azione svolta dall'autorità regionale per superare l'attuale grave situazione determinatasi nelle ferrovie in concessione della Sardegna, i cui dipendenti, in numero di circa 2.000, non hanno avuto pagati i salari e gli stipendi dello scorso mese di febbraio e sono stati costretti ad attuare energiche azioni sindacali e per conoscere quali ulteriori interventi intendono compiere perchè sia assicurato per oggi e per il futuro il normale e regolare pagamento delle retribuzioni. Gli interpellanti, mentre sottolineano la gravità della situazione, alla cui origine sta la cattiva gestione privata del servizio e la conduzione pressochè fallimentare della stessa gestione, chiedono di conoscere quale azione intende svolgere la Giunta per sostenere nella sede opportu-

na l'inderogabile necessità di procedere alla statizzazione delle Ferrovie Complementari, oltre che delle Ferrovie Meridionali Sarde, che da ormai troppo tempo si trovano nella precaria e transitoria gestione governativa, che non può preludere ad altro se non alla statizzazione, così come è richiesto dai lavoratori dipendenti nell'interesse loro e delle popolazioni. Gli interpellanti chiedono infine di conoscere se, dinanzi alla gestione pressochè fallimentare delle Ferrovie Complementari, gli Assessori interpellati non intendano presentare con la massima energia al Ministero competente la richiesta di affidare immediatamente l'esercizio di quelle linee ferroviarie ad un Commissario governativo, in attesa dell'adozione dei provvedimenti definitivi. La presente interpellanza ha carattere d'urgenza». (214)

Interrogazione Ghirra - Cambosu:

«per sapere quali risultati sono stati conseguiti con l'azione svolta dalle Autorità regionali per superare l'attuale gravissima situazione determinatasi nelle Ferrovie in concessione della Sardegna, i cui dipendenti, in numero di circa 2.000 non hanno avuto corrisposte le retribuzioni del mese di febbraio scorso, per cui sono stati costretti ad attuare energiche misure di lotta sindacale e per conoscere quali ulteriori interventi intendono compiere perchè sia assicurato per il futuro il regolare pagamento delle retribuzioni. Gli interroganti, mentre sottolineano la gravità e delicatezza della situazione, alla cui origine sta la gestione privata del servizio e la mancanza di una giusta politica del settore da parte del Ministero e dell'Assessorato competenti, ritengono di dover ulteriormente prospettare l'inderogabile necessità di procedere alla statizzazione delle ferrovie in concessione della Sardegna, così come ripetutamente richiesto dai lavoratori, nell'interesse degli stessi, delle popolazioni interessate e della rinascita dell'Isola. La presente interrogazione ha il carattere della urgenza». (964)

Interrogazione Ghirra - Cambosu:

«per sapere quali interventi abbiano singolarmente o congiuntamente disposto o inten-

dano disporre presso il Commissario governativo delle Ferrovie Meridionali Sarde, per rimuovere la Società dalla posizione di intransigenza che ha costretto i dipendenti all'attuazione di energiche misure di lotta sindacale per cui il servizio non viene assicurato con conseguente disagio delle grandi masse di lavoratori e studenti che giornalmente si servono dei mezzi delle F.M.S.». (985)

PRESIDENTE. L'onorevole Cambosu, in qualità di firmatario, ha facoltà di illustrare la mozione.

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, onorevoli consiglieri, questa mozione, abbinata nella discussione con le interpellanze e le interrogazioni che trattano lo stesso argomento, richiama l'attenzione dell'assemblea sui fondamentali aspetti dei pubblici servizi di trasporto dell'interno dell'Isola. Più volte, nella corrente legislatura, in sede di discussione di altre mozioni e durante le discussioni sullo schema generale del programma esecutivo del Piano di rinascita, il problema è venuto alla ribalta, interessando tutti i Gruppi consiliari, sia per quanto concerne le comunicazioni esterne, marittime ed aeree, sia per quanto riguarda le nostre comunicazioni interne: ferrovie concesse, autolinee, servizi urbani e interurbani, collettivi e di massa.

Un esame dello stato dei trasporti esterni ci rivela l'esistenza di una strozzatura che, di solito, viene attribuita alla posizione geografica della nostra terra. La denuncia di questa strozzatura non è campata in aria e bisognerà pur trovare un rimedio se è vero, come è vero, che la Sardegna può e deve per la sua stessa sopravvivenza avere facilità di comunicazioni con il mondo circostante. In realtà, le isole in generale, la nostra compresa, sono zone di sommo interesse e spesso sono roccaforti, sono talvolta delle vere e proprie portaerei, e, in definitiva, basi di lancio verso lo spazio.

Le comunicazioni interne, a mio parere, costituiscono la più importante strozzatura, quella che crea isole nell'isola. Su questo problema, che forma oggetto della mozione in esame, desidero richiamare l'attenzione del Consiglio.

A parte il persistere della separazione illogica tra rete statale e ferrovie concesse, queste ultime, che hanno uno sviluppo di quasi mille chilometri, sono permanentemente minacciate di smobilitazione o sono trascurate oppure fatte segno addirittura ad una vera e propria azione di sabotaggio per ottenerne lo smantellamento. Le reti sono tutte inefficienti: dalle ferrovie complementari alle strade ferrate, alle ferrovie meridionali. Sono insicure, non si è portato a termine l'ammodernamento, anzi quel poco di ammodernamento che è stato realizzato a spese dello Stato fa maggiormente risaltare la loro decadenza, il logorio cui sono state abbandonate per tanti anni. Il materiale è costato centinaia di milioni, miliardi e spesso lo si è lasciato marcire nei piazzali. Le stazioni non presentano i necessari strumenti di sicurezza, non vi sono le attrezzature necessarie, non vi sono i soldi, spesso, per acquistare neppure una vite o un dado per riparare un motore.

E' una situazione veramente grave che noi abbiamo denunciato più volte e la cui responsabilità non può che ricadere sulla gestione privata. E non risponde a verità, come è stato qualche volta affermato, che le ferrovie, le tranvie, le autolinee, quando sono in concessione è come se fossero in gestione pubblica in quanto soggette a determinate clausole, a determinate osservanze di legge. La realtà è che le ferrovie, le autolinee, i servizi di trasporto urbani ed extraurbani in concessione, non rappresentano una vera e propria gestione pubblica anche se sono sottoposte all'osservanza di determinati capitoli, di determinate norme di legge, e basta fare un raffronto con le Ferrovie dello Stato, che pure sono passive, che non danno l'*optimum* del servizio che l'utente italiano vorrebbe, ma sono ancora oggi fra le migliori d'Europa. Altrettanto non si può dire per le ferrovie concesse.

Ho parlato addirittura di sabotaggio poc'anzi, riferendomi al fatto che in alcune ferrovie, come ad esempio quelle meridionali, non si effettuano di proposito dei trasporti su carri ferroviari, anche quando ne viene fatta precisa richiesta. Vi sono carrelli costruiti appositamente per il trasporto della rete a scarta-

mento ridotto a quella statale e vengono tenuti all'aperto senza alcuna utilizzazione. E i trasporti, intanto, vengono effettuati con mezzi automobilistici estranei all'azienda. E' tutta una situazione più volte denunciata, per tutti i tronchi e sulla quale non intendiamo soffermarci. Vi è, infine, uno stato fallimentare. Si è recentemente arrivati allo stesso punto di sei, sette anni fa, quando ogni mese le aziende concessionarie erano nell'impossibilità di corrispondere i salari e recentemente la Regione ed altre pubbliche amministrazioni si sono largamente occupate di questo grave problema drammaticamente tornato alla ribalta.

Evidentemente, non si possono pagare i salari se non si attinge alla borsa dello Stato, se il Ministero, che è oggi in fase di forte austerità, non concede le sovvenzioni che obbligatoriamente e normalmente concede. E non si tratta di cifre di poco conto, ma di cifre che raggiungono e superano i due miliardi e mezzo all'anno. Da alcuni dati risulta che le ferrovie complementari hanno un'entrata di circa 38 milioni al mese ed un'uscita che si aggira attorno a 150 milioni. E' impossibile soddisfare le giuste richieste del personale, delle maestranze se il Ministero tempestivamente e mensilmente non concede le sovvenzioni. In queste condizioni non si può andare avanti. Vi è anche da considerare qualche altro lato negativo, vi è da fugare qualche sospetto che ancora perdura, che dai sindacati e dai lavoratori è stato spesso denunciato su una situazione fallimentare non troppo chiara.

Tutte queste strade ferrate — le complementari, le meridionali — oltre la gestione ferroviaria hanno una gestione automobilistica autonoma, almeno dal punto di vista finanziario, e nei relativi bilanci delle aziende non risulta mai chiaro ciò che riguarda le entrate, anzi non risulta affatto, mentre risultano tutte, ed abbondantemente, le spese per la manutenzione degli automezzi, per le maestranze che devono occuparsene e per le riparazioni. Non risultano sulle gestioni automobilistiche bensì su quelle ferroviarie, sulle rispettive officine, sulle maestranze, sul personale tecnico, su tutto il complesso della gestione ferroviaria. Io credo che sia bene, dal momento che si richiede giu-

stamente ed opportunamente una commissione di inchiesta, che su tutte queste aziende si faccia una buona volta luce, tenendo conto della denuncia precisa più volte ripetuta e che io riaffaccio in questa sede.

Per quanto riguarda le ferrovie, con estrema perplessità noi abbiamo potuto constatare che recentemente il sette e l'otto marzo è stata indetta qui a Cagliari una conferenza regionale sui trasporti. E questa conferenza è stata indetta dal C.I.S. sotto gli auspici della Regione Autonoma della Sardegna, con la collaborazione delle Camere di commercio, dell'industria e dell'agricoltura di Cagliari, Sassari e Nuoro. Questa conferenza dei trasporti è stata indetta dal C.I.S., il quale, ancora una volta, si inserisce, sia pure in occasione di una fiera campionaria, per sostituirsi nei compiti dei pubblici poteri. Ed ha destato estrema perplessità il fatto che l'Assessore ai trasporti onorevole Cottoni abbia accettato di essere relatore di uno dei punti stabiliti dallo stesso C.I.S. in quella conferenza, e ha destato perplessità il fatto che un dirigente sindacale della CISL, sia pure a titolo personale, abbia accettato di trattare nella conferenza un altro argomento a sua scelta, o dettato dallo stesso CIS, senza che una protesta venisse dalla Regione, dalla Giunta, dall'Assessore ai trasporti per la esclusione dalla conferenza delle organizzazioni sindacali; mentre alle altre organizzazioni economiche era stato addirittura detto che su ogni argomento si poteva intervenire per discutere, per portare il proprio contributo, dare l'apporto della propria esperienza, della propria organizzazione, i sindacati sono stati completamente esclusi, non sono stati neppure invitati a partecipare.

Io ho partecipato alla conferenza soltanto alla fine, l'otto marzo, ed ho potuto ascoltare le dichiarazioni del Sottosegretario onorevole Pintus sugli aspetti del collegamento marittimo e quelle dell'onorevole Mannironi sui collegamenti aerei e i collegamenti interni dell'Isola. L'onorevole Mannironi, presente l'onorevole Cottoni e presente il Presidente della Giunta, ha dichiarato che i mille chilometri di ferrovie concesse non si possono toccare, che sono tabù, che non si possono smantellare, che

IV LEGISLATURA

CCXXXII SEDUTA

7 APRILE 1964

se questo avvenisse in Sardegna si rischierebbe di scatenare la rivoluzione. Sono parole testuali del Sottosegretario ai trasporti. L'onorevole Mannironi ha affermato che in questo momento non si può fare niente, che bisognerà aspettare che cessi il periodo di austerità. Ha aggiunto che oggi il Ministro al tesoro ha chiuso in cassaforte tutti i risparmi e non intende dare nulla. Così le ferrovie concesse potranno funzionare in Sardegna tra alcuni anni, tra due, tre, quattro anni — non è stato esattamente specificato il termine di scadenza — quando il Ministro al tesoro sarà in condizioni di poter erogare nuovi fondi per l'ammmodernamento.

Quando si giunge a questo punto, quando si lasciano le ferrovie in completo abbandono, in stato fallimentare, in stato di non funzionalità, di non sicurezza, in stato di gestione non corretta dei propri bilanci, noi abbiamo il diritto di chiedere, a nome di tutte le popolazioni della Sardegna, che finisca l'attuale concessione privata e che, dal momento che è lo Stato a pagare l'intera passività delle ferrovie concesse, queste passino direttamente allo Stato, vengano, cioè, statizzate. Mi pare senz'altro giusta la richiesta contenuta nella mozione in esame e cioè che la Giunta deve prendere tutti gli opportuni provvedimenti presso il Governo perchè si arrivi a questa statizzazione.

Nella conferenza dei trasporti, l'ultimo oratore, cioè il Presidente della Giunta, rispondendo in termini molto energici al Sottosegretario onorevole Mannironi, ha indicato come sola strada valida per fare cessare questo stato di cose la statizzazione delle ferrovie in concessione. Mi pare anche legittima la richiesta della nomina di una commissione che appuri tutte le responsabilità delle aziende concessionarie e altrettanto mi pare giusto che la Giunta, e per essa l'Assessore competente, esamini la inderogabilità di nominare un commissario governativo in ciascuna di queste aziende, o un unico commissario che presieda soprattutto alle operazioni di trasferimento allo Stato, oltre che ad affrettare i termini della inchiesta proposta.

Per le ferrovie meridionali, mi spiace di do-

vere affermare, essendo queste sotto gestione governativa già da molti anni, che le cose vadano peggio che nelle altre aziende in mano ai privati. Si tratta, intanto, di un'azienda di cui è Commissario lo stesso Ispettore compartimentale della motorizzazione civile. Segnaliamo questo sconcio alla Giunta ed in particolare all'Assessore competente perchè venga eliminato. Vi sono dei rapporti di lavoro, dei rapporti giuridici, dei rapporti di controllo che non consentono la continuazione di una gestione governativa che abbia come Commissario lo stesso capo dell'Ispettorato della motorizzazione civile. Vi è una incompatibilità non solo morale e politica, vi è una incompatibilità assoluta fra questi due incarichi pubblici.

Fra le richieste finali che presenteremo alla Giunta inseriremo anche questa richiesta, che non è determinata soltanto dalla denunciata incompatibilità, ma anche dal comportamento poco ortodosso, direi poco governativo, sia del Commissario, sia dell'attuale Direttore dell'esercizio delle ferrovie meridionali nei confronti di tutto il personale dipendente. Il Commissario governativo di cui vado parlando di suo arbitrio, di sua iniziativa, abolisce, annulla dall'oggi al domani precedenti disposizioni contrattuali, accordi liberamente stipulati tra sindacati e azienda, accordi sindacali, contrattuali e normativi; è un Commissario che non tiene conto della funzione moderna dei sindacati da tutti riconosciuta e riconosciuta perfino dagli ultimi contratti nazionali per la categoria a cui appartengono i ferrovieri delle ferrovie concesse. E' un Commissario che non tratta con i sindacati che procede unilateralmente al varo di ordini di servizio, di regolamenti interni di esercizio, rimangiandosi dall'oggi al domani — come dicevo prima — tutti i precedenti impegni che egli stesso aveva sottoscritto.

I lavoratori delle ferrovie meridionali sono da qualche tempo in stato di agitazione, anzi in uno stato di vera e propria lotta diretta in questo momento più che all'ottenimento di nuovi miglioramenti economici, cui hanno diritto per il rinnovo degli accordi aziendali, a salvaguardare rilevanti principi trascurati dal comportamento del Commissario e da quello del

direttore di esercizio, contro i quali chiediamo venga aperta un'inchiesta.

Una particolare attenzione meritano le autolinee in concessione, che sono oggi il grande cavallo di battaglia, sono l'avvenire dei trasporti interni in tutto il mondo. Le autolinee si contendono le migliori concessioni, trascurando le altre e pretendono le migliori strade, pretendono sovvenzioni ed agevolazioni ed incentivazioni varie. Vero è che le autolinee della Sardegna agiscono presso a poco come quelle del Continente e ho appreso da «Il Globo» che, recentemente, in una riunione dei dirigenti dell'ANAS qualche partecipante ha proposto un aumento delle tariffe senza l'assenso governativo, e, in caso di persistente posizione negativa del Governo, il ricorso alla serrata. Secondo certi interventi bisognava dimostrare al Governo che i dirigenti d'azienda avevano il coltello dalla parte del manico.

Il comportamento dei dirigenti delle autolinee sarde non è diverso da quello che ho denunciato adesso. Trentotto rappresentanti di altrettante aziende concessionarie di autolinee della Sardegna hanno tenuto già due riunioni, una a Macomer ed una ad Oristano, il 2 aprile, e ne hanno annunciato un'altra per il 29 di questo stesso mese. Sentite che cosa comunicano in termini perentori ed ultimativi alla Giunta regionale. Chiedono, in attesa di una più organica disciplina dei servizi pubblici di linea, il rimborso della tassa di fabbricazione sui carburanti, eppure quando vi fu la riduzione della benzina, alcuni anni fa, non diminuì affatto il prezzo delle tariffe e le autolinee continuarono e continuano a beneficiare dei provvedimenti tariffari che la Regione aveva concesso. Adesso chiedono il rimborso della tassa di fabbricazione sui carburanti, come massae che richiedessero, ad esempio, il rimborso della tassa di fabbricazione sullo zucchero, che costa troppo in Italia. Sì, costa troppo anche la benzina ma le autolinee, grazie al Cielo, si fanno rimborsare abbondantemente. Ma non basta. Chiedono anche il rimborso della tassa di bollo, biglietti e I.G.E. Chiedono l'intervento presso gli organi competenti per la repressione dei servizi abusivi di linea.

Qui si parla di 38 aziende concessionarie di

autolinee in Sardegna. Sono molto numerose queste aziende. Le importanti sono quattro o cinque: la Satas, la Scia, la Selas e la Columbus. Tutte le altre non le conosco. Però mi spaventa questo loro ricorso contro i servizi abusivi. Evidentemente se i servizi abusivi esistono in Sardegna, non per esaltare l'abuso, non per fare l'apologia dell'abuso, ma se questi abusivi esistono vuol dire che i servizi non sono curati a dovere da parte delle aziende concessionarie di autolinee. E non si può infierire fino a quando le aziende concessionarie di autolinee faranno una vera e propria politica di rapina nei confronti delle nostre popolazioni. Non vi potrà essere autorità che possa intervenire per fare cessare uno stato di abuso, i servizi abusivi di cui si parla.

Chiedono la riduzione dei programmi di esercizio. Il che vuol dire che da un giorno all'altro, da un momento all'altro, in barba all'autorità questi possono sopprimere dieci, venti, trenta linee a loro arbitrio, a loro piacimento, licenziando personale e lasciando le popolazioni in stato di abbandono, in stato di non collegamento. Chiedono la concessione di finanziamenti a largo respiro ed a tasso ridotto. Hanno anche bisogno di un po' di respiro, di sovvenzioni, di aiuti. E poi viene, per ultimo, la minaccia precisa di indire una nuova assemblea generale dei concessionari per il giorno 29 aprile in Oristano per prendere atto dell'eventuale accoglimento da parte delle autorità competenti delle richieste formulate dalla categoria e decidere, di conseguenza, sui provvedimenti da adottare: uomo avvisato, mezzo salvato.

Noi siamo stati diffidati dai trentotto rappresentanti delle aziende concessionarie. Ebbene, che cosa diciamo a questo proposito? Creare soltanto un centro di coordinamento? Ripristinare soltanto le facoltà dell'articolo 3 che lo Statuto speciale affida alla Regione? O dobbiamo anche fare qualche altra cosa? Dobbiamo arrivare ad un processo di regionalizzazione di queste autolinee? Non è concepibile che la Regione, oggi, nel 1964, avendo piena, primaria competenza legislativa, potestà legislativa in materia di autolinee, possa consentire che le cose continuino ad andare di questo passo.

Quando nella Penisola esistevano soltanto i treni, quando l'automobile non aveva ancora invaso le strade italiane, quando gli altri mezzi di collegamento erano i carretti e in Sardegna, da noi, gli asini e i cavalli, nel 1906 Giolitti e il suo Ministro Spaventa, liberali, hanno avuto il coraggio di statizzare, di nazionalizzare le ferrovie, cioè i soli effettivi mezzi di trasporto allora esistenti. Ed oggi che parliamo di ampliamento, di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, di raccordo con le ferrovie concesse e di statizzazione delle ferrovie concesse, oggi non possiamo consentire che le autolinee rimangano fuori da un processo di nazionalizzazione, di statizzazione o, comunque, di pubblicizzazione. Vale a dire fuori da una linea di estromissione dei concessionari privati dalla gestione di quei servizi.

Ho lasciato per ultimo il problema dei servizi urbani ed extraurbani che riguarda oggi, prevalentemente, la Società Tramvie della Sardegna e altri servizi pubblici del genere. La situazione dei trasporti gestiti dalla Società Tramvie della Sardegna è seria, perchè i lavoratori sono in sciopero da diversi mesi; l'azienda è in fase di disarmo e nessuno interviene. Si è proposto recentemente, in relazione all'iniziativa assunta dal Presidente della Giunta, di giungere ad una gestione pubblica di questi servizi ed alla formazione di un consorzio pubblico dei servizi urbani ed extraurbani, ma la Regione è rimasta completamente assente, senza far ricorso alle facoltà che le derivano dall'articolo 3, punto G, dello Statuto.

Si viene a scoprire che la Società Tramvie della Sardegna, scavalcando il Comune di Cagliari ed altri Comuni, sul territorio dei quali passano i mezzi tranviari, è riuscita ad ottenere le concessioni direttamente dal Ministero perchè questa è la giustificazione che viene data. Nell'articolo 3, punto G, è detto che la Regione ha competenza primaria per le tranvie ed automobili non per i filobus. Così tutte le concessioni filoviarie sono piovute dal Ministero sulla base di una interpretazione letterale. La Regione non è intervenuta, la Regione non ne sapeva niente e così il Comune di Cagliari e gli altri Comuni interessati.

Io credo che sia indispensabile che l'Amministrazione regionale rivendichi le sue precise facoltà ed intervenga con maggiore energia, con maggiore sollecitudine per insistere nel processo già avviato di pubblicizzazione, di municipalizzazione. Si sta perdendo troppo tempo, onorevoli consiglieri. La Società Tramvie ha avuto tutti i benefici che poteva avere, ma non ha dimostrato di meritarli e, il 3 novembre scorso — non abbiamo mai capito il perchè — l'allora Assessore, onorevole Covacivich, qui presente, prima di lasciare la carica ha voluto andarsene in bellezza, concedendo il decreto di aumento alle tariffe tranviarie urbane, quell'aumento che, come egli stesso aveva dichiarato alle organizzazioni sindacali, non si sentiva di dare e cui si sarebbe opposto anche in Giunta, perchè erano in corso trattative nazionali per il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri. Dichiarava che, non potendosi misurare gli oneri che sarebbero discesi da una contrattazione nazionale, era possibile poter commisurare gli aumenti delle tariffe...

COVACIVICH (D.C.). Lei sa che l'aumento è venuto dietro un preciso impegno della Società Tramvie.

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). No, è venuto dopo quell'impegno.

COVACIVICH (D.C.). Era subordinato.

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). Non era subordinato, perchè la Società Tramvie aveva richiesto un aumento per le maggiori spese già avute per il personale. Abbiamo tutti gli elementi per dimostrarlo.

COVACIVICH (D.C.). Non è vero. Sono stati concessi gli aumenti dopo che la Società Tramvie ha assunto l'impegno di non aumentare ulteriormente le tariffe al momento della firma del contratto nazionale.

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). Questo lo riconosciamo, ma non è questo il punto. L'aspetto è politico ed è sfuggito alla sua attenzione. Il punto è che si presenta una richiesta di au-

mento per concessioni già fatte al personale e le concessioni erano: la indennità di presenza, i punti di contingenza maturati, diecimila lire di indennità di congiuntura e mezz'ora di riduzione dell'orario di lavoro. Cose già concesse. Nessuna azienda può richiedere un aumento per miglioramenti derivanti da un nuovo contratto. Nessuna azienda può richiederlo e se lo chiede nessuna autorità regionale, nessun uomo responsabile politico può concederlo, senza cadere in un madornale, in un macroscopico errore di valutazione.

Ma vi è ancora di più per quanto riguarda questa azienda, per quanto riguarda una commissione di inchiesta e per quanto riguarda la nomina di un Commissario in questo preciso settore. L'azienda aveva richiesto aumenti per 185 milioni, il Circolo ferroviario, che ha fatto gli accertamenti e li ha fatti male, come organo tecnico, ha tagliato a 170 milioni, la Regione, di sua iniziativa, ha tagliato a 150 milioni. Questo perchè l'azienda aveva denunciato solo 11 milioni di viaggiatori sulle linee urbane. Questi 11 milioni moltiplicati per 10 fanno 110 milioni, più gli aumenti del trenta per cento sugli abbonamenti, fanno 150 milioni, che sono stati regalati alla Società Tramvie della Sardegna.

I biglietti urbani che riguardano la Società Tramvie della Sardegna, per denuncia della stessa azienda, e per i dati fornitici dall'Assessorato dell'industria, sono, nel 1960, 31.499.987 che moltiplicati per dieci fanno 315 milioni di aumento e con quelli degli abbonamenti si arriva ai 400 milioni che i sindacati hanno denunciato, che voi avete regalato alla Società Tramvie della Sardegna. Inespugnabilmente, poi, dal 1960 al 1961, i biglietti urbani calano a 24.764.619; ma siamo sempre a 247 milioni di aumento sui soli biglietti esclusi gli abbonamenti. Nel 1962 calano ancora a 23.496.226. E' possibile che nel giro di un paio di mesi vi sia stato un crollo ad 11 milioni? E' chiaro che si tratta di un madornale imbroglio sul quale, come è stato già richiesto, e anche l'azienda è d'accordo, è indispensabile che venga condotta un'inchiesta.

A conclusione di questo mio intervento, mi pare di poter riassumere le richieste avanzate

dai presentatori della mozione e della interpellanza. Primo: che la Regione si impegni a prendere contatti col Governo, anche appoggiata da una delegazione consiliare, perchè venga proposto, in termini indifferibili, il problema del trasferimento delle ferrovie in concessione dai privati allo Stato. Secondo: che nelle ferrovie concesse venga costituita una rigorosa commissione di inchiesta per accertare gli stati di bilancio, gli stati fallimentari, gli stati di insicurezza, tutte le inadempienze tecniche e amministrative. Terzo: che in tutto il settore delle ferrovie concesse venga nominato o un unico commissario che avvii il processo di statizzazione e che concluda la inchiesta, oppure che venga nominato anche un commissario per ogni singola azienda, alle complementari, alle ferrovie meridionali. Che in ogni caso, però, per le ferrovie meridionali venga richiesta al Ministero la immediata sostituzione del Commissario governativo, ingegner Meraviglia, in quanto la carica è incompatibile con la sua funzione di capo dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile. E perchè, nello stesso tempo, venga promossa una inchiesta sul comportamento dell'attuale direttore di esercizio delle ferrovie meridionali, ingegner Alicata.

Per quanto riguarda le autolinee la richiesta è che la Regione si impegni a trovare la strada non solo perchè le autolinee in Sardegna abbiano un centro di coordinamento, un centro pubblico di potere che possa guidarle, svilupparle in tutta la Sardegna, ma perchè effettivamente l'Amministrazione regionale esamini la possibilità di passare a gestione pubblica tutte le autolinee oggi in concessione privata. Per quanto riguarda i trasporti urbani ed extraurbani si richiede la nomina di un commissario e la immediata decadenza della società che è in disarmo, che non sta fornendo i servizi che le spettano e sta prendendo in giro gli utenti. E, inoltre, che venga promossa una rigorosa inchiesta con la partecipazione dell'Amministrazione regionale, che è quella che ha concesso gli aumenti, e la partecipazione dei sindacati, che hanno già dichiarato di essere disponibili per le operazioni di inchiesta, affinchè venga accertato se gli aumenti

sono stati concessi al titolo richiesto o se, invece, sono stati concessi ad altro titolo. (*Consensi a sinistra*).

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

PAZZAGLIA (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la mozione che andiamo discutendo, sia nel modo in cui si presenta attraverso le premesse, sia attraverso le decisioni che intende sollecitare dal Consiglio, a mio avviso non inquadra il problema nei termini giusti. In questa mozione vi è soltanto una critica, una opposizione, una prevenzione nei confronti di qualunque gestione privata di servizi di trasporto. Dopo di che sulla base di questa prevenzione e sulla base di questa opposizione si arriva a delle conclusioni quali quella della Commissione d'inchiesta e della nomina di un Commissario. E' bene che invece il problema delle ferrovie in concessione venga posto nei termini in cui deve essere posto, specialmente dopo anni in cui esso è stato visto in termini assolutamente inaccettabili ed è stata mantenuta una situazione di fatto insostenibile. Il problema delle ferrovie concesse deve essere esaminato sulla base della utilità delle stesse ferrovie concesse e della necessità di inserimento nella rete ferroviaria fondamentale. Anche perchè noi sappiamo, e non abbiamo bisogno di citare dei dati, che i trasporti ferroviari per persone denunciano ogni giorno di più, anche nelle reti statali in Sardegna, una riduzione della quantità dei viaggiatori. Anche le ferrovie complementari intanto possono essere utili, non dico sul piano economico quanto sul piano dell'interesse generale, in quanto possano soddisfare a esigenze in relazione alle quali oggi le ferrovie esercitano la maggior parte della loro attività, cioè il trasporto delle merci. Bisogna considerare, non tanto l'aspetto del trasporto delle persone ma soprattutto il problema del trasporto delle cose. Oggi le ferrovie complementari sono scarsamente utili per il trasporto delle merci, anche se ancora in alcune tratte soddisfano esigenze di trasporto delle persone, perchè non sono collegate alla rete statale; evidentemente quando uno da Sor-

gono deve spedire merce ad Olbia deve trasportarla a Cagliari con le complementari, indi la merce deve essere trasbordata da una ferrovia all'altra e fatta proseguire con le FF.SS., talchè conviene eseguire il trasporto su strada con un camion, risparmiando una notevole quantità di spesa e di tempo. Basta partire da questa considerazione per comprendere bene il problema delle ferrovie complementari del Sulcis (che sono separate dalle Ferrovie statali seppure hanno stazioni adiacenti ad esse) o il problema delle ferrovie che da Alghero portano a Sassari, della ferrovia che da Nuoro porta a Macomer. Tenendo presente la fondamentale necessità, cioè il collegamento delle reti complementari alle reti statali si può arrivare a concludere anzitutto che alcune delle tratte delle complementari attualmente esistenti non hanno alcuna funzione e possono essere tranquillamente soppresse. Di più si deve parlare di arretratezza della rete in generale, arretratezza che è legata al fatto dell'isolamento delle singole reti e dei differenti scartamenti. Ciò premesso credo di poter dire che la soluzione del problema del collegamento delle attuali reti delle ferrovie complementari con le ferrovie statali e dell'unico scartamento comporta una gestione unica dei due tronchi. Se è questa la conclusione alla quale si deve arrivare non lo si deve fare ponendosi aprioristicamente contro una gestione privata, ma ponendosi sul piano di una esigenza di sviluppo dei trasporti in Sardegna. La Giunta è in grado di indicarci su queste premesse quale dovrà essere e quale potrà essere la soluzione? La Giunta probabilmente ci dirà che è favorevole aprioristicamente alla statizzazione e non su una premessa logica quale è la nostra e che deve presiedere alla discussione sulla opportunità o meno di una gestione statale. Potrebbe darsi — anzi è certo — che uno studio approfondito del problema ci possa portare a concludere che non tutte le linee debbono essere trasferite allo Stato, *sic et simpliciter*. Credo — come ho detto — che uno studio approfondito ci porterà a concludere che alcune linee debbono essere gestite dalle stesse Ferrovie dello Stato ed altre debbono essere assolutamente soppresse. Dove poi io precipuamente

non mi trovo d'accordo con i colleghi che hanno presentato la mozione è circa la gestione pubblicistica delle Ferrovie Complementari. Se entriamo nell'ordine di idee di collegarle con le reti statali, allora il problema di chi debba gestirle non si pone neanche perchè le debbono gestire le Ferrovie dello Stato, non un ente pubblico creato appositamente per la gestione delle ferrovie complementari. Ancora meno mi trovo d'accordo quando si pone il problema della pubblicizzazione delle autolinee attualmente in concessione, perchè evidentemente per le autolinee in concessione non esistono le premesse logiche, dalle quali io parto per poter concludere che il problema della statizzazione delle ferrovie complementari si può porre sulle premesse del collegamento con le reti dell'ammodernamento e dello scartamento unico. I rapporti fra gestione pubblica e gestione privata vengono sollevati perchè esistono situazioni di ordine sociale indiscutibile e problemi di rapporti fra prestatori e datori di lavoro. Noi riteniamo — e non abbiamo niente da aggiungere nè da dire niente di nuovo al riguardo — che il problema dei rapporti fra capitale e lavoro non si risolve modificando la proprietà del capitale, ma si risolve invece modificando la struttura dei rapporti e trasformando il rapporto di dipendenza in un rapporto di partecipazione del lavoratore agli utili e alla gestione dell'azienda. Su questa strada siamo sempre; non certo possiamo seguire altri sulla strada del trasferimento del capitale dalle mani del privato alle mani dello Stato. Noi ci riserviamo di presentare un ordine del giorno nel quale si affermi che prima di adottare una qualunque decisione definitiva la Giunta ponga allo studio il problema del collegamento, il problema dell'ammodernamento dei tratti di rete che sono assolutamente inadeguati alle esigenze attuali e il problema della soppressione degli eventuali tratti non utili ai fini di uno sviluppo economico della Sardegna sia sul piano industriale, sia sul piano commerciale e sia e forse soprattutto per il trasporto di molti prodotti agricoli che verrebbero più facilmente esportati se esistessero adeguati mezzi di trasporto. Posto il problema in questi termini, affrontato da parte della Giunta non sulla base

di principii teorici, ma sulla base di una valutazione concreta della realtà attuale delle Ferrovie complementari e delle necessità di una rete ferroviaria moderna in Sardegna io credo che il Consiglio potrà adottare meglio una decisione definitiva. L'occasione mi consente anche di prospettare all'Assessore un problema che non può essere dimenticato: il problema delle Ferrovie dello Stato. Chiediamo venga risolto nei modi adeguati, perchè se è vero che le ferrovie complementari vanno male, sono su percorsi superati, tecnicamente inadeguati e finanziariamente in condizioni pessime, è anche vero che l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato annunciato da molto tempo è ancora da venire. Ricordo che il primo documento che io ricevetti quando fui eletto nel 1957 per la prima volta consigliere regionale era un documento proveniente da organi pubblici nel quale si dava, per iniziato, il raddoppio del tratto delle Ferrovie dello Stato da Cagliari a Decimomannu. Ciò avveniva esattamente 8 anni fa. Oggi le notizie che ci provengono da fonte governativa ci indicano che il problema del raddoppio è ancora accantonato; l'unica soluzione moderna che il sottosegretario competente ha annunciato nel recente Convegno sui trasporti tenutosi a Cagliari sarebbe un sistema automatico di controllo e di deviazione dei treni e di funzionamento delle segnalazioni. Vi è di più, che quando ci poniamo ad esaminare il problema del collegamento delle ferrovie complementari alle Ferrovie dello Stato, il problema del raddoppio dei binari statali si pone come un problema ancora più sentito ed urgente dato che se dovesse inserirsi la rete delle ferrovie complementari lungo la rete delle ferrovie statali, almeno per alcuni tratti, aumenterebbe ancora di una certa quantità il traffico su queste ultime linee. Questi sono i problemi che devono essere affrontati, discussi e risolti una volta per sempre. Non è possibile pensare che i mezzi delle Ferrovie dello Stato in Sardegna possano camminare ad una velocità commerciale adeguata quando le tratte più impegnate, come quella di Cagliari e di Decimo, sono ancora ad un binario unico, comportante lunghe soste in tutte le stazioni da parte degli accelerati e una

perdita di tempo notevole. Al di sopra del problema della gestione noi poniamo il problema di un ammodernamento generale delle reti ferroviarie, senza il quale anche le soluzioni delle navi traghetto saranno soluzioni praticamente inutilizzabili. Si pensi che oggi, con due navi in attività (ed in certi periodi una sola) è difficile fare percorrere la tratta delle Ferrovie dello Stato da parte dei mezzi ferroviari. Che avverrà quando il numero delle navi traghetto sarà quello necessario? Se noi non risolveremo il problema dei collegamenti tra il Sud ed il Nord della Sardegna con i mezzi ferroviari anche i programmi di industrializzazione e di sviluppo saranno largamente compromessi dalla mancanza di trasporti adeguati delle merci che sono poi quelle che maggiormente usufruiscono del trasporto su ferrovia. Su questo piano noi crediamo che ci si debba muovere. Ecco perchè riteniamo di proporre un nostro ordine del giorno e di non consentire sulle posizioni che sono state indicate nella mozione presentata dai colleghi di sinistra. (*Consensi a destra*).

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

ARRU (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la mozione socialcomunista sulla statizzazione delle ferrovie concesse in Sardegna trae la sua origine da uno sciopero del personale dipendente, sciopero che ha richiamato, indubbiamente, l'attenzione su due importanti problemi che riguardano precisamente l'efficienza tecnica dei servizi e lo stato giuridico e il trattamento economico del personale. Non v'ha dubbio che tecnicamente le ferrovie in discussione lascino molto a desiderare. Sarebbe stato opportuno che, per esempio, alcuni tronchi, come la Tempio-Monti, la Chilivani-Ozieri, la Macomer-Nuoro e la Macomer-Bosa, fossero stati non soltanto ammodernati ma trasformati dallo scartamento ridotto a quello normale, portati, cioè, allo stesso livello delle Ferrovie dello Stato.

L'inefficienza delle ferrovie concesse va, comunque, posta in relazione anche al fatto che

esse operano in una zona estremamente depressa, disabitata. E si sa che tutte le imprese di trasporti, per poter essere attive e quindi anche efficienti, necessitano di operare in zone popolate, che abbiano una notevole attività commerciale. Le ferrovie concesse, invece, operano — ripeto — in una zona depressa e particolarmente nelle zone più depresse dell'Isola, per cui non possono, sotto il profilo amministrativo, che essere passive. Da ciò l'intervento notevole dello Stato che contribuisce al loro funzionamento.

Non v'ha dubbio che dal momento che lo Stato partecipa in maniera notevole sarebbe bene che ne assumesse completamente la gestione. Noi vorremmo che la statizzazione avvenisse, purchè determinasse queste due conseguenze: una maggiore efficienza effettiva delle ferrovie concesse e l'immediato trasferimento del personale dipendente allo Stato, con pari trattamento giuridico ed economico del personale statale. Se non si realizzassero questi due effetti conseguenti alla statizzazione, a nulla servirebbe operare la statizzazione stessa.

Per questo è soprattutto da respingere quello che la mozione chiede, anche se in un primo momento, e cioè la gestione commissariale. Noi sappiamo che la gestione commissariale è attualmente in atto in altre ferrovie private. Intendo parlare delle Ferrovie Meridionali, il cui personale ha cessato da poco lo sciopero, nonostante la gestione commissariale, e le ferrovie calabro-lucane che sono anche esse a gestione commissariale, gestione che non ha determinato, però, nè una maggiore efficienza delle ferrovie nè il miglioramento economico e giuridico del personale. E' qui la differenziazione del nostro punto di vista dal punto di vista della mozione socialcomunista.

La mozione chiede la statizzazione, non tanto guardando alle conseguenze che la statizzazione stessa dovrebbe conseguire, ma come un attacco indiscriminato all'iniziativa privata. Iniziativa privata che sarebbero disposti ad attaccare anche se fosse efficiente, anche se le ferrovie fossero efficienti, anche se il personale delle ferrovie avesse un trattamento uguale a quello statale...

GHIRRA (P.C.I.). Lei, invece, è per i privati in tutti i casi.

ARRU (D.C.). Non sono sempre per i privati. In questo caso, ad esempio, sono per la statizzazione, ma parto da premesse diverse dalle vostre, pur arrivando alle stesse vostre conclusioni. Mentre io ravviso la necessità di una statizzazione allo scopo di determinare una maggiore efficienza delle ferrovie ed un migliore trattamento economico del personale, si fa da altri un attacco indiscriminato all'iniziativa privata. La cosa è ben diversa. Quando, infatti, si dice: «Constatato che a tale situazione si è giunti a causa soprattutto della gestione privata dei servizi che, per sua stessa natura, tende al conseguimento esclusivo di alti profitti...», cosa si vuole affermare?

CHERCHI (P.C.I.). Ma queste sono le nostre premesse.

ARRU (D.C.). D'accordo, sì. Sono le vostre premesse, ed io dico che non condivido le vostre premesse, pur giungendo alle vostre stesse conclusioni. Questo è il punto che ci differenzia. E' tutto qui, non c'è altro. Io, dunque, voterei un ordine del giorno che si differenziasse da questa mozione, come, probabilmente, accadrà.

Non v'ha dubbio, comunque, che si deve tener conto, bisogna darne atto, di certi miglioramenti che l'attuale società ha apportato alle ferrovie. Per esempio, mi si dice che le ferrovie concesse in Sardegna stanno per adottare, come misura di sicurezza, scambi centralizzati non ancora istituiti neppure nelle Ferrovie dello Stato e segnalazioni semaforiche luminose collegate con lo scambio di manovra. Le ferrovie concesse avranno un complesso di apparati di sicurezza e di segnalazione molto più efficienti delle Ferrovie dello Stato.

MANCA (P.C.I.). Ma se ai passaggi a livello non ci sono neanche le sbarre.

GHIRRA (P.C.I.). E' una vergogna, signor Presidente, che si affermino certe cose.

ARRU (D.C.). Onorevole Ghirra, questo è un dato tecnico e lo posso provare, ma non voglio dire con questo che le ferrovie concesse siano efficienti e possano essere lasciate come sono; voglio dare atto di certi miglioramenti già apportati o che saranno realizzati quanto prima.

Io non discuto sul fatto che certe somme siano state utilizzate non nella maniera più opportuna, ma ritengo di dover porre in rilievo quanto è stato fatto, pur concludendo che, nonostante tutti i perfezionamenti, tutti i miglioramenti, lo stato di fondo, il disagio fondamentale delle ferrovie concesse resta e resta connesso al fatto che sono ferrovie antiquate non più all'altezza del progresso dei tempi, e resta il fatto che sono passive perchè operano in una zona depressa. Per tutte queste ragioni, consegue che è necessario, dal momento che interviene già in maniera notevole, che lo Stato assuma l'intera gestione, determinando però, questo è il punto, l'efficienza dei servizi e il miglioramento dello stato giuridico ed economico del personale; e dobbiamo respingere una gestione commissariale che lasci le cose come prima, come è avvenuto per le Ferrovie Meridionali e per le Calabro-Lucane.

A me non resta che concludere, pur partendo da premesse diverse da quelle della mozione in discussione, che è urgente, in Sardegna, provvedere alla statizzazione delle ferrovie concesse subito, immediatamente, senza una fase intermedia di gestione commissariale, che non è affatto necessaria. Si può giungere alla statizzazione con un provvedimento *ad hoc* che statizzi immediatamente le ferrovie concesse. Questo è l'obiettivo da raggiungere: un'integrale statizzazione, senza passare — ripeto — attraverso la gestione commissariale. Lo Stato, diventato gestore, porterà le ferrovie concesse alla necessaria efficienza ed il personale addetto godrà lo stesso trattamento giuridico ed economico dei ferrovieri statali. Queste sono le conclusioni uguali alle quali giungiamo, pur partendo da premesse diverse. (*Consensi al centro*).

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

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.) Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa discussione ha portato finalmente al pettine un vecchio nodo che non si volle sbrogliare quando, con una legge, salvo errore del 1958, alle Ferrovie Complementari della Sardegna fu accordata una sovvenzione statale, per l'ammodernamento dei suoi impianti, di circa sette miliardi e mezzo. Non so se questa cifra abbia subito in sede esecutiva qualche variazione, ma ritengo di sì e, naturalmente, in aumento in favore del concessionario. Ma la legge prevedeva anche la revisione delle sovvenzioni annuali, quelle di esercizio, ma non sono in grado di dire quanto costino le Ferrovie Complementari allo Stato per effetto di questa seconda voce. Certo deve trattarsi di una somma notevole.

Quando si è deciso l'ammodernamento, quando si sollecitava la legge sulla sovvenzione, si prospettava agli ingenui Sardi una nuova situazione delle ferrovie concesse non proprio ideale, ma abbastanza favorevole. Che cosa sia avvenuto in pratica, noi lo abbiamo constatato più volte e la situazione è stata clamorosamente portata a conoscenza dell'opinione pubblica dalle agitazioni dei dipendenti delle ferrovie complementari che hanno il grande merito di avere inciso il bubbone, anche se, ovviamente, non hanno potuto presentare un bilancio esatto di quanto di malfatto esiste nell'organizzazione delle ferrovie in discussione e di quanto non può essere tollerato dalla pubblica Amministrazione per la gestione dei servizi.

Sappiamo, però, che alcuni tratti di linea furono addirittura demoliti, come la linea che da Sanluri portava verso Ales, ma può darsi che questo non sia stato un errore, anzi personalmente, a mio giudizio, posso dire che non è stato un errore giacché penso che si sarebbero dovuti demolire molti altri tronchi delle ferrovie complementari per sostituirli con servizi veramente efficienti. Sappiamo però anche che le ferrovie complementari, a parte le demolizioni, sono riuscite ad avere un grande numero di concessioni di autolinee con le quali hanno se non sostituito totalmente, per lo meno sostituito in gran parte, sfoltendo il numero dei convogli, tutti i servizi ritenuti non

convenienti, dal punto di vista economico, messi a raffronto con servizi di autolinee meno costosi.

Il male non sarebbe stato grande per questa sostituzione, perché, con automezzi veramente efficienti, si poteva realizzare un servizio forse migliore di quello realizzato con la strada ferrata. Purtroppo, anche per l'esercizio delle autolinee sono continue lamentele. Ciascuno di noi avrà fatto qualche personale esperienza. Basta montare su qualcuno di quegli automezzi per constatare che le ferrovie complementari non hanno provveduto a mantenere in efficienza neanche il parco automobilistico. Altri fatti potrebbero essere citati per dimostrare ancor di più che anche questa gestione non si può approvare.

Questa esperienza che cosa ha dimostrato? A parte le osservazioni che si possono fare e i rimedi che si possono proporre, resta il fatto che le ferrovie complementari non possono continuare ad essere gestite come sono gestite oggi senza risultare in contrasto con gli interessi degli utenti sardi. Anche se la rete delle ferrovie complementari serve in massima parte le zone — come è stato osservato or ora — più depresse della depressa Sardegna, ciò non toglie che debba essere efficiente e tanto più efficiente quanto più agisce in zone depresse. Altrimenti, vuol dire che è un sistema di trasporti da modificare completamente. Io non credo che un ammodernamento apportato sui vecchi tracciati delle ferrovie complementari possa dare accettabili utili risultati. La migliore dimostrazione l'abbiamo già avuta con gli ammodernamenti apportati ai tratti di linea meno difficili e sappiamo tutti di un certo numero di incidenti, addirittura di deragliamenti, che si sono verificati nella linea Nuoro-Macomer, nonostante si fosse detto che fossero state ampliate le curve in modo tale da garantire un percorso di sicurezza per le nuove automotrici diesel. Non si è conseguito neppure il promesso risparmio di tempo e proprio con i nuovi mezzi. In una parola, per chi abbia il coraggio di esprimere le sue opinioni con franchezza, il risultato dell'ammodernamento delle ferrovie complementari è un completo fallimento ed è inutile si cerchi di copri-

re di pietosi veli una situazione che non può essere ignorata.

Se poi parliamo dell'esercizio — e così avrò finito di svolgere le premesse a quanto mi sembra debba essere fatto per risolvere il problema — dobbiamo constatare che è in carenza continua, è continuo il ritardo del pagamento degli stipendi e dei salari, nonostante su questi stipendi e salari si operino tagli, che non saprei come definire, anche rispetto alle convenzioni in atto. Sappiamo che i servizi di assistenza e la cassa di soccorso per i ferrovieri sono in crisi continuamente, perchè, pare, l'allegria amministrazione delle ferrovie complementari riesce a far deviare anche quei mezzi finanziari specificatamente destinati a fini assistenziali. Insomma, anche nell'esercizio noi, oggi, non possiamo non lamentare un disordine — chiamiamolo così, per usare termini diplomatici — un disordine al quale bisogna por fine.

A questo punto cade giusta la discussione su quanto riguarda la richiesta della gestione commissariale. Il collega Arru or ora ha detto che è contrario alle gestioni commissariali, perchè dove sono state sperimentate, per esempio nelle ferrovie lucane, non hanno creato un miglioramento dei servizi. Io voglio rispondere a questa obiezione che non ci si può aspettare dalla gestione commissariale di un'azienda in disordine un grosso miglioramento dei servizi. Nessuno, credo, si illude che una gestione commissariale, come tale, possa portare ad un più sicuro svolgimento del traffico, ad un risparmio di tempo, ad una migliore prestazione tecnica generale dei servizi, una rete scombinata come quella delle ferrovie complementari. Però, la gestione commissariale serve ad altro, serve, ad esempio, ad indagare ufficialmente sui sistemi di gestione. Serve anche a questo.

Sarebbe già un grande successo se la gestione commissariale potesse dire finalmente la verità sulla destinazione dei mezzi che, sia per l'ammodernamento sia per l'esercizio annuale, la Società delle Ferrovie complementari ha avuto e stabilire quali siano stati i risultati tecnici ed economici conseguiti, anche se questo a chi ha la concessione delle ferro-

vie complementari non fa piacere. La gestione commissariale può indagare su come vengano utilizzati i fondi dati ogni anno per l'esercizio. Le sovvenzioni annuali, badate, devono rappresentare una grossa somma. Fin da quando sono state costruite le ferrovie complementari, per convenzione diretta fra la società delle ferrovie complementari e lo Stato e, direi, in virtù della legge stessa sulle ferrovie concesse, la sovvenzione funziona in modo tale che faceva dire ai critici — che sono sempre esistiti e non sono nati oggi — che la linea curva, la linea serpentina era migliore della retta per ottenere i maggiori aiuti. Le linee si misurano a chilometri, a chilometri di esercizio.

Per questo, quando fu approvata la legge che autorizzò la sovvenzione per l'ammodernamento della rete delle Ferrovie Complementari, io fui uno dei pochi che si rifiutarono di partecipare a varie riunioni tenute in Sardegna, in quella occasione. Era ingenuo sperare che un concessionario dell'esperienza del vecchio — Dio l'abbia in gloria — conte Pasquini, portasse con l'ammodernamento delle linee proprio quei risparmi che avrebbero diminuito le sovvenzioni annuali di esercizio. Era veramente da ingenui. Io ritengo che il popolo sardo, nella sua più generale espressione, in quell'occasione, partiti politici di tutti i colori compresi, abbia fatto di fronte a chi si intende un po' di queste cose la figura del pollo, perchè in definitiva la legge è servita solo a sanare la situazione deficitaria delle ferrovie complementari e ad assicurare un più grosso malloppo annuale con concessione delle sovvenzioni.

Contrariamente all'opinione espressa dall'oratore che mi ha preceduto, io sono del parere che il primo passo da fare per conoscere esattamente la situazione sia quello della nomina di un Commissario dello Stato che operi d'accordo anche con l'Assessorato dei trasporti della Regione. E questo perchè lo Stato è il naturale destinatario della futura gestione e trasformazione delle ferrovie concesse e non soltanto di quelle complementari. Se noi vogliamo realizzare, in sede di attuazione del Piano di rinascita, un serio progresso in certe zone — dirò quali tesi, in altri tempi, tecnici di valore

hanno sostenuto — bisognerà tendere ad una soluzione unica, cioè alla unificazione degli scartamenti delle ferrovie.

Io penso personalmente che si debba arrivare a trasformare in scartamento ordinario — quello delle Ferrovie dello Stato — tutti i tratti delle ferrovie complementari che percorrono zone dove tale scartamento può essere adottato. Le zone dove non può essere adottato sono ben poche perchè noi sappiamo che anche in terreni molto tormentati, addirittura situati in zone piuttosto alte, come è quasi tutto il territorio elvetico, si possono avere le migliori ferrovie del mondo, almeno come armamento e come sicurezza del servizio. Con opportune modifiche, probabilmente, anzi senza probabilmente, il complesso delle ferrovie complementari e delle altre ferrovie in concessione, se si adottasse un criterio di questo genere, andrebbe ridotto, ma si avrebbe il grande beneficio di avere finalmente dei trasporti più utili in collegamento con la rete principale.

Altra soluzione sempre mirante a realizzare l'unificazione degli scartamenti, è quella proposta in altri tempi, nel secolo scorso addirittura, e ripresentata in questo dopoguerra da una commissione di tecnici americani, che sostenevano che fosse utile portare tutta la rete ferroviaria allo scartamento ridotto, come, per esempio, in Giappone. Ma ciò avrebbe imposto grosse trasformazioni al momento della realizzazione del collegamento fra la rete sarda e quella continentale. Ecco perchè io preferisco l'altra soluzione, anche se si deve rinunciare ad un certo numero, a molti chilometri dell'attuale rete delle Ferrovie concesse; ma non vedo la ragione per cui, ad esempio, dando finalmente corso ad un ordine del giorno, proposto dal senatore Oggiano e dal Senato approvato poco prima dell'approvazione della legge di sovvenzione, non si debba realizzare la ferrovia a scartamento ordinario Macomer-Nuoro, che si presta benissimo.

Naturalmente la trasformazione ha un costo, ma bisogna anche tener conto del fatto che in materia di trasporti ferroviari per le spese non si deve prevedere un ammortamento rapido e che quelle di esercizio hanno un aspet-

to un po' diverso da quello di altre industrie nel senso che la manutenzione non è quella semplice dei macchinari, ma incide direttamente sul patrimonio creandone il continuo miglioramento ed aggiornamento. E' una spesa che trova il suo ammortamento addirittura nei secoli, se le ferrovie sono fatte bene.

Non deve spaventare il costo e mi sembra che Nuoro, in modo particolare, dovrebbe decisamente avanzare la proposta che finalmente si crei la sua congiunzione con una rete ferroviaria a scartamento ordinario, con la rete principale della Sardegna. Nuoro ha anche il diritto di avere, non solo lo scartamento ordinario in collegamento con Macomer, ma anche lo scartamento ordinario in collegamento diretto con Olbia. Questo risolverebbe finalmente i più grossi problemi dei trasporti in Provincia di Nuoro e, unitamente allo sviluppo in corso del programma della viabilità ordinaria, porterebbe, certamente, notevole beneficio. Non vedo, inoltre, perchè non si debba riuscire a trasformare a scartamento ordinario il tratto Sassari-Alghero, che è un tratto di agevolissima percorrenza, ma, evidentemente, non si mettono neanche in cantiere questi programmi, perchè probabilmente non si vuole modificare il sistema delle ferrovie in concessione che è il sistema meno razionale e che meno trova giustificazione.

Onorevoli colleghi, ho anch'io qualche riserva su questa mozione a proposito delle auto-linee e dei servizi urbani. Penso che i servizi urbani debbano essere pubblicizzati, ma che chi abbia interesse a questo sia il Comune, sia pure aiutato, ma non sia compito nè dello Stato nè della Regione. Dissento anche con chi ritiene che debbano essere pubblicizzati anche i servizi automobilistici, perchè anche per questi si può realizzare un'efficiente rete senza bisogno di simile trasformazione. E' più facile, d'altronde, controllare un esercizio normale, ma quello che proprio non riesco a capire è come nel 1964 ancora ci siano dei sostenitori delle ferrovie in concessione. Proprio non riesco a capirlo, se soprattutto si ammette che le ferrovie in concessione siano generalmente istituite in luoghi dove sono passive. Ma come rimediare? Insomma, noi pos-

siamo essere ingenui sino al punto di credere che il conte Pasquini o i suoi eredi tengano sulle spalle il passivo dell'esercizio? E' chiaro; quel passivo lo copre lo Stato sempre, totalmente e con un largo margine di beneficio per i beneficiari, i quali i conti li sanno fare e presentare meglio di noi, onorevoli colleghi. Non c'è da farsi illusioni.

E' proprio un sistema irrazionale, inaccettabile, di fronte a tutto il mondo civile, in cui le ferrovie sono statizzate. No, non vi è proprio nessuna ragione di mantenere un sistema di servizi in concessione. Lo Stato non risparmia niente e ha solo lo svantaggio di un controllo difficile dei vari conti di esercizio. Ed inoltre, fatalmente, umanamente, quando si scarta dalle giuste linee dei disciplinari di concessione, si è portati ad una certa benevolenza, a chiudere gli occhi di fronte ad inadempienze che sarebbero gravi. Il risultato pratico è che l'esercizio delle ferrovie in concessione è un danno pubblico, danno anche effettivo, badate, non solo potenziale rispetto agli sviluppi della vita economica di una nazione, e lo è in modo particolare per la nostra regione. E' un danno quotidiano per due borse: per quella dello Stato e per quella dell'utente.

Arrivati a questo punto, mi pare che se io facessi ancora perdere tempo a chi benevolmente mi ascolta, passerei veramente dalla parte del torto, e quindi concludo per dire che, a mio parere, si deve arrivare subito alla gestione commissariale e, nel tempo più breve, alla statizzazione delle ferrovie in concessione. Il passaggio del personale, e quindi la sua equiparazione ai fini economici al personale delle Ferrovie dello Stato, è conseguenza necessaria della statizzazione. (*Consensi*).

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

PUDDU (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema dei servizi pubblici in concessione viene oggi riportato in questa sede, dopo che ha interessato in altre occasioni il Consiglio e i lavoratori, i sindacati, le Amministrazioni pubbliche, gli Enti pubblici.

L'occasione per questa discussione viene fornita da un documento presentato a firma di colleghi dei Gruppi socialista, comunista e del P.S.I.U.P. La discussione che noi abbiamo già svolto in questa sede, attraverso gli intervenuti dei colleghi che mi hanno preceduto, ha dimostrato che vi è una certa concordanza sulla soluzione del problema e non avrò io la pretesa di intrattenere gli onorevoli colleghi ed il Consiglio a lungo per dimostrare come è urgente fare e fare bene.

Noi pensiamo che sia indispensabile, arrivati a questo punto, mentre si espongono i problemi in modo diverso e si cerca di strutturare la realtà economica sarda, nazionale in modo diverso, mentre esistono i problemi delle zone di sviluppo industriale, mentre esiste il problema della rinascita sarda, sia indispensabile un coordinamento anche in questo settore. Ecco perchè noi riteniamo che bene ha fatto il Presidente a non porre in discussione il documento riguardante le ferrovie complementari, ma a consentire anche la discussione in tutti i settori che sono stati portati all'attenzione del Consiglio dai diversi documenti presentati da diversi consiglieri e da diversi Gruppi.

Il problema ha per noi un aspetto unico, perchè si tratta, come diceva il collega Piero Soggiu che mi ha preceduto, di dire finalmente che la concessione dei trasporti pubblici è un danno. E' un danno per lo Stato, un danno per il contribuente, è un danno per gli utenti. Se tutti concordiamo e arriviamo a questa conclusione, è evidente che dobbiamo studiare i mezzi per consentire al potere pubblico, allo Stato di attuare queste gestioni nell'interesse della collettività, affrontando questo sforzo finanziario, esaminando lo strumento migliore per arrivare a questo risultato. Bisogna anche esaminare il problema che le ferrovie complementari, i lavoratori dipendenti in modo drammatico denunciano. La situazione è disastrosa: il personale non viene pagato, l'azienda, per reperire i fondi per le normali esigenze di esercizio, ricorre anche alla raccolta del ferrovecchio, alla demolizione delle diverse attrezzature. La gestione viveri è in passivo, enorme passivo. Alcuni medici della Cassa di soccorso debbono avere svariati milioni e i mezzi pa-

re siano stati adoperati dalla azienda per sopprimere a normali esigenze di esercizio.

Esiste una situazione di confusione nel settore amministrativo, e anche nel settore tecnico. E' recente la discussione avvenuta al Consiglio comunale di Cagliari per quanto riguarda il trasferimento della stazione delle Ferrovie Complementari. Le Ferrovie Complementari hanno fatto una proposta, e come tutte le società cercano di portare via quattrini agli enti pubblici. Al Comune di Cagliari, per il trasferimento della stazione hanno chiesto un miliardo e trecentocinquanta milioni, grosso modo. Io ho avuto la possibilità di esaminare il nuovo tracciato e ho avuto la possibilità di ascoltare il parere di alcuni tecnici. Il tracciato che l'Ufficio tecnico delle Ferrovie Complementari ha preparato, è il tracciato più oneroso, secondo il criterio a cui accennava il collega Piero Soggiu. Essendo i contributi relativi al chilometraggio, si è arrivati ad un tracciato che non risolve il problema dell'allontanamento dal centro urbano per quanto riguarda il decongestionamento del traffico, ma solo un problema finanziario di reperimento, di pompaggio di altri fondi dalle casse dello Stato e dal Comune o da chi deve finanziare queste opere. I mezzi — è stato dimostrato ed è possibile constatarlo — sono antiquati, ed il parco relativo è da trasformare, da ammodernare.

Noi pensiamo che questa situazione debba essere risolta con la nomina di un commissario e che sia meglio non porre subito il problema della statizzazione, se dobbiamo intervenire d'urgenza per vederci chiaro nella gestione dei fondi e nei mezzi di cui le Ferrovie Complementari hanno bisogno per la copertura del passivo, per il disavanzo d'esercizio. Bisogna vederci chiaro e questo è possibile solo con la nomina di un commissario. Diciamo commissario governativo, così come abbiamo detto nel documento, non perchè riteniamo che la Regione debba disinteressarsi del problema, ma perchè poniamo come obiettivo da raggiungere in un secondo tempo la statizzazione delle Ferrovie Complementari. Dovendo lo Stato assumersi l'onere dei servizi è, ovviamente, lo Stato che deve essere chiamato dagli organi

della Regione ad intervenire, ad interessarsi del problema e a risolverlo.

Oltre il problema delle Ferrovie complementari, vi è quello delle Ferrovie meridionali. Non spenderò molte parole per dimostrare che anche in questo settore, nonostante la nomina di un commissario governativo, abbiamo una situazione di caos, di confusione. I lavoratori sono in agitazione continua e chiedono il rispetto delle norme contrattuali. Questo problema va inquadrato nelle richieste che farò, dopo aver esaminata la situazione delle tranvie, che rappresentano un problema a se, un problema diverso, un problema che dovremo risolvere con la pubblicizzazione, con la gestione attribuita ad un consorzio tra i Comuni interessati e tenendo presente il consorzio per la industrializzazione della zona di Cagliari; tenendo presente che si tratta di creare mezzi di trasporto di massa, per consentire veramente l'accentramento, lo spostamento di larghe masse di lavoratori. Anche per questo, i Comuni devono essere i protagonisti della municipalizzazione.

Penso di non dover spendere molte parole per dimostrare che nella Società Tramvie si è instaurato un sistema attraverso cui, pur attraverso le forme più mielate — adopero questo termine che può essere improprio — si manifesta la prepotenza del monopolio. Questa Società Tramvie è veramente l'impresa più retrograda per quanto riguarda i suoi rapporti col personale dipendente. Stabilisce a suo piacimento gli orari, fissa le tariffe, dispone promozioni, licenziamenti e punizioni. Ha instaurato un regime di terrore e le Amministrazioni locali, con l'appoggio della Regione, devono arrivare alla creazione d'un consorzio. Non si può più perdere tempo in riunioni convocate ogni mese e che non risolvono il problema. Dobbiamo riuscire ad avere il consorzio; alcuni Comuni, come quello di Quartu, hanno già posto in bilancio la spesa necessaria per la operazione.

E' necessario avere le formali adesioni delle Amministrazioni comunali e la compilazione di uno statuto, d'un accordo ad evitare, ad esempio, che il Comune di Cagliari crei un'azienda tranviaria solo per questa città, che porterebbe via, non vi è dubbio, al futuro con-

IV LEGISLATURA

CCXXXII SEDUTA

7 APRILE 1964

sorzio le migliori linee, lasciando le linee più onerose ad altra azienda, creando doppioni di amministrazione o di organizzazione, di controllo dei mezzi, di determinate assistenze tecniche indispensabili per gestioni del genere.

Signor Assessore, signor Presidente, onorevoli colleghi, noi siamo convinti, così come tutti lo sono, che questo problema va risolto con la pubblicizzazione e con la nomina di un commissario per quanto riguarda le Ferrovie Complementari. La Conferenza regionale tenuta sotto gli auspici del Credito Industriale Sardo, alla Fiera Campionaria, ha visto il problema non come un problema che interessava il potere pubblico, ma determinati settori del monopolio, che agiscono per difendere i loro privilegi. Lo stesso comunicato dell'Associazione degli Imprenditori, degli appaltatori di questi servizi, dimostra che loro non sono come la Società Tramvie dichiara per comodità politica, disposti a lasciare le concessioni. Dimostra che sono per il mantenimento delle concessioni per riuscire ad avere quei finanziamenti che consentano la copertura del disavanzo. La Società Tramvie minaccia in forma velata e sostiene che se i Comuni vogliono avere assicurati i servizi, debbono intervenire con aiuti per trecento milioni all'anno. C'è tutta una situazione che esige da parte della Giunta regionale una posizione precisa, chiara, netta. Non una posizione che serva in Consiglio a tacitare le proteste dei diversi Gruppi, che serva a smorzare le lotte dei lavoratori che pongono legittime rivendicazioni, che serva a porre il problema e a risolverlo in modo definitivo o ad avviarlo a soluzione.

Abbiamo atteso troppo tempo signor Assessore, onorevoli colleghi, abbiamo avuto molte discussioni, molte Commissioni sono state create, molti Convegni sono stati fatti, ma il problema dei trasporti pubblici non è ancora avviato a soluzione. Noi siamo del parere che tutto il problema vada visto nel quadro più vasto di un coordinamento necessario. Se lo ritiene utile, l'Assessore esamini la possibilità della nomina di un commissario unico che coordini, attraverso un comitato speciale, attraverso uno strumento adatto, che coordini l'attività della Regione ed il suo intervento in que-

sto settore. Attraverso l'Assessore, la Giunta, una Commissione consiliare, si concordino col Governo i modi per attuare il provvedimento di nomina di un commissario. Si nomini una Commissione di inchiesta contro la Società delle Tramvie, perchè i dati che sono stati presentati al Consiglio dimostrano — ed altri dati noi potremmo fornire — che la Società delle Tramvie ha avuto utili che non sono stati mai denunciati ed ha sempre dichiarato, alterando i bilanci, solo passivi per avere la copertura da parte dello Stato. Noi non crediamo in questi dati perchè — come diceva bene un collega — non crediamo che nessuno che presti un servizio faccia della beneficenza in favore degli utenti.

Io concludo, ed ho finito veramente. Vorrei che l'Assessore, a nome della Giunta prendesse impegni molto precisi, con scadenze molto precise, perchè noi, le popolazioni, i lavoratori dipendenti di queste società non possono accontentarsi di un dibattito che può essere interessante, utile ai fini dell'arricchimento delle cognizioni di ciascuno di noi, ma hanno bisogno di soluzioni. Ne hanno bisogno i lavoratori, ma ne ha bisogno anche la stessa nostra economia, ne hanno bisogno le stesse Amministrazioni comunali, che devono vedere risolto questo problema. Noi chiediamo la nomina di una commissione di inchiesta che accerti le responsabilità e le accerti sia per le Ferrovie Complementari, sia per la Società Tramvie.

Per quanto riguarda lo stato di queste aziende, chiediamo la nomina di un Commissario governativo, in attesa che vengano portati a termine tutti gli atti per il trasferimento della gestione allo Stato. Chiediamo che, per quanto riguarda le Ferrovie Meridionali, venga esaminata tutta la gestione commissariale. Noi non vogliamo portare in questa sede elementi che possano fuorviare questo dibattito, ma è evidente che la gestione del commissario alle Ferrovie Meridionali non soddisfa i lavoratori e vi sono situazioni che vanno modificate. Sono questi aspetti che devono soprattutto essere esaminati dall'Assessore. Chiediamo infine che venga nominata anche una commissione consiliare con rappresentanti di tutti i partiti, di tutti i Gruppi politici esi-

IV LEGISLATURA

CCXXXII SEDUTA

7 APRILE 1964

stenti in Consiglio per aiutare, per portare a soluzione il problema in discussione. (*Consensi*).

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

DE MAGISTRIS (D.C.). L'onorevole Soggiu ha terminato il suo intervento affermando che riteneva di non dover insistere a lungo nell'esame della situazione relativa al problema in discussione ed io sono dello stesso parere. La proposta in favore della gestione diretta delle Ferrovie Complementari, Strade Ferrate Sarde e Meridionali da parte dello Stato va senz'altro accolta e resa operante per le ragioni che ha sostenuto il collega, e prima tra queste quella della inutilità assoluta della gestione in concessione a privati. Credo che su questo argomento non vi siano molte divergenze di opinione in quest'aula. Dichiaro questo solo perchè sia messo agli atti il mio parere, ed è difficile non essere della mia opinione tanto è evidente il caos amministrativo, lo sperpero del danaro pubblico effettuato soprattutto nelle Ferrovie Complementari e nelle Strade Ferrate Sarde. Sperpero e caos che sono imputabili per la totalità, o quasi, alla Società delle Ferrovie Complementari, che gestisce entrambe le linee. La situazione, in certi casi e per certi aspetti, denuncia anche l'esistenza di fatti che se vengono acclarati, così come si presentano oggi, configurano gravi reati commessi dai concessionari. Certe situazioni contabili, così come ci è dato conoscerle, non da documenti ufficiali, ma da informazioni che ritengo esatte, rivelano la consumazione di veri e propri reati contro il patrimonio. Nel corso del mio intervento, sarà mia cura riferire le informazioni di cui sono a conoscenza, perchè vengano portate all'attenzione dell'organo di vigilanza, perchè indagini e, se del caso, provveda, e non in via amministrativa, ma giudiziaria.

Io credo che sia difficile non essere convinti che l'operazione dell'ammodernamento, la quale ha dato dei risultati positivi — sarebbe sciocco e falso negarlo — abbia però consentito uno storno dei mezzi a fini non previsti dalla legge. Ne sono convinto ed ebbi

occasione di manifestare questo mio convincimento alcuni anni or sono, nell'illustrare un'interpellanza che avevo presentato in proposito, invitando la Giunta, la quale si trova nella condizione di poter esercitare un intervento diretto, a fare quanto era in suo potere perchè si accertasse in quale misura i fondi per l'ammodernamento erano stati usati per l'ammodernamento e in quale misura, invece, a tale scopo non erano stati usati. Soprattutto chiedevo che si accertasse quanto era stato usato per interessi privati. E' comprensibile che parte dei fondi per l'ammodernamento siano andati a finire nell'esercizio, ma se questa parte è stata scaricata dal contributo annuale del Ministero, si tratta di una infrazione, chiamiamola così, contabile: non c'è stata una sottrazione di beni del pubblico.

Nell'affrontare il problema non credo sia male avere una idea della situazione finanziaria, contabile e organizzativa della Società Ferrovie Complementari. Il discorso vale per tutte le ferrovie in concessione, quindi anche per le Meridionali Sarde, ma nella sostanza delle cose è stato determinato dalla situazione veramente grave delle Strade Ferrate Sarde e delle Ferrovie Complementari entrambe gestite dalla Società degli eredi Pasquini. Le Ferrovie Meridionali sono criticabili più o meno, ma certamente non hanno dato luogo a fatti di gravità paragonabili a quella del caso che ci preoccupa ora. Il discorso, nei confronti delle Ferrovie Meridionali Sarde è un discorso di natura politica sulla opportunità di una gestione diretta statale e non attraverso la *fictio juris* di una gestione governativa, di una gestione che dura ormai da dieci anni, mentre la legge stessa prevedeva una gestione temporanea in attesa di una definitiva sistemazione, o con il ritorno alla concessione privata, o con la statizzazione. La gestione governativa è prevista dalla legge come espediente, come strumento temporaneo di gestione. Per le ferrovie minori la legge prevede due tipi di gestione: o in concessione all'industria privata o in gestione diretta da parte dello Stato, e, poi, temporaneamente la gestione governativa.

Dicevo, quindi, per le Ferrovie Meridionali il discorso ci interessa sotto il profilo genera-

le non scottante e il mio discorso per questo si baserà e si articolerà sui dati relativi alle Ferrovie Complementari ed alle Strade Ferrate Sarde. Dicevo che avere una visione un po' legata ai dati di questa situazione non è male. La situazione è un po' difficile da esporre, perchè i dati dei quali si ha conoscenza, per quel che riguarda l'intervento del Governo nella concessione dei contributi per sanare il passivo, sono noti soltanto per quel che riguarda il 1962, per quel che riguarda il 1963. I dati dei contributi del Ministero dei trasporti non sono ancora chiaramente definiti perchè la partita è aperta e ci sono dei conti in contestazione, ma per il 1962 il Ministero dei trasporti ha dato alle Complementari e alle Strade Ferrate Sarde tre miliardi e mezzo. Le entrate di esercizio sono state 578 milioni. Quindi la spesa è stata di quattro miliardi e rotti. Ma le entrate non hanno coperto tutte le spese, ci sono delle spese che nonostante l'intervento del Ministero dei trasporti sono ancora caricate come debiti della società nei confronti di terzi o nei confronti dei suoi dipendenti, oppure nei confronti addirittura delle Ferrovie dello Stato.

Il sistema della gestione mista fa sì che le Ferrovie Complementari incassino con biglietti cumulativi quote che sono di spettanza delle Ferrovie dello Stato. Queste quote arrivano con ritardi cronici, abitudinari e che in molti casi tendono a far passare nel dimenticatoio quello che è stato riscosso in nome e per conto delle Ferrovie dello Stato, al punto che queste hanno ripetutamente fatto delle ingiunzioni a pagare ed hanno tradotto l'ingiunzione in atti esecutivi per entrare in possesso delle somme spettanti. In particolare avviene a Macomer, perchè i passeggeri che vengono da Nuoro sono in genere diretti a Nord o a Sud sulle Ferrovie dello Stato. Il servizio cumulativo dà un incasso di circa 8-9 milioni spettanti allo Stato, 8-9 milioni che lo Stato non riceve, al punto che, come affermavo prima, ha dovuto fare ripetutamente ingiunzioni; l'ultima ingiunzione è recentissima, del gennaio scorso. Non so quale effetto abbia avuto e se gli avvocati incaricati dall'Avvocatura dello Stato abbiano operato celermente ma, comun-

que — poichè è una vecchia abitudine quella di non pagare —, certamente lo Stato riuscirà con molto ritardo ad entrare in possesso di quello che gli spetta.

La quota delle entrate che ho indicato in 578 milioni, che è comprensiva di questi 8-9 milioni che devono essere versati allo Stato ogni mese, dà la dimostrazione di come questo grosso complesso non funzioni sul piano economico. Con entrate superiori di poco al mezzo miliardo e con spese intorno ai quattro miliardi, si ha una situazione aziendale che va completamente rivista. Ma questo è un problema che va esaminato in sede di statizzazione. Si vedrà come e in che maniera organizzare i servizi, come e in quale maniera contenere eventualmente le spese e fare aumentare le entrate. E' un problema troppo complicato che non possiamo esaminare sulla base dei dati offerti dalla gestione attuale perchè la gestione attuale non può essere presa come termine di paragone.

E' una situazione, come dicevo prima, caotica. E' un caos, e sul caos non si può costruire un programma di azione. Occorre ricominciare da zero, e occorre ricominciare da zero con la gestione affidata a chi dà garanzia che i dati offerti come base di giudizio siano veritieri. C'è da dubitare che oggi i dati sull'esercizio presentati dall'attuale concessionario non siano reali e quindi tali da poter essere presi in esame per poter formulare un qualunque giudizio o una qualunque previsione di attività. Come si arrivi a spendere oltre quattro miliardi è un po' misterioso per me, perchè è un'azienda che ha 1.726 dipendenti, dei quali 397 sono avventizi e gli altri invece nelle tabelle, perchè le ferrovie in concessione il personale lo hanno intabellato. Con 1.726 dipendenti ha una spesa per il personale che, compresi gli oneri indiretti, oscilla intorno ai 165-170 milioni al mese. 170 per dodici, largheggiando, fanno due miliardi e cento quaranta milioni. Mancano due miliardi circa all'appello. Parrebbe che questi due miliardi debbano essere spesi in ammortamento, debbano essere spesi in oneri finanziari e debbano essere spesi nell'esercizio vero e proprio: nell'acquisto del gasolio, del carbone. Ma per quel che riguarda il gasolio...

MANCA (P.C.I.). E per i soggiorni montani dei conti Pasquini.

DE MAGISTRIS (D.C.). Ci arrivo alla fine, per quanto riguarda le spese di esercizio.

Faccio l'esempio del gasolio, che è il più elementare, per fare agire i locomotori Diesel e le locomotive. Un tempo veniva pagato in contanti all'arrivo delle cisterne nelle stazioni, perchè i fornitori, siano essi l'AGIP, la Esso o altri, si rifiutano di dare alle Ferrovie Complementari fornitura a credito, ma alcuni non conoscono ancora bene il cliente, tant'è che ci sono anche dei debiti per il gasolio. Per le piccole forniture di materiale che occorre per i ricambi, per l'officina di aggiustaggio ecc., io ho qua davanti un elenco di creditori: artigiani, piccole industrie. L'ENEL è creditore di oltre otto milioni, al 31 dicembre, per le forniture di energia per le fioche due lampadine delle stazioni e per la poca energia che viene consumata nelle officine di Cagliari e di Macomer. L'abitudine a non pagare l'energia elettrica è un'abitudine vecchia, se si arriva ad un debito di otto milioni per simile voce. Il Comune di Cagliari per la fornitura dell'acqua alla stazione è creditore di due milioni e duecentomila lire. L'Istituto Nazionale Infortuni è creditore di sei milioni e rotti. La EIAF è creditrice di quindici milioni per forniture di materiale di ricambio e per altre cose. E così di seguito. Ho qui un elenco di debiti anche di due o trecento mila lire non saldati, ai quali non si è fatto onore, come si dice in linguaggio commerciale.

Questa è una situazione che può essere spiacevole, ma molte volte rientra nell'ordine naturale delle cose. Un'azienda che non ce la fa ad andare avanti è ovvio che non saldi i debiti sia agli Istituti previdenziali che ai fornitori, ai lavoratori, ma vi sono debiti relativi alla Cassa soccorso, alla cassa di buon'uscita, alla cassa per la cessione del quinto e si tratta di somme che la società ha incassato dai lavoratori e che non ha versato. E' chiaro che, se questo è vero, ci sono svariati reati da contestare. Alla cassa soccorso si debbono 44 milioni, quanti di questi 44 milioni siano stati trattenuti ai lavoratori e non versati non lo

so, ma, nei 44 milioni, vi sono certo soldi dei lavoratori non versati alla cassa che ne è la titolare. Alla cassa di buon'uscita, secondo i dati in mio possesso e che risalgono al gennaio di questo anno, sono dovuti 19 milioni e mezzo. Per la cessione del quinto, 6 milioni 258 mila lire. Poi trascuro l'ospedale civile di Cagliari e le farmacie che non danno più medicinali ai ferrovieri, perchè non sono pagate dalla cassa di soccorso. D'altra parte non sono pagate da anni. Ho qui l'elenco di quattro farmacie creditrici per 25 milioni. Hanno fatto molto ad anticipare oltre sei milioni a testa...

CONGIU (P.C.I.). Onorevole De Magistris, lei dice tutte queste cose perchè non è favorevole alla statizzazione?

DE MAGISTRIS (D.C.). No, sono favorevole alla statizzazione.

CONGIU (P.C.I.). E allora qual è il senso della sua denuncia?

DE MAGISTRIS (D.C.). Il senso della mia denuncia è che la Società delle Ferrovie Complementari, qualunque sia il giudizio che si possa esprimere, è in mano di persone che non la sanno gestire e da queste mani occorre toglierla.

CONGIU (P.C.I.). E' appunto quello che volevo sentire.

DE MAGISTRIS (D.C.). La mia posizione risulta chiara da quanto ho già detto e non v'era bisogno di una domanda specifica.

La farmacia Caboi di Macomer vanta un credito di otto milioni. Ma ora passiamo alle forniture di viveri per i cantonieri e il personale, che hanno trattenute nella busta paga corrispondenti ai viveri prelevati. La fornitura viveri ha un passivo di 47 milioni di lire e le trattenute sono state effettuate regolarmente, ma, poichè i macellai, i fornitori di farina e via di seguito non intendono fare anticipazioni, il personale di linea è senza viveri.

Torno indietro e riprendo la questione del personale. Abbiamo visto che vi sono 1.726

dipendenti; io vorrei invitare i colleghi che mi ascoltano a non fare la divisione perchè con due miliardi e cento quaranta milioni divisi per 1.726 si avrebbero oltre centomila lire al mese a testa. E' la solita storia della statistica del pollo, perchè, ad esempio, fra i dirigenti della società vi sono Giorgio e Walter Pasquini, che hanno come minimo 450 mila lire di stipendio, mentre i manovali, i cantonieri, i fattorini hanno 48 mila lire lorde al mese. Certo, i cantonieri non hanno spese di relazione, vivono lontani dal mondo e, facendo acrobazie con l'aiuto di mogli capacicissime, riescono ad andare avanti. Però non vengono pagati puntualmente, quindi per capaci che siano queste mogli eccezionali, i miracoli non possono farli e c'è sempre qualche arretrato da avere: quindici giorni o un mese.

Non mi soffermo — ne ho già fatto argomento di una mia interpellanza — sulla situazione delle case cantoniere, sulla loro situazione igienica veramente deplorabile. Sono cose che conosciamo e passo alla situazione di esercizio dei mezzi ferroviari, dei mezzi automobilistici, perchè questo è il problema che ci interessa di più. L'ammodernamento del tratto Mandas-Arbatax è stato terminato da oltre un anno e mezzo. Una volta terminato l'ammodernamento, secondo il capitolato della concessione dei sette miliardi relativi a questa tratta ferroviaria, la Società delle Ferrovie Complementari avrebbe dovuto immettere in questa linea le automotrici pesanti per certi treni o le automotrici diesel-elettriche per i treni soltanto passeggeri, le avrebbe dovute mettere in funzione da oltre un anno. Il Ministero dei trasporti ha diffidato ad immettere in servizio entro il 15 aprile questi mezzi ma la società non so come potrà immettere in esercizio i locomotori che non ha. Li dovrebbe avere perchè risulta che i soldi per comprarli li ha avuti. Dove siano andati a finire i soldi è un problema di cui dovrebbe occuparsi la Procura della Repubblica. Siccome il tempo è scarso io non me ne occupo.

Delle sette automotrici destinate alla linea Isili-Sorgono, sei sono ferme. Uno dei motivi per i quali questa linea non funziona è che ci sono sei automotrici ferme e non sono ri-

parate perchè l'officina non è in grado di comprare i pezzi. Adesso, per certe riparazioni si affidano a ditte di fuori che non conoscono il cliente, perchè le ditte locali non accettano, perchè ormai sanno con chi hanno a che fare. L'officina non può lavorare perchè non ha denaro per comprare il materiale. Ma non basta, sono fermi anche i pullmann e, guarda caso, sette pullmann delle linee sostitutive. Quelli delle linee non sostitutive funzionano. Su questo punto mi pare sia il caso di soffermarmi.

Per le linee sostitutive la tariffa è uguale a quella ferroviaria e i mezzi sono stati comprati con i fondi dell'ammodernamento, mentre i pullmann delle linee sostitutive normali, in concessione alla società, dovrebbero essere stati comprati con i soldi della società stessa, i soldi di Pasquini. Però il fatto che vi siano sette pullmann delle linee sostitutive fermi, fa pensare che qualcuno di questi scarrozzi sulle linee non sostitutive e questo si potrebbe agevolmente controllare senza bisogno di grandi indagini. I pullmann delle linee non sostitutive, e forse qualcuno anche di quelle sostitutive — come dicevo, è un caos amministrativo — sono stati acquistati da una società immobiliare. Se una società immobiliare compra dei pullmann, evidentemente è per destinarli a case mobili. Sono stati venduti a Pasquini, non alla società, con garanzia sui mezzi, il quale li avrebbe dovuti immettere, spesandoli dai fondi dell'ammodernamento, sulla linea Villacidro-Isili e Villamar-Ales. Camminano altrove e il personale che li fa camminare non si sa se faccia parte o no di quello che viene conteggiato per ottenere il rimborso dal Ministero.

Sono tabelle molto complicate, difficili da analizzare. Può darsi che questo non avvenga e può darsi che avvenga. Io, per mio conto, sono convinto che il personale impiegato per le linee automobilistiche sia a carico dell'esercizio ferroviario e quindi del Ministero dei trasporti, il quale fornisce i 7/8 del denaro che viene speso nell'esercizio ferroviario. Io credo che questi dati siano significativi, non servano solo per rallegrare l'ambiente. Sono dati che indicano una situazione che è veramente insostenibile e inaccettabile, alla quale

IV LEGISLATURA

CCXXXII SEDUTA

7 APRILE 1964

occorre mettere immediatamente riparo. Io mi rendo perfettamente conto che ciò non può essere fatto dalla Giunta, ma la Giunta e lo stesso Consiglio hanno la possibilità di denunciare questa situazione al Ministero dei trasporti, perchè provveda immediatamente ad una gestione commissariale.

Questo patrimonio ingente, questo patrimonio pubblico, che dovrebbe servire per i trasporti delle popolazioni dell'Isola è in mano di persone che sono, a dir poco, dissennate. Occorre togliere questo patrimonio da queste mani, occorre procedere immediatamente senza perdere tempo, ad una gestione commissariale, con un commissario solo o con più commissari, comunque ad una gestione governativa, prevista dalla legge del 1932, se non ricordo male. E ciò come primo passo verso una sollecita statizzazione, perchè il problema di fondo resta quello di una gestione diretta da parte dello Stato. Una gestione governativa che ha contabilmente la sovvenzione e l'integrazione del *deficit*, è costretta ad un tipo di esercizio che non è mai snello e capace di rendere i necessari frutti. Così come in gestione diretta da parte dello Stato.

Prima, quando accennavo alle Ferrovie Meridionali, dicevo che il problema ci riguarda soltanto sotto un certo profilo politico, ossia la necessità di provvedere ad una gestione diretta statale delle Ferrovie Meridionali ed è ovvio, anche ad una unificazione dello scartamento, almeno fino a Sant'Antioco. E' un problema fondamentale per lo sviluppo della zona e credo che di questo ne siamo tutti convinti...

SERRA (D.C.). Anche per integrare il porto di Cagliari.

DE MAGISTRIS (D.C.). Mi pare che sia il caso di tener presente che le Ferrovie Meridionali si trovino in una difficile situazione di bilancio, perchè le integrazioni, arrivando in ritardo, provocano stasi nel lavoro delle officine, nel pagamento dei fornitori e ingenerano una difficile gestione, che sarebbe invece facile con un bilancio ordinario come quello delle Ferrovie dello Stato. Occorre una gestione statale immediata e sollecita. Se la gestione

commissariale delle Complementari dovesse portare ad una statizzazione dopo dieci anni, per dieci anni noi avremmo una situazione, non più caotica come l'attuale, ma certo non brillante, e tale da non rendere alle popolazioni interessate quel servizio che i treni e le automobili sarebbero in grado di prestare se gestiti con sane misure amministrative e tecniche.

Io termino ed ho preso troppo tempo ai colleghi, dicendo che occorre trovare, e mi auguro che ci sia, una volontà unanime, perchè la statizzazione sia sollecita e perchè soprattutto sia immediata la nomina dei commissari o della gestione commissariale governativa. Ci troviamo di fronte ad una situazione da eliminare radicalmente, se non vogliamo che si ingeneri la convinzione che il danaro pubblico possa essere sperperato o male usato, così come è male usato dagli attuali concessionari delle Ferrovie Complementari. C'è anche un altro motivo che riguarda i 1.700 dipendenti i quali si trovano in tale disagio che non può essere più sopportato. Si hanno pagamenti a singhiozzo e ritardi ed in più il personale oggi viene destinato alle linee sostitutive, domani a quelle libere. Non si sa per quale parte di esercizio il personale lavori e ne consegue ogni possibile disordine. E' una situazione che deve essere sanata anche nell'interesse di 1.700 persone che hanno dimostrato di saper lavorare e non rendono di più perchè viene loro impedito.

Poichè parlo del personale colgo l'occasione per rivendicare all'organizzazione sindacale della quale faccio parte, la C.I.S.L., il merito di aver denunciato da tempo questa situazione, di averla portata all'attenzione nostra in quest'Aula, anche con le altre organizzazioni sindacali, e di averla portata con una denuncia aperta, chiara, che ha mosso soprattutto l'opinione pubblica. Noi altri ci siamo preoccupati non soltanto perchè ci siamo trovati davanti ad una agitazione di lavoratori, ma anche perchè abbiamo compreso che l'opinione pubblica reclamava che il potere pubblico eliminasse un fenomeno di grave malcostume, di grave danno all'interesse comune. (*Approvazioni*).

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare sull'ordine del giorno l'onorevole Congiu. Ne ha facoltà.

CONGIU (P.C.I.). Io mi permetterei di chiederle la cortesia di rivolgere alla Giunta viva insistenza perchè si addivenga alla discussione dell'interrogazione 960, riguardante l'occupazione della miniera di Santa Lucia. Credo che ci dobbiamo compenetrare tutti sulla esigenza di dare soluzione a questo problema, che è nella sua fase più acuta fin dal 23 di marzo e che esige che sia risolto nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. La Giunta?

ABIS (D.C.), Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Io mi rendo perfettamente conto dell'urgenza che ha questo problema di essere dibattuto in aula. La Giunta regionale,

io personalmente ed il collega dell'industria abbiamo avuto modo di occuparci della situazione della miniera di Santa Lucia e di iniziare e di portare quasi alla conclusione determinate trattative. L'interrogazione è rivolta all'Assessore all'industria, assente momentaneamente dalla Sardegna, perchè sta trattando i problemi dell'A.M.M.I., che hanno ugualmente grande rilevanza, ma ritengo non abbia nessuna difficoltà a rispondere a questa interrogazione in una delle prossime sedute.

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

La seduta è tolta alle ore 13 e 40.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1964