

CCXXXIII SEDUTA

MERCOLEDÌ 8 APRILE 1964

Presidenza del Vicepresidente GARDU
indi
del Vicepresidente SOTGIU GIROLAMO

INDICE

Mozione concernente la richiesta di statizzazione della gestione delle ferrovie in concessione (Continuazione della discussione):

FRAU	5217
COTTONI, Assessore ai trasporti e turismo	5220
GHIRRA	5222-5230
CAMBOSU	5227
DE MAGISTRIS	5229

La seduta è aperta alle ore 10 e 55.

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

Continuazione della discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della mozione Sotgiu Girolamo - Cambosu - Nioi - Ghirra - Puddu sulla richiesta di statizzazione della gestione delle ferrovie in concessione.

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

FRAU (P.D.I.U.M.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, a giudicare dagli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto, sembrerebbe che il problema delle ferrovie concesse possa es-

sere risolto con il trasferimento dell'attuale gestione nelle mani dello Stato. Da questi interventi, tenuti a titolo personale o dei Gruppi, la soluzione proposta, pur partendo gli oratori da premesse non tutte uguali, è stata concorde, unanime. Si è chiesto cioè da tutti il ricorso ad un commissario e si è persino chiesta la nomina di una Commissione speciale per una inchiesta su determinate gravi lacune, manchevolezze nella gestione attuale. La stessa Commissione dovrebbe avere anche il compito di studiare tutto il problema e di presentare eventuali proposte per una soluzione adeguata alle necessità dell'economia sarda.

Per quanto concerne la nomina di un Commissario mi dichiaro senz'altro favorevole, dopo aver sentito soprattutto gli interventi di rappresentanti qualificati del Gruppo di maggioranza e particolarmente dell'onorevole De Magistris. Dirò anzi che non sarei intervenuto nel dibattito, se ieri non avessi ascoltato l'importante intervento del collega della Democrazia Cristiana, l'onorevole De Magistris, che penso abbia parlato, non soltanto a titolo personale, ma a nome del Gruppo. Tutta la sera di ieri ho ripensato ai dati esposti dall'onorevole De Magistris tentando di convincermi che quelle cifre non potevano essere esatte. Non ho però motivo alcuno per dubitare della veridicità delle affermazioni e delle accuse da lui mosse. Mi viene perciò spontaneo domandare all'onorevole De Magistris e a coloro che hanno la responsabili-

tà del Governo nazionale e della Regione, come mai per tanti anni si è consentito (ciò risulta dalle dichiarazioni dell'onorevole De Magistris) al conte Pasquini prima e ai suoi eredi dopo, di attuare una politica, scusate se mi servo del vocabolario comunista, di rapina nei confronti e ai danni della Sardegna. Vorrei sapere chi ha permesso per tanti anni a costoro di defraudare la nostra economia, di attuare tanti infiniti furti (questa parola è stata pronunciata dall'onorevole De Magistris), quando noi tutti conosciamo la situazione drammatica in cui si trova la Sardegna, soprattutto per la carenza di trasporti sia marittimi che terrestri. Dal discorso del collega democristiano sembrava che egli soltanto ieri avesse scoperto che tutte le cose denunciate succedono da alcuni lustri e che improvvisamente ieri si fosse ricordato che il suo Gruppo, il suo partito, in tutti questi lustri ha avuto la responsabilità del potere e quindi il dovere assoluto di intervenire e non oggi, ma tanti anni fa. Per quanto concerne l'ammodernamento, i lavori furono inaugurati circa 11 anni fa. Nella Ferrovia Settentrionale Sarda, Sassari-Palau, i lavori furono iniziati esattamente 11 anni fa; da notare che la stessa ferrovia, con migliaia d'opere d'arte, fu iniziata e compiuta nel giro di appena due anni. Da undici anni, come tutti sapete, invece vengono condotti i lavori di ammodernamento; sappiamo che la situazione non è cambiata, anzi è cambiata in peggio, come abbiamo denunciato in Consiglio (denunciai questo anche sette-otto anni fa in una interpellanza, e la risposta fu quanto mai evasiva e superficiale). La situazione, ripeto, pur conosciuta dall'intero Consiglio, ma soprattutto da chi detiene il potere, è rimasta immutata. I treni sono sempre vuoti e la ragione si capisce facilmente quando si pensi che nel 1964 si percorrono distanze di 35-40 chilometri in un'ora! Come è possibile che un viaggiatore si avventuri in quei treni antidiluviani, possa viaggiare in carrozze vecchie, cadenti, il cui solo ammodernamento consiste in una riverniciatura?

Abbiamo sempre denunciato anche il problema del personale. Già da 7-8 anni fa, in quest'aula dissi, per esempio, in una interpellanza specifica sul personale, che gli assuntori allora

non percepivano più di 25 mila lire il mese che i guardia passaggio raggiungevano appena 7-8 mila lire il mese (oggi mi pare che non raggiungano le 15 mila lire). Tutto questo fu detto e ripetuto e l'onorevole De Magistris e il Governo regionale conoscevano il problema quanto e forse meglio di noi.

Non riesco a capire neppure perchè il collega Arru ieri abbia affermato in quest'aula che si intende, con questa mozione, mettere sotto accusa l'iniziativa privata. Non so come lo onorevole Arru abbia potuto pensare questo. L'iniziativa privata non è imputata, in questo processo; gli imputati sono il Governo, gli organi di controllo, gli organi politici e amministrativi, la Giunta regionale. Quest'ultima in quindici anni non ha mai ritenuto opportuno presentare, se non altro, qualche modesta protesta in proposito. Invece neppure questo è stato mai fatto. Perciò, dico: non è sotto inchiesta l'iniziativa privata, ma purtroppo la classe politica, gli organi amministrativi e politici della Regione e dello Stato. Se è vero ciò che afferma l'onorevole De Magistris, che dei 7 miliardi e mezzo preventivati per le opere di ammodernamento delle ferrovie concesse in Sardegna, circa 2 miliardi non si sa dove e come siano stati spesi, l'accusa è di una gravità eccezionale. Non possiamo certo fare i sordi, rimanere insensibili dinanzi a queste accuse e all'elencazione dei dati fatte dall'onorevole De Magistris. Se è vero che è stato commesso un furto ai danni della Sardegna ci deve essere un complice o più complici. Come poteva altrimenti il conte Pasquini portare a termine un furto di questo genere senza la sicurezza di avere le spalle coperte? Chi lo appoggiava? Chi lo ha sostenuto durante tutti questi anni? Perchè avete atteso che morisse per fargli il processo?

Il problema sollevato dall'onorevole De Magistris è molto grave e devo confessare che, più che sorpreso, sono rattristato apprendendo questi fatti. Chi non sapeva, per esempio, che le ferrovie concesse ottengono dallo Stato i quattro quinti delle spese, se non sbaglio? Chi non sapeva che ogni mese lo Stato versa agli amministratori di queste ferrovie 250 milioni per pagare gli operai? Chi non sapeva che gli operai non vengono pagati se prima l'amministra-

zione ferroviaria non ha ricevuto dallo Stato questo quarto di miliardo? Sono tutti fatti risaputi, denunciati parecchie volte. Ce ne siamo interessati in un passato lontano e vicino, ma abbiamo sempre cozzato contro un muro di insensibilità di coloro che erano e che sono ancora al Governo. Ne parliamo anche quando fu decisa la soppressione del tronco Calangianus-Monti e chiedemmo allora che la linea fosse sostituita con qualche altro servizio. Promisero che un'ampia strada sarebbe stata costruita per permettere il trasporto dei manufatti di sughero da Calangianus verso la nave traghetto, ma nulla è stato fatto. Si ottenne soltanto qualche camion per il trasporto dei manufatti di sughero di Calangianus e di Tempio. Ogni giorno leggiamo nei giornali proteste dei sugherieri di Calangianus e di Tempio che non riuscendo a trasportare in continente il loro prodotto sono costretti a fermare le loro industrie e la loro attività. Abbiamo parlato tante volte — ricordo che presentai anche una mozione nel 1957 o nel 1958 — della condizione delle nostre linee di comunicazione, delle nostre strade, delle nostre ferrovie. Quando venne discussa la mia mozione tutti fummo concordi e approvammo un unico ordine del giorno, denunciando il fatto che la Sardegna è la regione più povera di strade ferrate, con una rete statale di appena 440 chilometri. Vi è chi nega che in questa situazione occorra un intervento deciso da parte della Giunta, affinché il Governo si decida a esaminare il problema nel suo insieme? Non ci si può limitare, a mio avviso, a chiedere semplicisticamente il trasferimento delle ferrovie dai privati allo Stato. Con la stitizzazione otterremmo, è vero, una situazione più decorosa, più degna degli operai e degli impiegati delle aziende ferroviarie, ma il problema vero delle comunicazioni rimarrebbe insoluto. Non possiamo neppure più fidarci delle promesse che possono essere fatte a Roma, perchè di promesse ne abbiamo avute, passatemi il termine, sino alla nausea, durante tutte le campagne elettorali politiche e amministrative. Per esempio pensavo, dopo due anni di assenza dal Consiglio regionale (dal 1961 al 1963) di giungere col treno a Decimomannu e di poter proseguire immediatamente per Cagliari, invece dovetti

attendere circa 40 minuti alla stazione di Decimo. Ritenevo che il promesso raddoppio della linea in due anni fosse stato realizzato, mentre la situazione è quella che era due anni, cinque anni fa. Non immaginavo neppure che gli ingorghi ad Oristano e in tutte le altre stazioni fossero ancora così gravi, come in realtà sono. In treno non si viaggia più decentemente. Nelle stazioni si vedono lunghe file di vagoni che attendono di partire, fermi talvolta in binari morti. Questi spettacoli mi ricordano il famoso triste viaggio verso i campi di concentramento; nelle stazioni si vedevano convogli fermi, come i nostri che dovrebbero trasportare verso Golfo Aranci i prodotti della nostra disastrosa agricoltura.

E' un problema vasto, delicato; non è un semplice problema politico di trasferimento della gestione da privata a pubblica, ma è un problema più complesso. Se ci rechiamo a Golfo Aranci, possiamo notare centinaia di vagoni carichi di prodotti della nostra agricoltura che attendono di essere imbarcati; sono centinaia di milioni che vengono bruciati sull'altare della demagogia. La situazione delle Ferrovie dello Stato, non è migliore, anzi forse è peggiore di quella delle ferrovie complementari. Le ferrovie concesse sono un vero anacronismo, direi che assomigliano a trasporti medioevali e noi lo abbiamo detto molte volte in passato; le Ferrovie dello Stato però non sono in condizioni migliori e nemmeno i bilanci delle Ferrovie dello Stato possono lasciare tranquilli perchè sono anch'essi deficitari in un modo che lascia per lo meno perplessi. Nominiamo pure il commissario, nominiamo pure la Commissione d'inchiesta, ma onorevoli colleghi vorrei sapere nel contempo dalla Giunta se intende condurre un'azione massiccia, seria perchè lo Stato si decida a risolvere alcuni problemi di capitale importanza per i nostri trasporti con la costruzione di altre navi traghetto. Non sono infatti completamente convinto che la situazione dei collegamenti marittimi sia migliorata con l'entrata in linea dei traghetti. Le navi di piccolo cabotaggio infatti si sono allontanate dai nostri porti, per la concorrenza delle navi traghetto; adesso, a causa proprio della mancanza di queste piccole navi, il trasporto dei

IV LEGISLATURA

CCXXXIII SEDUTA

8 APRILE 1964

minerali diventa problematico. Di contro il numero delle navi traghetto è assolutamente insufficiente. Dovreste assistere all'arrembaggio che si verifica a Golfo Aranci quando arrivano in banchina i vagoni o i camions carichi di agnelli, di formaggio, di ortofrutticoli! E' vero: le spese di trasporto con i traghetti sono di gran lunga inferiori a quelle delle navi normali che fanno la linea Portotorres-Genova; tutti i produttori si servirebbero volentieri delle navi traghetto per trasportare le loro merci nell'Italia centrale e settentrionale, ma scegliendo questo mezzo si rischia di perdere le merci spedite. Non vi pare che questi siano problemi molto importanti?

Onorevole Assessore, vorrei anche che ella dicesse se, prima di affrontare il dibattito, ha consultato il Governo centrale per sapere se esso ha intenzione di assorbire le ferrovie concesse. Non so se ella abbia consultato gli organi competenti a Roma, come non so se ella abbia pensato che parecchi tronchi, come diceva il collega Jovine che è competente in materia, hanno dei rami secchi. Questi rami secchi, perchè non intristiscano e non facciano morire l'intero albero, è indispensabile che vengano tagliati; l'operazione potrebbe essere eseguita prima di proporre al Governo la statizzazione che sarà richiesta, ritengo, dal Consiglio alla fine di questa discussione. Comunque noi siamo favorevoli alla nomina di un Commissario...

PERNIS (P.D.I.U.M.). Non servirà a niente.

FRAU (P.D.I.U.M.). L'onorevole Pernis ritiene evidentemente che un regime commissariale possa lasciare la situazione immutata. Comunque, su questo punto ci rimettiamo alla volontà del Consiglio; non saremo noi certo ad ostacolare questa decisione. Siamo favorevoli anche alla nomina di una Commissione d'inchiesta che valuti i fatti denunciati apertamente in quest'aula da un esponente qualificato del partito di maggioranza. Se la Commissione accerterà che questi dati sono veri, si dovrà procedere con decisione contro i responsabili. Soprattutto vorrei che con un ordine del giorno si impegnasse il Governo re-

gionale a condurre un'azione energica, anche attraverso la Magistratura, contro chi eventualmente avesse truffato la Sardegna. (*Consensi a destra*).

PRESIDENTE. A conclusione della discussione della mozione è pervenuto alla Presidenza un ordine del giorno a firma Dettori - Arru - De Magistris - Falchi Pierina - Floris - Usai - Pettinau. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

«Il Consiglio regionale, a conclusione della discussione della mozione n. 25; constatata la gravità della situazione esistente nelle ferrovie in concessione denunciata anche dalla protesta dei lavoratori interessati; constatata altresì la insufficienza dei servizi tecnici e la caotica gestione amministrativa; considerato il grave disagio che da tale situazione deriva all'economia sarda impegna la Giunta:

1) ad intervenire presso il Governo centrale affinché provveda alla statizzazione delle Ferrovie in concessione;

2) a sollecitare la nomina per le Ferrovie Complementari e per le strade ferrate sarde di un commissario straordinario in attesa che siano esperiti gli atti relativi al trasferimento della gestione diretta allo Stato. Decide la nomina di una Commissione consiliare che si rechi presso i rappresentanti del Parlamento per sottolineare l'esigenza di provvedere alla statizzazione di tutte le ferrovie concesse esistenti in Sardegna».

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

COTTONI (P.S.D.I.), Assessore ai trasporti e turismo. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la richiesta di statizzazione delle ferrovie concesse trova il più ampio consenso della Giunta; non mi dilungherò ad illustrare le ragioni economico-sociali che giustificano una politica di trasferimento dei servizi ferroviari dalla gestione privata alla gestione pubblica. La statizzazione delle ferrovie concesse è una legittima rivendicazione che si inserisce nel quadro del-

lo sviluppo economico-sociale dell'Isola, di una migliore efficienza dei trasporti e delle comunicazioni interne e di una più efficace tutela dei diritti del personale ferroviario. Lo Stato non può ignorare che la rete delle ferrovie concesse ha in Sardegna uno sviluppo complessivo di circa 820 chilometri (dei quali 700 in concessione all'industria privata e 110 in gestione governativa), che questa rete rappresenta una percentuale circa doppia della rete stradale e che una rete ferroviaria di così ampia diffusione non può essere affidata alla gestione privata, ove non si vogliano pregiudicare gravemente gli interessi generali e collettivi dell'Isola.

Questi problemi sono vasti e complessi e non possono essere risolti dalla gestione privata nonostante le cospicue sovvenzioni che vengono elargite dallo Stato. In questo senso la Giunta manifesta la sua precisa volontà politica di intervenire presso il Governo centrale per la pubblicizzazione della gestione delle ferrovie concesse.

Chiarito il pensiero politico della Giunta sulla necessità della pubblicizzazione dei servizi ferroviari, rimane l'esame dei gravi addebiti mossi alla Società concessionaria e la nomina di una commissione d'inchiesta che accerti le responsabilità in merito allo stato fallimentare delle ferrovie. Le denunce mosse nel corso della seduta di ieri all'azienda sono state di particolare gravità (totale insufficienza dei servizi, progressivo deterioramento degli impianti, delle macchine, del materiale rotabile e mancato pagamento dei salari ai lavoratori); sulla base di questi addebiti si è chiesto che la Giunta intervenga presso il Governo sollecitando la nomina di una commissione d'inchiesta che accerti le responsabilità dell'azienda concessionaria.

La Giunta osserva innanzitutto che l'attività del concessionario, a causa dei fini pubblici a cui è diretta, è costantemente controllata dalla pubblica amministrazione. Lo Stato infatti esercita, tramite i suoi organi ispettivi, tutto un complesso di controlli tecnici ed economici, di legittimità e di merito. Il Governo tuttavia può sempre nominare una Commissione d'inchiesta quando vengano denunciati i fatti di

particolare gravità, comunque sfuggiti ai normali controlli, di cui bisogna però provare la consistenza. Noi sappiamo che lo Stato ha finanziato un programma di ammodernamento delle ferrovie concesse, che eroga una sovvenzione annua per coprire il disavanzo finanziario della Società. Il programma dei lavori è stato eseguito? In quale misura? Vi sono state distrazioni di somme, che si configurano nei reati denunciati dall'onorevole De Magistris? Noi abbiamo ascoltato ieri, con particolare attenzione, la relazione dell'onorevole De Magistris che ha dipinto un quadro allarmante dello stato di caos, di disordine amministrativo e finanziario in cui versa l'amministrazione concessionaria, incapace di far fronte ai normali impegni di una qualsiasi società privata. La Giunta prende atto delle gravi accuse, ma non può pronunciarsi su di esse perchè l'Amministrazione regionale non dispone di organi di controllo delle attività dell'azienda concessionaria. Se i fatti denunciati dall'onorevole De Magistris saranno documentati, l'azione dell'Amministrazione regionale per l'accertamento delle responsabilità che hanno provocato lo stato fallimentare delle ferrovie concesse sarà agevolata, come sarà più facile ottenere la nomina di una commissione d'inchiesta.

I presentatori della mozione impegnano la Giunta perchè intervenga presso il Governo per ottenere la nomina di un commissario straordinario delle ferrovie concesse, in attesa che siano esperiti tutti gli atti relativi al trasferimento della gestione allo Stato. La nomina di un commissario straordinario, onorevoli colleghi, dipende dalla volontà del Governo di eliminare l'esercizio in concessione, previo riscatto della ferrovia, o da un intervento del Ministero a causa di ripetute irregolarità di esercizio, previa diffida e pronuncia di decadenza. Debbo far osservare che nessuna ingiunzione è stata finora presentata alla Società per deficienza o irregolarità del servizio; il provvedimento di diffida e la nomina di un commissario governativo potranno essere la naturale conseguenza dell'accertamento, da parte della Commissione d'inchiesta, di gravi responsabilità dell'azienda concessionaria sullo stato fallimentare delle ferrovie. E' mancata inoltre, fino ad oggi,

IV LEGISLATURA

CCXXXIII SEDUTA

8 APRILE 1964

la manifestazione di una volontà del Governo di arrivare, nelle previste fasi, al riscatto anticipato delle ferrovie in concessione della Sardegna; confermo comunque l'impegno della Giunta di svolgere la azione politica più efficace e sollecita per la pubblicizzazione delle ferrovie concesse.

Gli onorevoli colleghi intervenuti nel dibattito hanno delineato una politica di ammodernamento di tutta la rete ferroviaria sarda al fine di collegarla adeguatamente, attraverso i servizi traghetto, con quella nazionale. Il problema fondamentale, onorevoli colleghi, rimane comunque la rapida statizzazione delle ferrovie concesse, perchè a questo provvedimento politico e legislativo potrà seguire la soluzione del problema di un migliore e più efficace coordinamento di tutti i servizi ferroviari, il raddoppio dei binari nel tronco principale, il riammodernamento generale delle linee in relazione ai programmi di industrializzazione e di sviluppo e tutti i benefici per il personale (stato giuridico, trattamento economico) di cui godono i dipendenti statali.

Onorevoli colleghi, prendo atto che con i vostri interventi avete fornito un quadro completo della crisi delle ferrovie concesse in Sardegna. Si registra un accordo sostanziale fra i Gruppi consiliari sulla necessità di promuovere la pubblicizzazione delle ferrovie concesse e di ottenere la nomina di una Commissione di inchiesta per accertare le eventuali responsabilità della Società concessionaria. Ritengo però che un ordine del giorno possa essere concordato su questi due punti fondamentali. (*Consensi al centro*).

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

GHIRRA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi pare intanto doveroso, anche per una questione di politica generale, mettere in luce come siamo arrivati a sollevare in Consiglio, attraverso la mozione, il problema della statizzazione delle ferrovie isolate in concessione. Ciò anche per rimarcare l'apporto decisivo, dato all'avvio a soluzione positiva del problema, dai lavoratori dipendenti dalle So-

cietà concessionarie delle ferrovie secondarie isolate. Non si è verificata in Sardegna la tragedia di Fiumarella, è vero, ma non sono mancati deragliamenti, scompensi nei servizi, e altri fatti che sono stati già denunciati. Gli sviluppi raggiunti dal problema della ferrovia Calabro-Lucana sono stati determinati dalla ribellione popolare di fronte ad un disastro come quello di Fiumarella; si è così ottenuto il ritiro della concessione e la nomina di un Commissario per la gestione straordinaria dell'azienda in attesa della statizzazione. In Sardegna arriviamo allo stesso risultato grazie alla spinta, alla lotta che vede impegnati in primo luogo i lavoratori dipendenti delle ferrovie in concessione. I motivi immediati, contingenti che hanno spinto i lavoratori alla lotta, all'azione sindacale sono di ordine strettamente contrattuale, quali il mancato pagamento dei salari, le esigenze di contrattazione a livelli integrativi del salario minimo nazionale, di completamento, di fissazione di appropriati organici aziendali, di attribuzioni di giuste qualifiche ai lavoratori e di miglioramento nel trattamento previdenziale assistenziale. Questi motivi evidentemente hanno rappresentato la spinta più immediata per l'azione dei lavoratori, ma ciò a nostro parere rappresenta il fatto saliente, positivo della situazione. Dalla lotta rivendicativa sindacale, nella coscienza dei lavoratori nasce, si rafforza e matura la necessità che la soluzione del problema contingente si trasferisca sul piano più generale della struttura del servizio; ecco che nasce la discussione sulla gestione privata, l'esigenza del superamento di questa gestione e del ritorno allo Stato di un servizio che esso aveva delegato a privati. Mi preme sottolineare la sensibilità dei lavoratori per i problemi che, in definitiva, riguardano una politica di sviluppo e di un nuovo, moderno, organico assetto dei trasporti. Non voglio certo introdurre argomenti che possano dividere il Consiglio; prendo anzi atto con piena soddisfazione delle convergenze unitarie registrate nella nostra assemblea e che condurranno, ne sono certo, a un voto massiccio. Mi pare però opportuno, così come ha fatto del resto ogni parte politica, distinguere gli elementi di valutazione generale e di scelte politiche che

il problema comporta. Ciò non può influire sulle conclusioni unitarie a cui possiamo arrivare, ma serve a precisare eventuali responsabilità del passato e anche eventuali resistenze che potrebbero verificarsi in alcuni ambienti alla nostra volontà. Non posso che prendere atto con soddisfazione di questa convergenza unitaria, tanto più che circa un anno fa in quest'aula, durante la discussione sull'impostazione generale del Piano di rinascita, il mio Gruppo presentò un emendamento in cui si chiedeva per le ferrovie in concessione, per le tranvie, per le autolinee, per i trasporti su gomma, la statizzazione. Purtoppo allora la Giunta, la maggioranza e i Gruppi di destra si opposero all'emendamento, che ottenne soltanto i voti del Gruppo comunista e del Gruppo socialista. Ricordo l'episodio non per fare una polemica che possa mettere in crisi l'unità raggiunta oggi, ma soltanto per precisare le posizioni che in quest'aula sono state assunte dai vari Gruppi e anche, mi rincresce sinceramente doverlo fare, per confutare le affermazioni dell'onorevole De Magistris che rivendicava certe priorità, non per la Democrazia Cristiana (e in ciò era implicita una critica alle posizioni di resistenza di questo partito) ma per una organizzazione sindacale. Se priorità in questo senso si vogliono ricercare, mi pare che esse possano essere trovate in altre direzioni, in altri Gruppi che non sono certo quelli che costituiscono la maggioranza o l'opposizione di destra. E' dai banchi della opposizione di sinistra che in questi anni (ho ricordato l'episodio più recente della discussione del Piano di rinascita, durante la quale il problema fu da noi posto e non più risolto per l'ostilità del Governo e della maggioranza) si sono fatte proposte concrete nel senso che anche voi oggi indicate. Certo in Consiglio si è parlato altre volte della caotica, confusa, disordinata amministrazione delle ferrovie concesse che, secondo il collega De Magistris, ha raggiunto limiti che possono interessare la Magistratura. Il Consiglio non poteva certo disinteressarsi della gestione delle ferrovie in concessione della nostra Isola, e debbo precisare che i motivi che ci hanno spinto a presentare la mozione e che ci fanno ritenere valida la richiesta di statizzazione delle ferro-

vie in concessione non sono soltanto di carattere, diremo, amministrativo. Se il conte Pasquini avesse amministrato correttamente i soldi dati dallo Stato per l'esercizio delle ferrovie concesse, noi avremmo ugualmente tenacemente sollecitato la statizzazione di queste ferrovie. Mi pare questo un elemento importante, perchè in essa è implicita una scelta politica. L'anno scorso, quando presentammo lo emendamento al Piano di rinascita per la statizzazione delle ferrovie in concessione, noi ignoravamo la questione dell'amministrazione allegra, disordinata, caotica; facevamo una scelta politica, che noi oggi riconfermiamo con la mozione in discussione. In definitiva riproponiamo il problema della politica dei pubblici trasporti, inserita in quella più vasta della programmazione, del Piano di rinascita. Che cosa significa politica dei trasporti? Mi pare che nessuno possa contestare il fatto che il problema debba essere allargato; è vero che la mozione lo circoscrive alle ferrovie concesse, ma è in discussione anche una interpellanza del collega Cambosu che investe il problema degli altri settori dei trasporti, cioè quello delle tranvie e delle autolinee in concessione. Mi pare perciò opportuno considerare il problema in termini più generali.

Avrei gradito intanto che l'Assessore non limitasse il suo intervento ad alcuni accenni in questo campo, ma dimostrasse più precisione e puntualità nel rispondere ad alcune precise richieste e proposte che noi abbiamo presentato. Che cosa significa, cioè, politica di trasporti? In definitiva significa politica organica, moderna del trasporto pubblico; significa avere una visione precisa della programmazione nell'industria, nell'agricoltura e negli altri settori cosiddetti terziari. Una politica dei trasporti non può avere nessun significato se esclusa dal mondo economico, non in atto in questo momento nell'Isola, ma ipotizzato; cioè dal mondo economico che il potere pubblico intende perseguire con la programmazione. Concordo con coloro che hanno affermato che il provvedimento di statizzazione in se stesso potrebbe (nonostante le indiscutibili ripercussioni positive che non mancherà di produrre) disilludere molte attese e speranze. Potrebbe rappresentare un sempli-

IV LEGISLATURA

CCXXXIII SEDUTA

8 APRILE 1964

ce episodio se non fosse l'inizio di un più generale esame di tutta la politica dei trasporti isolana. In questo senso, e partendo da queste premesse, noi sosteniamo la mozione; chiedo scusa se mi soffermo sulla mozione, anche se la risposta dell'Assessore è stata rapida e sintetica proprio per l'unità raggiunta in Consiglio su questo problema. Mi pare però che alcuni argomenti molto importanti non possano essere liquidati brevemente.

La Giunta si appresta a varare il piano quinquennale che rappresenta la rielaborazione della politica di sviluppo ipotizzata nel piano dodecennale. Si tratterà di una conferma di quelle ipotesi o di una rielaborazione *ex novo* della politica di programmazione? In questo quadro come si colloca la politica dei trasporti? Ecco che sorge da queste domande un grosso problema ed ecco perchè sottolineavo la spinta unitaria dei lavoratori che consente la maturazione di un problema non sulla base di disastri ferroviari, di incidenti mortali, ma sulla base di una coscienza civile. Da ciò la necessità della programmazione. Ecco perchè, pur prendendo atto della volontà espressa dalla Giunta, ritengo di dover mantenere le più ampie riserve e il nostro atteggiamento di più netta opposizione alla sua politica. Questo atteggiamento non si riferisce certo al problema specifico delle ferrovie in concessione, ma al problema generale della politica economica, della programmazione e, più specificamente, alla politica dei trasporti programmati.

Onorevole Assessore, qual è la realtà di fronte alla quale ci troviamo? Ogni valutazione del problema infatti va inquadrata nella situazione generale. Non si dimentichi che la spinta rivendicativa operaia riguarda le Complementari, la Società Tramvie della Sardegna, le Ferrovie Meridionali Sarde a gestione governativa, il settore delle autolinee. Questo movimento rivendicativo oggi è apertamente, ostinatamente combattuto dalla parte padronale. La resistenza della Società può collegarsi alla situazione più generale del momento, rappresentata dalla realtà economica e politica del paese; si notano gli elementi più preoccupanti di un tentativo di contenere la spinta rivendicativa per la con-

quista di un maggiore potere contrattuale e di ricacciare indietro le posizioni conquistate finora dai lavoratori, in modo che essi non possano incidere autonomamente sulle scelte della programmazione. Non potrebbe spiegarsi altrimenti una vertenza come quella della Società Tramvie della Sardegna, che ha provocato praticamente il completo sfacelo del servizio. Nessun cittadino oggi, uscendo di casa, ha la certezza che il mezzo nel quale è salito continuerà il servizio per tutto il periodo previsto. I lavoratori fanno bene comunque a difendere, con i mezzi a loro disposizione e che sono leciti, le loro giuste rivendicazioni. La Confindustria si è ancorata su posizioni intransigenti, invocando la tregua salariale per la impossibilità di rimettere in discussione un trattamento economico e normativo sancito da un recente contratto collettivo nazionale di lavoro; contesta ai lavoratori il diritto di ottenere che i minimi previsti siano superati. Perchè i lavoratori vogliono superare quei minimi? Perchè, signori della Giunta, dopo quell'accordo aziendale, voi Giunta regionale avete concesso l'aumento delle tariffe dei servizi pubblici urbani ed extra urbani di Cagliari. I presupposti di una situazione aziendale, che erano di una determinata consistenza quando venne stipulato l'accordo per l'indennità congiunturale, si sono modificati successivamente a causa dell'intervento dell'autorità politica; i lavoratori perciò intendono che vengano modificati i termini dell'accordo ormai superato e privo di efficacia. Il lavoratore ha sempre il diritto a riconsiderare tutto il trattamento contrattuale, quando cambiano i presupposti che avevano determinato l'accordo; altrimenti il lavoratore verrebbe di fatto imprigionato in una situazione che non può essere statica, ma è dinamica. Si dirà che è in corso un'azione per la pubblicizzazione del servizio pubblico urbano ed extra urbano e ciò è vero. Si sono avuti diversi incontri fra il Presidente della Giunta, gli Assessori ai trasporti, agli enti locali, all'industria, con gli amministratori di alcuni Comuni, Cagliari, Quartu, Selargius, Assemini, per studiare in concreto il problema della pubblicizzazione dei servizi urbani ed extra urbani. E' anche vero però che la volontà politica sulla forma da dare alla pub-

blicizzazione, problema che non è affatto secondario, non è unanime.

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Dobbiamo sentire anche il parere delle amministrazioni comunali, non le pare?

GHIRRA (P.C.I.). Non intendevo muovere una critica all'Assessore ai trasporti, mi consenta. La Giunta regionale non è unanime sulla funzione che dovrebbe assumere nella nuova organizzazione dei trasporti pubblici del Campidano. Quale deve essere la funzione dell'Amministrazione regionale in questo settore? A parte l'aspetto di ordine finanziario del problema, vi è l'indirizzo politico. Questo non può essere dettato da una visione limitata, cioè dal restringere il problema dei trasporti pubblici alla città di Cagliari, ma più estesa in modo da abbracciare tutta l'area di sviluppo industriale del Campidano di Cagliari. Questa visione della politica dei trasporti pubblici urbani ed extraurbani, deve essere considerata come una delle componenti nuove, moderne di una politica di espansione, di industrializzazione, di occupazione operaia, di nuovi insediamenti; una politica, cioè, che configuri una città moderna diversa da come è stata vista finora. Quando manca una visione chiara dei problemi e non si agisce nel senso indicato da alcuni fenomeni, quando l'intervento pubblico è carente, non avviene certo che un settore si fermi. (Ecco il punto, signori della Giunta e della maggioranza). Quando non interviene il potere pubblico, interviene l'azione del padronato privato per indirizzare, per orientare il tipo di politica di sviluppo di quel settore. E' grave non intervenire non perchè la mancanza dell'intervento lascia il settore immobile, ma perchè esso consente al padronato un intervento che distorce la natura della politica di sviluppo a carattere pubblico, e la convoglia ai fini dell'interesse privato. Quindi il problema non è di poco conto ma fondamentale.

Questo discorso vale anche per le Ferrovie Meridionali Sarde. Anche in questo caso chiediamo una gestione commissariale come primo passo per arrivare alla statizzazione; si tratta di un atto limitato nel tempo, onorevole Asses-

sore. E' stato giustamente richiamato il problema della gestione commissariale delle Ferrovie Meridionali Sarde.

La gestione commissariale, come dicevo prima, deve essere limitata al minimo indispensabile con precise scadenze e garanzie, in modo che essa non possa diventare permanente come quella delle Ferrovie Meridionali Sarde. In questo quadro occorre che alla statizzazione delle Ferrovie in concessione, Complementari e Strade Ferrate Sarde, corrisponda il fine della gestione commissariale delle Ferrovie Meridionali. D'altra parte la posizione del Commissario di queste Ferrovie è quanto mai strana; il Commissario è l'ingegnere capo compartimentale della motorizzazione civile che quindi è controllore come tale e controllato, come commissario. Non sollevo una questione di carattere morale, me ne guarderei bene, ma di costume, che non investe quindi la persona, ma il sistema, l'ambiente che consente che questi fatti si verifichino. E' necessario proprio rivedere tutto il sistema. I commissari vengono nominati dal Ministero competente, però io direi che ci dovrebbe essere un'intesa con la Regione Sarda. La Regione, d'altra parte, farebbe male a non consultare in questi casi le organizzazioni sindacali dei lavoratori, prima di esprimere il suo parere al Ministero. E' necessario introdurre questi elementi di democrazia. Se all'organizzazione sindacale riconosciamo determinate prerogative chiamiamola anche ad assumere certe responsabilità, a esprimere certi pareri. Questo perchè il Commissario non cada come una tegola sulla testa dei lavoratori; meglio se la nomina viene fatta sulla base di una consultazione anche delle organizzazioni dei lavoratori. Sono comunque tutti argomenti già noti, sui quali non intendo soffermarmi più a lungo.

Parliamo ora del settore degli autotrasporti. Onorevole Assessore, è stata lanciata una sfida alla Regione Sarda da parte di 38 società di trasporti su strada. Capisco che tra queste 35 sono modeste società che gestiscono linee talvolta lunghe pochi chilometri. Chi abilmente però ha tentato di sfruttare una situazione pesante sono la S.A.T.A.S. e le altre grosse società che hanno accomunato tutti nella stessa lotta. In fondo chi stabilisce la rotta, chi ha

IV LEGISLATURA

CCXXXIII SEDUTA

8 APRILE 1964

previsto il porto in cui intende approdare, chi sa che in quel porto si troveranno determinati vantaggi è la S.A.T.A.S., è il monopolio dei trasporti su strada. I suoi dirigenti, onorevole Assessore, ai rappresentanti dei lavoratori hanno dichiarato verbalmente che intendono disfarsi di 33 linee, licenziare 39 autisti, 30 fattorini, 10 operai di officina, in Provincia di Cagliari, per un totale di 80 lavoratori. Mi pare che questa cifra corrisponda al 35 per cento circa della mano d'opera di questa società in Provincia di Cagliari. La Società dice alla Regione: tu pagami queste somme, intervieni sostitutivamente a reintegrarmi queste altre somme; non darò neppure applicazione al contratto collettivo nazionale di lavoro eventualmente stipulato in sede ANAC nazionale, se tu Regione non accoglierai le mie richieste. E' una situazione mostruosa, che equivale ad una sfida aperta nei confronti della Regione Sarda.

Noi abbiamo fatto la nostra scelta politica, come vi abbiamo detto. Noi siamo per la statizzazione delle Ferrovie in concessione, per la pubblicizzazione dei trasporti urbani ed extra urbani, per la regionalizzazione del servizio pubblico su strada. Si tratta di servizi pubblici. Comprendo che in altri periodi, in altri tempi questi servizi potessero essere affidati ai privati, applicando le concezioni economiche allora prevalenti. Quando però si vuole attuare una economia programmata, quando si vuole realizzare la rinascita, i servizi pubblici debbono essere considerati una delle componenti indispensabili della trasformazione economica e sociale e gli indirizzi, le scelte, l'assetto e lo sviluppo non possono perciò che essere determinati dal potere pubblico che deve assumersene la gestione.

In Sardegna il peso quantitativo esercitato dalle Ferrovie dello Stato, sul complesso delle linee ferroviarie, è assai basso. Le ferrovie dello Stato esercitano appena 400 chilometri di linee, mentre i privati ne esercitano 800.

In presenza di un programma, di un piano vedremo come sarà attuato il principio dell'aggiuntività e del coordinamento. Vedremo anche in un programma di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato che ruolo possono giocare questi 400 chilometri di fronte alla re-

te delle Ferrovie secondarie e alla rete stradale, alle quali è legato il problema dei porti, delle comunicazioni in generale, che, per attenermi alla interpellanza e alla mozione, non intendo ora affrontare. La nostra programmazione, comunque, deve abbracciare il problema nel suo insieme e non soltanto un aspetto di esso. Che senso ha per esempio, che, Nuoro, capoluogo della Provincia più depressa della Sardegna e tra le più depresse d'Italia, non abbia un collegamento diretto con la rete principale delle Ferrovie dello Stato? Secondo il ruolo che potrebbe assumere Bosa nel quadro di un certo sviluppo industriale, dovrebbe essere creata una linea delle Ferrovie dello Stato per le comunicazioni dirette tra la costa orientale e la costa occidentale. Tutti i raccordi che interessano nuclei ed aree di industrializzazione sparsi nella nostra Isola, si innestano in questo contesto generale della politica di programmazione. Ecco perchè ce lo dovete consentire, noi, pur prendendo atto della convergenza realizzata intorno al problema della statizzazione delle Ferrovie in concessione, manteniamo tutte le nostre riserve sulla politica dei trasporti della Giunta, che non può essere adeguata, come ho cercato di dimostrare, alle esigenze di una programmazione democratica che deve essere attuata nella nostra Isola. Ed ecco perchè intendiamo mettere in luce la carenza del potere pubblico, non soltanto come mantenimento di una zona di vuoto, ma come fenomeno che favorisce l'attuazione e la prevalenza di una politica dettata da interessi privati.

Noi intendiamo mettere in evidenza alcuni aspetti contenuti nella mozione. La Commissione di inchiesta deve essere nominata; nell'ordine del giorno non se ne parla. Durante la discussione è apparsa in tutta la sua gravità la situazione della gestione delle Complementari. Io mi sono sforzato finora di trattare problemi di politica economica ma non posso certo ignorare le denunce che vengono mosse contro le società ferroviarie. Sarebbe veramente un fatto gravissimo se noi, di fronte alle denunce, ci limitassimo a dire: «accetteremo». A questo punto la Commissione di inchiesta diventa indispensabile. Non si chiede certo che la Commissione emetta una condanna, ma semplice-

mente che accerti i fatti, che conduca un'inchiesta. Abbiamo parlato tante volte della situazione e lo stesso De Magistris, in una sua interpellanza, denunciò fatti precisi!

Rispose l'allora Assessore Covacovich, ma il risultato quale fu? Il risultato è che siamo ancora al punto di partenza. Per questo la Commissione di inchiesta deve essere nominata. Diciamo anche che la Commissione di inchiesta deve poter raccogliere tutti gli elementi necessari; chiamiamo perciò il sindacato dei lavoratori a parteciparvi. I lavoratori infatti sono più informati di noi della situazione e alla Commissione porterebbero tutti gli elementi necessari per compiere un lavoro serio. Essi potrebbero scoprire ciò che può essere nascosto, ciò che può sfuggire ai politici. Ieri per esempio, il collega Arru, ingenuamente, leggeva alcune ipotesi di ammodernamento delle Ferrovie in concessione a proposito della segnaletica, degli scambi, dei segnali luminosi eccetera, provocando la reazione di tutti noi. In fondo questo episodio dimostra come possa sbagliare un profano. Chi conosce la segnaletica, i segnali luminosi, il sistema di scambi delle Ferrovie concesse (non voglio entrare in questi problemi particolari) sa bene che essi sono quanto di più arretrato e insicuro per il ferroviere e per gli utenti delle Ferrovie si possa immaginare. Gli orari delle percorrenze dei treni ne sono una prova: si pensi al tratto stazione Tirso-Bono, 17 chilometri; occorrono 55 minuti per percorrere questo tratto, perchè per effettuare gli scambi occorrono manovre complicate e lunghe. La segnaletica è superata e non dai ritrovati più moderni! Non occorre dilungarsi molto sull'argomento perchè tutti noi viviamo in Sardegna e conosciamo anche le ferrovie in concessione.

Il problema principale è la statizzazione che deve rappresentare l'inizio di una politica nuova in Sardegna, di una volontà che si deve affermare in Consiglio. Questo provvedimento deve essere ritenuto importante, ma parziale nella politica dei trasporti. E' un elemento che ci deve convincere a prendere in esame e valutare tutto il problema dei trasporti in sede di programmazione, in modo che si possa attuare una radicale, profonda revisione della politica fin qui seguita, e se ne inizi una nuova in cui

le scelte possano essere determinate dal pubblico potere, cioè da noi. E' vero che noi della Regione non abbiamo una estesa competenza in materia, però, signori della Giunta, il potere autonomistico si deve ampliare, non restringere. Lo si limita quando lo si mantiene all'interno delle strettoie in cui, non solo le norme dello Statuto, ma soprattutto la volontà politica del Governo tende oggi a mantenerlo. Noi dobbiamo respingere decisamente qualunque tentativo alle nostre prerogative, batterci per ampliarle diventare stimolatori anche in contrasto con gli orientamenti eventuali del Governo in questa direzione.

Abbiamo a Roma un Sottosegretario sardo ai trasporti, ma era a quel posto anche prima e non è che questa presenza abbia molto giovato alla Sardegna. I lavoratori del settore sorridono quando viene loro detto che poteva essere facile superare certe situazioni per l'azione di un sottosegretario democristiano sardo ai trasporti. Vogliamo anche misurare, in concreto, come la nostra volontà autonomistica può essere accolta dagli esponenti sardi della politica nazionale.

Partendo, e concludo, dalle lotte dei lavoratori, poniamo un grosso problema autonomistico, di rinnovamento economico; la statizzazione delle Ferrovie in concessione è un punto di partenza di questa politica. Ciò significa per noi il problema, e ciò vorremmo che significasse per la Giunta e per la maggioranza.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
SOTGIU GIROLAMO**

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

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, dobbiamo prendere atto della volontà espressa dalla Giunta, per bocca dell'Assessore ai trasporti, di arrivare alla statizzazione delle Ferrovie in concessione in tutta la Sardegna. Gli impegni che la Giunta intenderebbe assumere presentano però alcuni aspetti contraddittori. In sostanza si esprime volontà di raggiungere la statizzazione, però poi, per quanto riguarda la Commissione d'inchiesta, si

IV LEGISLATURA

CCXXXIII SEDUTA

8 APRILE 1964

sostiene che il Governo presiede a tutto il controllo attraverso organi diretti che la Regione non ha. La Regione non può pertanto pronunciarsi in alcun modo sugli addebiti e sulle accuse mosse a queste società private. Bisognerebbe anche che si presentassero prove perchè il Governo sia messo nella condizione di poter nominare la Commissione d'inchiesta.

Sostanzialmente, quindi, la Commissione di inchiesta dovrebbe essere nominata dal Governo e la Giunta, secondo l'Assessore, accetterebbe l'impegno per sollecitare, oltre che la statizzazione, anche la nomina di questa Commissione. Per quanto riguarda invece la proposta di nominare Commissari straordinari la Giunta sembra che non voglia accettarla. Dice infatti l'Assessore che finora alle società ferroviarie private non sono stati mossi addebiti, presentate diffide, non è stato proposto nessun riscatto anticipato. Nel caso, aggiunge l'Assessore, la nomina dei commissari dovrebbe seguire alle risultanze dell'eventuale Commissione di inchiesta? Noi diciamo invece, come è stato anche affermato or ora dal collega Ghirra, che la nomina dei Commissari straordinari è il primo passo, è il ponte attraverso cui si può raggiungere la statizzazione, è la via più giusta, più sollecita perchè possa essere condotta a termine una inchiesta da parte di una Commissione. Il problema non è questo. Qual è la contraddizione che abbiamo rilevato nel discorso dell'Assessore? Se la Regione accetta l'impegno di sollecitare la costituzione di una Commissione di inchiesta non vedo perchè non possa accettare l'impegno di sollecitare allo stesso tempo la nomina dei Commissari straordinari. Le due richieste non sono contrastanti perchè entrambe sono legate all'obiettivo finale che è la statizzazione delle Ferrovie concesse. In ogni caso la soluzione del problema è lasciata interamente alla volontà politica del Governo, che ha tre facoltà: della statizzazione, della nomina della Commissione di inchiesta e della nomina dei Commissari straordinari. A me sembra perciò che la Giunta non farebbe niente di straordinario, non uscirebbe dalle sue competenze, se accettasse anche l'impegno della nomina dei Commissari straordinari, che ha finalità ben definite, compresa quella di far condurre a ter-

mine le inchieste nelle singole aziende nei termini più solleciti.

Debbo lamentare piuttosto, signor Presidente, onorevoli colleghi, il fatto che l'Assessore non abbia risposto alla mia interpellanza, salvo che per la prima parte, che riguarda appunto il problema della statizzazione delle Ferrovie concesse. La seconda parte riguarda i servizi collettivi urbani ed extraurbani, quindi la pubblicizzazione dei servizi di trasporto collettivi e di massa; la terza parte riguarda il problema del coordinamento e della pubblicizzazione delle autolinee. Su questi problemi, ripeto, lo Assessore non ha risposto per cui non sono in grado di esprimere la mia soddisfazione o insoddisfazione. Spero che l'Assessore voglia assumere un preciso impegno di rispondere a breve scadenza su questi due problemi.

Debbo anche dichiarare che, per quanto riguarda le autolinee, ci troviamo in presenza di un *ultimatum* da parte delle società, fatto di estrema gravità. Sono state pubblicate dalla stampa le richieste di queste società e penso che esse siano già pervenute ufficialmente all'Amministrazione regionale. Si tratta di precise, ultimative richieste, che io ho illustrato ieri una per una. Potremmo trovarci nel giro di pochi giorni di fronte a provvedimenti di riduzione dei servizi, di colpi di mano da parte delle società concessionarie, senza che la Giunta, senza che il Consiglio abbiano predisposto misure adeguate per parare questi eventuali colpi di mano delle società. Il problema delle autolinee non riguarda tanto la regionalizzazione dei servizi, che potrebbe investire in pieno le finanze della Regione, ma riguarda un'altra forma di gestione che può avere come punto di partenza, come stimolo, la Giunta regionale, ma che si estenda e investa tutti i Comuni, tutti gli Enti locali, tutte le Amministrazioni provinciali. Questo per raggiungere veramente l'obiettivo di una nuova gestione pubblica che si inserisca in un quadro nuovo, in una nuova politica dei trasporti, di programmazione regionale delle aree di sviluppo industriale e in tutto il contesto della politica dei trasporti, a cui appunto dobbiamo tendere. Se ciò non faremo, rimarremo sempre staccati da una realtà in movimento, da una politica dei trasporti

nuova, aderente alle esigenze sarde. Se noi ottenessimo, per esempio, il raccordo delle Ferrovie concesse con le Ferrovie dello Stato e il passaggio totale allo Stato di queste Ferrovie private, ma lasciassimo da parte il problema delle autolinee, avremmo fatto un buco nell'acqua, consentitemi l'espressione.

Non è stato detto niente neppure per quanto riguarda i servizi urbani non tanto in rapporto all'avviato processo di pubblicizzazione, pur con tutte le riserve che possono ancora sussistere in questo momento, ma soprattutto in merito alla richiesta precisa da noi formulata, circa l'intervento della Regione per ripristinare le sue facoltà, la sua potestà legislativa prevista dall'articolo 3 dello Statuto speciale. Anche su questo problema l'Assessore non ha detto niente. Noi abbiamo la facoltà di fare leggi, di adottare provvedimenti in materia di tranvie e di linee automobilistiche, di decidere sulle concessioni, mentre invece ci vediamo scavalcare permanentemente dal Ministero dei trasporti che dà le concessioni a chi vuole, come vuole, quando vuole, per la durata che vuole senza nemmeno interpellare la Regione che ha competenza in materia.

Mi sembra necessario che l'inchiesta proposta si estenda anche alle altre ferrovie e che il processo di statizzazione non investa soltanto le ferrovie complementari e le strade ferrate, ma anche quelle Meridionali. La Giunta deve impegnarsi a far sì che l'attuale Commissario governativo di questa società venga allontanato, per le ragioni di incompatibilità alle quali abbiamo accennato poc'anzi. A proposito delle tranvie abbiamo denunciato la questione degli aumenti tariffari e abbiamo sollecitato una inchiesta. Chi deve svolgere questa inchiesta? Qui non si tratta di competenza del Governo; l'aumento delle tariffe lo avete concesso voi Giunta regionale. Noi abbiamo sostenuto che questo aumento non era giustificato e chiediamo una inchiesta consiliare per accertare esattamente di quanto è stato effettivamente l'aumento e quale destinazione si è data alla maggiore entrata da parte della Società. Nella Società delle Tramvie è in corso una vertenza lunga e difficile, come tutti sapete. Questa società come tutte le altre società private (proprio

quelle che difendeva ieri l'onorevole Arru) è di una tracotanza veramente preoccupante; essa va a bussare, a piatire gli aumenti all'Amministrazione regionale, in veste di agnello, ma appena ottenuti gli aumenti, veste la pelle del leone, per cui non si riesce, nonostante gli autorevoli, tempestivi, volenterosi interventi degli Assessori al lavoro e ai trasporti e dello stesso Presidente della Regione, a risolvere una vertenza che tiene la città in stato di disagio da oltre tre mesi.

Devo dichiarare la mia completa insoddisfazione perchè l'Assessore non ha risposto alle richieste contenute nella interpellanza presentata dal collega Ghirra e da me. Vorremmo anche sapere se l'onorevole Assessore intende rispondere alla nostra interpellanza nel prossimo futuro, altrimenti saremo costretti a provocare un nuovo dibattito sul problema, come ci consente di fare il Regolamento.

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Mi dichiaro soddisfatto della risposta dell'onorevole Assessore ai trasporti per quanto riguarda le parti della interpellanza che riguardano la statizzazione delle Ferrovie in concessione, e delle Complementari in particolare, e l'intervento presso il Ministero dei trasporti per la immediata nomina dei commissari governativi. A proposito di questo ultimo argomento mi pare che la risposta dell'Assessore sia stata del tutto soddisfacente. Ritengo d'altro canto che l'ordine del giorno del quale sono firmatario assieme ad altri colleghi di Gruppo democristiano, che impegna la Giunta ad intervenire presso il Governo per la nomina del Commissario sia abbastanza esplicito e possa soddisfare tutto il Consiglio.

La mia soddisfazione parziale riguarda il problema della mancata corresponsione delle retribuzioni ai dipendenti delle Ferrovie complementari. E' soltanto parziale perchè i fatti dicono che si è avuta la corresponsione degli emolumenti per lo scorso mese di marzo. Per quanto riguarda invece l'intendimento della Giunta di svolgere un'azione perchè i salari vengano

IV LEGISLATURA

CCXXXIII SEDUTA

8 APRILE 1964

corrisposti in futuro nei termini dovuti, non ho avuto risposta e non posso quindi pronunziarmi. Colgo l'occasione per insistere affinché contemporaneamente all'azione tendente ad ottenere la statizzazione delle Ferrovie Meridionali — problema scottante ed urgente — ci si batta per ottenere l'impegno di portare lo scartamento della linea, perlomeno nel tratto Carbonia-Sant'Antioco, alla larghezza di quello statale in modo che si possa unificare la strada ferroviaria Villamassargia-Carbonia sino a Sant'Antioco. E' una linea che, dato lo sviluppo industriale della zona, deve essere trasformata a scartamento ordinario. Poichè si tratta di una linea modesta, sarebbe un precedente decisivo per ottenere la unificazione dello scartamento di tutti gli altri tronchi delle ferrovie in concessione. Ciò sarà veramente risolutivo dei problemi di esercizio delle ferrovie in concessione. E' un problema tecnico che ha i suoi riflessi economici e del quale occorre interessarsi contemporaneamente a quello del trapasso da un tipo di gestione ad un altro. Se le due misure non avvengono assieme, il trapasso nelle mani delle Ferrovie dello Stato migliorerà sì la situazione e di molto, rispetto a quella attuale, ma non nella misura in cui è auspicabile.

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

GHIRRA (P.C.I.). Dopo quanto ho detto in sede di replica, mi pare che possa limitarmi a prendere atto della convergenza avutasi sul problema che la mozione sollevava e esprimere la insoddisfazione per tutti gli altri aspetti contenuti nella interrogazione presentata assieme all'onorevole Cambosu.

PRESIDENTE. Ella deve dichiarare se è soddisfatto della risposta data all'altra sua interrogazione, la numero 285.

GHIRRA (P.C.I.). Del problema non si è neppure parlato. Mi pare, non solo di dover esprimere la mia insoddisfazione, ma di dover constatare che l'abbinamento della mozione con interpellanze e interrogazioni sia stato a scapito totale di queste ultime, perchè l'onorevole Assessore ad esse non ha risposto.

PRESIDENTE. E' stato presentato un altro ordine del giorno a firma Pazzaglia - Chessa - Lonzu. Debbo ricordare che essendo stato l'ordine del giorno presentato dopo la chiusura della discussione generale, non potrà essere illustrato. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

«Il Consiglio regionale esaminata la situazione di carenza tecnica e finanziaria nella quale si svolge l'attività delle Ferrovie in concessione esistenti in Sardegna; considerata la assoluta ed improrogabile necessità di collegamento delle reti ferroviarie in concessione con le reti ferroviarie statali; ritenuta altresì opportuna la soppressione di alcuni tratti delle attuali ferrovie concesse e la modifica di tratti tecnicamente ed economicamente inadeguati. Poichè è urgente, anche ai fini dello sviluppo industriale, commerciale ed agricolo dell'Isola, la adozione delle misure anzidette che debbono essere chiaramente studiate e prospettate dagli organi regionali, nonchè l'adozione delle misure necessarie per potenziare e modernizzare il servizio ferroviario statale, impegna la Giunta: 1) a porre immediatamente allo studio il problema del collegamento delle reti ferroviarie in concessione con quelle statali, della soppressione dei tratti inutili e della modifica dei tratti tecnicamente ed economicamente inadeguati, nonchè del trasferimento alle FF.SS. delle reti ferroviarie concesse necessarie ai fini dello sviluppo dei trasporti nell'Isola; 2) a presentare al Consiglio regionale, entro tre mesi, gli studi stessi con le relative proposte di soluzione che tengano conto anche delle misure necessarie per l'adeguato funzionamento delle reti ferroviarie statali esistenti».

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

La seduta è tolta alle ore 12 e 25.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1964