

CCLXIV SEDUTA

(POMERIDIANA)

MERCOLEDI' 8 LUGLIO 1964

Presidenza del Vicepresidente GARDU

I N D I C E

Congedi	5917
Mozione e interpellanza concernenti la pubblicizzazione e il coordinamento delle autolinee in concessione (Discussione e svolgimento congiunto):	
GHIRRA	5918
COVACIVICH	5926
Proposta di legge: «Concessione di un sussidio agli ex-combattenti poveri». (116) (Continuazione della discussione e approvazione):	
ATZENI ALFREDO, Assessore agli enti locali 5930-5934-5935	
CONGIU	5933
STARA	5934
(Votazione segreta)	5935
(Risultato della votazione)	5935

La seduta è aperta alle ore 17 e 40.

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

Congedi.

PRESIDENTE. L'onorevole Chessa ha chiesto 5 giorni di congedo. Se non vi sono osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Discussione di mozione e svolgimento congiunto di interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della mozione Sotgiu Girolamo - Cambosu - Ghirra - Nioi sulla pubblicizzazione e coordinamento delle autolinee in concessione. Se ne dia lettura.

RAGGIO, Segretario ff.:

«Il Consiglio Regionale della Sardegna, considerato le diverse condizioni in cui si svolge nell'Isola il servizio di trasporto affidato alle Autolinee in concessione, servizio che non assicura necessari, né rapidi, né sicuri collegamenti; considerato che oltre la legislazione più recente, gli sviluppi disorganici dei trasporti su gomma hanno accentuato il carattere sociale e di pubblica utilità dei servizi ai quali non può non corrispondere che una pubblica, coordinata gestione unitaria in armonia con gli altri servizi statali (FF.SS.) e degli altri affidati a Enti pubblici (aziende municipalizzate, consorziate ecc.); rilevato che l'atteggiamento delle imprese concesse facenti capo all'A.N.A.C. minaccia in campo nazionale e regionale l'aggravarsi della situazione con più grave danno per le popolazioni della Sardegna, e che di ciò è indice la resistenza padronale promossa dai monopoli che da circa 16 mesi obbliga i lavoratori delle autolinee ad una lotta permanente per il semplice rispetto della normale rinnovazione dei contratti collettivi di lavoro; impegna la Giunta regionale: 1) a respingere ogni provocatoria e

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

ricattatoria intimidazione dell'ANAC nazionale e degli organismi regionali dipendenti, ed a fare pieno uso delle potestà demandate alla Regione dall'art. 3, comma g, dello Statuto speciale, curando sin d'ora che i minacciati, ingiustificabili provvedimenti sulla riduzione dei servizi e del personale trovino adeguata e pronta risposta nell'interesse di tutte le popolazioni interessate; 2) a revocare subito, se necessario, alle Aziende private le concessioni in atto con immediato passaggio delle stesse a gestione commissariale regionale ed a realizzare comunque le condizioni e gli strumenti per affidare il complesso dei servizi in questione ad una gestione pubblica, che, sotto il coordinamento di apposito Ente per i trasporti interni o sotto la diretta responsabilità degli uffici competenti dell'Amministrazione, dia vita ad un nuovo ruolo dei trasporti automobilistici sardi con la partecipazione a tutti gli effetti delle Amministrazioni provinciali e comunali dell'Isola».

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento è stata presentata una interpellanza urgente Ghirra - Sotgiu Girolamo - Cambosu al Presidente della Giunta e all'Assessore ai trasporti e turismo, che viene svolta congiuntamente. Se ne dia lettura.

RAGGIO, Segretario ff.:

«per sapere: a) i motivi che hanno portato l'Amministrazione regionale a concedere alla SATAS, con decorrenza 1° agosto 1963, l'aumento delle tariffe passeggeri e bagagli con percentuali in maggiorazione che vanno dal 20% e fino al 100% per le quote bagaglio; b) se il gravissimo e antisociale provvedimento è stato adottato dopo aver considerato le ripercussioni che lo stesso avrebbe determinato tra le migliaia di lavoratori che giornalmente raggiungono il posto di lavoro servendosi dei mezzi della SATAS, e per i quali l'aumento delle tariffe costituisce una diminuzione delle già insufficienti retribuzioni prevalenti, rispetto agli interessi dei lavoratori e cittadini-utenti, gli interessi della SATAS; c) se tanta sollecita premura dell'Amministrazione

regionale all'accoglimento delle richieste della SATAS deve intendersi, come in effetti è, la applicazione pratica della linea politica dei trasporti, che trova il suo più preciso e deciso sostenitore nell'Assessore competente, diretta a perpetuare e consolidare le posizioni monopolistiche in un settore vitale dell'economia dell'Isola, nel quale la gestione dei privati concessionari ha modo di attuarsi a danno degli interessi generali dell'economia, dei cittadini e delle popolazioni; d) se non ritengano, a modifica di precedenti negative conclusioni espresse in sede di Consiglio, assicurare l'opinione pubblica sull'intendimento della Regione di procedere ad una nuova e moderna politica dei trasporti pubblici basata sulla regionalizzazione del servizio di trasporto su strada. Gli interpellanti chiedono inoltre di sapere se risponde a verità che l'Amministrazione regionale, in occasione della recente vertenza del personale dipendente della SATAS o subito dopo la conclusione della controversia, e comunque nel periodo che va dal 1° gennaio al 30 giugno 1963, abbia erogato alla SATAS la somma di 40 milioni, e, in caso affermativo, a che titolo è stata disposta la erogazione. La presente interpellanza ha carattere d'urgenza».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghirra per illustrare la mozione.

GHIRRA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo sia opportuno sottolineare preliminarmente una situazione che non può essere, in nessun modo, avallata e che trova una puntuale precisa protesta da parte del nostro Gruppo per il costume seguito dalla Giunta regionale e, nel caso in esame, dall'Assessore ai trasporti (ovviamente non posso riferirmi all'attuale Assessore, ma a chi lo ha preceduto e che adesso siede nei banchi del Consiglio, l'onorevole Covacovich) di non rispondere mai a nessuna delle interpellanze e interrogazioni che chiedevano di conoscere gli orientamenti della Giunta attorno a determinate scelte o segnalavano particolari situazioni.

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

COVACIVICH (D.C.). Posso dimostrare il contrario.

GHIRRA (P.C.I.). Vi sono venti fra interrogazioni e interpellanze che attendono una risposta.

COVACIVICH (D.C.). Che data hanno?

GHIRRA (P.C.I.). Se si legge il testo, si vede che si parla di S.I.T.A. e sono ormai due anni che questa società ha preso la denominazione di S.A.T.A.S. Addirittura c'è una delle mie prime interrogazioni, sul premio di collaborazione alla S.I.T.A., alla quale l'Assessore non ha mai risposto. Credo che questo fatto sia da sottolineare come un dato di costume deplorabile perché annulla una delle prerogative sovrane del Consiglio cui si riferì l'onorevole Presidente del Consiglio Cerioni in occasione della celebrazione del quindicesimo anniversario dell'autonomia.

Fatta questa premessa, a me pare di dover sottolineare come ancora una volta per l'iniziativa e la sensibilità delle opposizioni di sinistra il problema dei trasporti viene sottoposto, anche se limitatamente all'aspetto degli autoservizi in concessione, all'attenzione di questo Consiglio. E viene sottoposto non attraverso i più elementari strumenti quali la interrogazione e la interpellanza, ma attraverso una mozione sulla quale il Consiglio deve esprimere un preciso parere. Ciò è parso a noi, non soltanto necessario ed attuale, ma assolutamente indispensabile. Siamo stati di fronte, in questi ultimi giorni, e siamo di fronte ad una massiccia azione del padronato che, sulla base di una decisione nazionale, immediatamente raccolta e fatta propria dalla delegazione regionale dell'A.N.A.C. in Sardegna, ha volutamente, con calcolata scelta di tempo, preso pretesto dalla dura vertenza sindacale per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro protrattasi per sedici mesi per scatenare una vera e propria offensiva nei confronti degli organi governativi al solo fine di poter continuare ad avere piena libertà nell'attuazione della sua politica di imperio e di profitto a danno dei lavoratori dipendenti,

degli utenti, e dell'economia del Paese. Questa massiccia offensiva padronale ha avuto inizio, come dicevo, da una presa di posizione nazionale dei rappresentanti dei concessionari di autolinee. La riunione ha avuto luogo a Roma attorno al 20 maggio del 1964 e le posizioni del padronato sono state estremamente chiare. Il padronato ha minacciato di attuare a breve scadenza — secondo quanto ha riferito «Il Globo» — i seguenti provvedimenti: riduzione dei servizi; rifiuto di trasportare gli effetti postali; sospensione totale delle autolinee.

L'offensiva padronale viene così ad assumere un carattere aperto, provocatorio, di sfida agli organi del potere pubblico. La posizione padronale ha trovato immediatamente rispondenza in Sardegna, come dicevo, da parte della delegazione ANAC che, chiamando a raccolta anche le piccole società, i piccoli concessionari che gestiscono dei brevi tratti di linea per servizi determinati, ben localizzati, che nulla hanno a che vedere con gli interessi, con le posizioni di dominio che invece esercitano ben individuate grosse società tipo SATAS, tipo SCIA, tipo PANI, tipo COLUMBUS, è addirittura andata al di là della posizione nazionale del padronato. La delegazione, infatti, alle richieste nazionali, ha aggiunto un elemento di ricatto nei confronti della Giunta regionale, affermando che non avrebbe dato applicazione al nuovo contratto collettivo nazionale del lavoro che si andava in quei giorni precisando nella sua composizione definitiva e che si avviava ad essere firmato dalle parti.

Un altro elemento sul quale intendiamo richiamare l'attenzione del Consiglio è la valutazione che deve essere data attorno alla importanza e rilevanza del problema dei trasporti nel quadro della programmazione e dell'attuazione del Piano di rinascita. Attraverso la presa di posizione del padronato delle autolinee in concessione, affiora un problema più generale, quello degli elementi nuovi che nel campo dei trasporti nascono per via dei nuovi insediamenti, dell'urbanizzazione, della creazione di aree, di poli di sviluppo industriale. Si pone oggi la necessità di stabilire

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

un rapporto organico di tutti i servizi di trasporto, su gomma e su rotaia. Nasce il problema di sciogliere il nodo dello sviluppo impetuoso, per alcuni versi imposto da scelte monopolistiche, della motorizzazione privata e di creare un rapporto nuovo in cui devono porsi motorizzazione privata, esercizi dei servizi pubblici e gestione di questi servizi. Questo problema dev'essere attentamente valutato per assumere una giusta posizione nei confronti dell'offensiva padronale; cioè per dare ad essa una risposta che sia nel contesto di una valutazione generale della politica dei trasporti della nostra Isola.

Come si è comportata la Giunta regionale di fronte al provocatorio atteggiamento dei concessionari delle autolinee? Vorrei dire che la Giunta regionale si è presentata disarmata e scoperta, per la politica condotta nel passato, ma anche per la stessa politica che è stata condotta in questi mesi dall'attuale Giunta. Cercherò di riassumere brevemente quali sono gli elementi che hanno favorito l'offensiva del padronato, in Sardegna, nei confronti della Giunta regionale. Una Giunta, questa, come del resto la precedente, riottosa — mi piace usare questo termine che è stato ultimamente oggetto di una polemica fra l'onorevole Cardia e il Presidente della Giunta, onorevole Corrias — riottosa, dicevo, a sostenere decisamente la statizzazione delle ferrovie in concessione, alla cui decisione si è giunti solo dopo forti spinte unitarie e dopo la constatazione di una gestione fallimentare da parte del concessionario. Peraltro, debbo subito aggiungere, non ci pare che quel voto del Consiglio, che impegnava la Giunta a perseguire determinati passi nei confronti del Governo, sia stato rispettato. La Giunta non è intervenuta con la dovuta energia presso il Ministero dei trasporti, se è vero, come è vero, ed io ero testimone del colloquio, che il Ministro ai trasporti un mese dopo faceva presente alla delegazione unitaria delle organizzazioni sindacali, che era andata a sollecitare anche sulla base del voto unanime del Consiglio l'adozione di quei provvedimenti, comunicava di ignorare la decisione del Consiglio regionale della Sardegna.

E', questa, una Giunta incapace di ottenere dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato un piano di ammodernamento e potenziamento della rete sarda. Esiste un piano preciso di sviluppo e di potenziamento delle Ferrovie dello Stato: sono stati ultimamente destinati, per un terzo dei 1.500 miliardi previsti per tutto il piano, i primi 500 miliardi nel quadro della politica di coordinamento e di rispetto dell'aggiuntività. Era necessario conoscere con precisione questo piano delle Ferrovie dello Stato in Sardegna; ma mi pare che la Giunta in questo campo debba confessare la sua assoluta incapacità a dimostrare quali sono stati i risultati della azione politica da essa compiuta in questo particolare settore. La Giunta si è dimostrata oscillante ed incerta, almeno per una parte dei suoi componenti, nell'attuazione della pubblicizzazione dei servizi urbani ed extra urbani gestiti oggi dalla Società Tramvie della Sardegna. Badi bene, onorevole Assessore ai trasporti, non dico contraria, dico oscillante e incerta almeno per una parte dei suoi componenti, perché se è vero che è in atto un'azione che noi abbiamo considerato positiva, alla quale stiamo dando la nostra piena collaborazione come organizzazioni sindacali, tuttavia vi è sempre qualche elemento apparentemente innocente, apparentemente marginale che riesce ad inceppare l'ingranaggio celere del processo di pubblicizzazione.

La Giunta si è fatta, sostenitrice della linea padronale di privatizzazione dei porti sardi. Non occorre scordare che nel problema dei trasporti i porti sono uno sbocco fondamentale; in una visione organica di una politica dei trasporti, il porto di colloca per la sua funzione di punto indispensabile, fondamentale di collegamento da e per la Sardegna come uno dei momenti fondamentali. Voi, colleghi della Giunta, siete stati sorretti nella politica di privatizzazione dei porti attraverso il sostegno della politica delle cosiddette autonomie funzionali. Non ascoltata dal Governo per ciò che riguarda il processo di ammodernamento dei porti sardi, la Giunta è pronta però a sostituirsi al Governo negli investimenti per

navi traghetto e, peggio ancora, nell'incentivare i gruppi privati per la istituzione di traghetti gestiti da privati. Amici miei, amici della Democrazia Cristiana, in sostanza che cosa vogliono dire certi orientamenti presi dalla Giunta di recente? Quando dichiara di essere disposta a dare, o in conto capitale in base alla legge 22, se non ricordo male, il 10 per cento di contributi in base agli investimenti, oppure ad intervenire con sovvenzioni in conto interessi, dà in definitiva alla società Bastogi, all'ex monopolio elettrico della S.E.S. che ha deciso di investire sette miliardi di lire per traghetti per trasporto mezzi gommati, la bellezza di 700 milioni. Voi regalate 700 milioni all'ex monopolio S.E.S.! Ma questo è nulla. Voi create attorno alla Bastogi tutto quell'alone infrastrutturale che fa dell'ingresso del monopolio nei porti attraverso il traghetto su gomma il principale protagonista del processo di industrializzazione della zona di Cagliari. Avete, infatti, previsto di spendere 29 miliardi per infrastrutture, cioè in definitiva per creare i porti privati che consentano alle navi traghetto dell'ex S.E.S. di poter attraccare. In effetti, dunque, non si regalano solo 700 milioni.

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Che cosa c'entra questo con la pubblicizzazione delle autolinee?

GHIRRA (P.C.I.). Ho detto che è interessante vedere come si colloca l'azione della Giunta in tutto il quadro generale del settore dei trasporti. Onorevole Cottoni, se lei non arriva a comprendere che il problema dei trasporti su gomma va collocato in questo contesto, lei, mi spiace, non farà una politica dei trasporti, ma semplicemente quella politica che ha già annunciato.

La Giunta, per i motivi che ho detto, si presenta disarmata di fronte alle richieste dei concessionari delle autolinee, ed anzi tutta la politica sostenuta fino ad ora nel settore dei trasporti ha facilitato l'esplosione delle pretese di questi concessionari.

I concessionari dei servizi delle autolinee hanno chiesto alla Giunta regionale la ridu-

zione dei programmi di esercizio dei servizi, particolarmente per le corse dei giorni festivi, che sono quelle più a scarso traffico; hanno anche chiesto l'aumento delle vigenti tariffe, ed il rimborso dell'imposta pagata sui carburanti consumati dalle autolinee, finanziamenti a largo respiro ed a basso tasso di interessi e lotta contro i servizi abusivi. Vi è da fare una considerazione: a giustificazione di queste richieste i rappresentanti dell'A.N.A.C. regionale, mentre hanno avanzato una serie di argomentazioni incentrate soprattutto sulla lotta agli abusivi, non hanno potuto dimostrare di trovarsi con gestioni di servizi in perdita. I concessionari parlano genericamente della contrazione dei traffici, ma non giungono fino al punto di sostenere che le gestioni delle autolinee sono passive. E tuttavia arrivano fino al ricatto più infame, inaccettabile, che è quello di minacciare la non applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro.

A questo punto è bene ricordare che noi nel mese di agosto del 1963, reggente il timone della politica dei trasporti in Sardegna l'onorevole Covacovich, presentammo l'interpellanza numero 187 perché alla chetichella, senza fare molto rumore, il primo di agosto l'Assessore ai trasporti della Regione Sarda aveva autorizzato la S.A.T.A.S. ad aumentare le tariffe dei passeggeri almeno del 20 per cento, e le tariffe di quota bagaglio del 100 per cento.

COVACIVICH (D.C.). Non è vero.

GHIRRA (P.C.I.). C'è una interpellanza del 6 agosto; perché lei non ha risposto subito dicendo che non era vero?

COVACIVICH (D.C.). C'era la crisi nel mese di agosto.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Se non volete rispondere, la vostra crisi è permanente.

GHIRRA (P.C.I.). C'era la crisi e lei ha concesso l'aumento della tariffa alla S.A.T.A.S.

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

COVACIVICH (D.C.). Io non ho concesso nessun aumento delle tariffe; c'era una circolare ministeriale che autorizzava le autolinee all'aumento delle tariffe.

GHIRRA (P.C.I.). E che cosa ha fatto lei per opporsi? Dico di più; lei, l'anno scorso, prima di lasciare l'Assessorato dei trasporti, ha fatto in tempo a concedere l'aumento delle tariffe alle Tramvie.

COVACIVICH (D.C.). Sì, ho permesso quell'aumento.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Allora è un vizio, onorevole Covacivich.

COVACIVICH (D.C.). Non si deve dire una cosa per un'altra. Non potete dire che ho autorizzato il raddoppio delle tariffe dei trasporti, perché è falso nella maniera più assoluta, in quanto le disposizioni sono venute direttamente dal Ministero dei trasporti.

GHIRRA (P.C.I.). Comunque vedo che il problema incomincia ad appassionare l'attenzione del Consiglio e l'onorevole Covacivich non contesta che vi sia stato l'aumento. L'aumento c'è stato [dice] ma non per colpa mia; la colpa è del Ministro».

Ma la Giunta regionale non può opporsi a certi atteggiamenti del Ministero dei trasporti? La Giunta non dovrebbe rappresentare unitariamente gli interessi della Sardegna? Non si può usare una circolare ministeriale come foglia di fico per coprire le vergogne di una politica. Bisogna uscire dall'equivoco, bisogna essere chiari! E comunque, onorevole Covacivich, avrebbe avuto il tempo di rispondere alla nostra interpellanza. Circolare ministeriale o no, di fatto c'è stato l'aumento delle tariffe per i passeggeri di almeno il 20 per cento e per i bagagli del 100 per cento. Quale il perché di questo aumento? La realtà è che si apriva in quel momento, ed era in atto, la battaglia dei lavoratori per il rinnovo del contratto collettivo nazionale e l'ANAC, prima ancora della firma del contratto, riusciva ad ottenere dal Ministero, se è stato

il Ministero, l'aumento delle tariffe. Strana coincidenza: il 20 per cento corrispondeva ai termini degli aumenti delle retribuzioni ottenuti con la mediazione ministeriale dell'anno scorso, di fronte allo sciopero minacciato per il 14, 15, 16 agosto. Per cui se il Ministero diede allora al padronato complice la Giunta regionale, perlomeno per quanto riguarda la Sardegna, questa concessione corrispondente agli oneri che sarebbero derivati alle aziende per il nuovo contratto di lavoro, perché viene invocata oggi nuovamente dall'A.N.A.C. la firma del contratto? Evidentemente per reclamare, tra le altre cose, nuovi aumenti di tariffe e provvidenze.

Ma quali sono state le conseguenze dell'aumento delle tariffe? Qualche piccolo esempio: vediamo quanto ha inciso l'aumento per i lavoratori che tutti i giorni raggiungono Cagliari per prestare la loro attività. Capoterra, 17 chilometri; l'aumento che interviene per un abbonamento mensile per 50 corse, corrispondenti al viaggio d'andata e ritorno per 25 giorni lavorativi con il primo agosto 1963, è del 23 per cento; Ussana, 25 chilometri; l'aumento, sempre per 50 corse, è di circa il 23 per cento; Settimo San Pietro, 11 chilometri; l'aumento è del 25 per cento; Sanluri, 45 chilometri; l'aumento è di circa il 22 per cento. E si potrebbe dimostrare, dati alla mano, che l'onere che è venuto a riflettersi sugli utenti in generale, e particolarmente sui lavoratori che ogni giorno vengono a Cagliari per esercitare la loro attività lavorativa, sia stato di particolare consistenza. Sapete che cosa ha significato l'aumento per i lavoratori di Sanluri, per esempio? L'abbonamento mensile viene a costare 11.700 lire, mentre prima ne costava 9.600; 11.700 lire corrispondono, onorevole Assessore ai trasporti, al 20 per cento del salario mensile di un lavoratore.

La S.A.T.A.S. e la S.C.I.A. dunque hanno già ottenuto da un anno fa l'aumento delle tariffe e voi, signori della Giunta, ci dovete spiegare i motivi veri di questo aumento. Non basta la spiegazione fornita nella sua interruzione dall'onorevole Covacivich; non si può addebitare tutto ad una circolare ministeriale. Chiedevamo, nell'interpellanza di cui ho

parlato, di sapere se rispondeva a verità che, in occasione della recente vertenza sindacale dello scorso anno conclusasi con la mediazione del Presidente della Giunta (si ottenne l'erogazione di una somma *una tantum* ai lavoratori) fosse stata concessa l'elargizione ai concessionari di autolinee di un contributo, si parla di 40 milioni, da parte dell'Amministrazione regionale. Se questa notizia fosse vera i concessionari avrebbero incassato una somma superiore nel complesso a quella ottenuta dai lavoratori per la soluzione della vertenza. Ora vorremmo, seppure in ritardo, una risposta a questa nostra interpellanza.

Signor Presidente, faccio una unica illustrazione della mozione e della interpellanza per non dovermi ripetere e mi pare che il problema dei trasporti sia da collocare nel contesto generale che sono andato fino ad ora delineando. Desidererei che si rispondesse con estrema chiarezza, se nel periodo dal primo gennaio al 30 giugno 1963 la Regione abbia erogato alla S.A.T.A.S. la somma di 40 milioni, e, in caso affermativo, a quale titolo e per quali motivi. Speriamo che l'onorevole Covacovich, che in una grande confessione di verità ha detto: «Io dirò tutto», ci possa fornire ampie dilucidazioni. D'altro canto, se l'attuale Assessore ai trasporti non può rispondere della politica seguita quando ancora non faceva parte dell'esecutivo, l'onorevole Presidente della Giunta, che non è mutato dopo l'ultima crisi, potrà certamente dare una risposta ai nostri interrogativi. Il Consiglio ha diritto di sapere; il Consiglio ha diritto di conoscere quali atti compie l'Amministrazione regionale per dirottare certe provvidenze a favore dei gruppi privati che gestiscono in Sardegna le autolinee. E' inutile andare a dire che in Sardegna ci sono 38 aziende concessionarie di autolinee. In effetti esiste nell'Isola un monopolio del trasporto ed è esercitato dalla S.A.T.A.S. e dalla S.C.I.A., che poi fanno capo ad un unico monopolio nazionale dominato dalla F.I.A.T. e dalla Pirelli. Non è cambiato alcunchè con la trasformazione della S.I.T.A. in S.A.T.A.S. Anche l'Italcementi chiama la Cementeria di Sardegna i suoi complessi di casa nostra, ed

è soltanto un espediente per ottenere certe agevolazioni, per non pagare anche determinate imposte.

Possono la S.A.T.A.S. e la S.C.I.A. per lo meno affermare di seguire nei confronti dei propri dipendenti una politica che li renda soddisfatti? Trovano i lavoratori nelle direzioni aziendali di queste società l'applicazione puntuale dei contratti collettivi di lavoro? Si potrebbe portare un volume di documenti a dimostrazione del tipo di rapporti che intercorre fra S.A.T.A.S., S.C.I.A., Pani e lavoratori dipendenti. Non intendo riferirmi esclusivamente ai rapporti di mera natura sindacale; voglio parlare anche di quei rapporti che pur avendo aspetti sindacali si ripercuotono sulla efficienza e sulla sicurezza dei servizi, e quindi sugli interessi degli utenti. E' bene dire, innanzitutto, che queste società hanno organici insufficienti sia per il personale viaggiante che per il personale di officina per cui ai lavoratori viene spesso negato il riposo settimanale, ed anche il riposo giornaliero, che deve essere di nove ore nell'arco delle 24 ore di ogni giornata. Voi comprendete, onorevoli colleghi, che agli effetti della sicurezza del traffico la utilizzazione del dipendente al quale viene negato il riposo settimanale, al quale viene negato il riposo delle nove ore sulle 24, si riflette negativamente.

I lavoratori, soprattutto in Provincia di Nuoro, ma anche altrove, vengono spostati repentinamente da una linea all'altra proprio per l'insufficienza degli organici. Nelle officine di Cagliari, di Oristano, di Sassari, di Iglesias, di San Gavino, manca il personale, tanto che la S.A.T.A.S. spende alcune decine di milioni l'anno per lavori affidati a terzi pur disponendo di proprie officine; l'organico è insufficiente, per assolvere alla manutenzione di tutti i mezzi di cui dispone la società per il pubblico trasporto. Vi è una continua violazione delle norme contrattuali tanto che tutte le lotte dei dipendenti hanno sempre avuto per oggetto la corretta ed integrale applicazione del contratto di lavoro. In particolare nel 1961 la S.A.T.A.S. e la S.C.I.A. dimostrarono di essere profondamente allergiche a qualunque rapporto di rispetto della volontà del lavora-

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

tore e della sua dignità all'interno dell'azienda. In quell'anno fu emanata la legge 1054 che estendeva ai lavoratori degli autoservizi di linea la legge 148, che prevedeva l'equo trattamento e l'inquadramento giuridico dei ferotranvieri. Per ottenere l'applicazione di una legge della Repubblica si dovette ricorrere ad agitazioni, a lotte, a proteste, ad interruzioni del servizio! Prima della applicazione della legge 1054, il clima delle società S.A.T.A.S. e S.C.I.A. era quello del ricatto continuo del dipendente, di evitare qualunque rapporto che tendesse a riconoscere all'interno delle aziende la rappresentanza dei lavoratori nelle commissioni interne e nelle organizzazioni sindacali.

Come ha reagito la Giunta regionale di fronte alle nuove richieste padronali? Ancora non lo sappiamo. Sappiamo soltanto quali sono stati gli orientamenti, quali sono state le decisioni che ha in merito proposto e deciso il Comitato tecnico regionale dei trasporti, riunitosi alcuni giorni fa sotto la presidenza dell'onorevole Cottoni. Il Comitato presieduto dall'Assessore ha risposto alle richieste dei concessionari in modo interlocutorio perché le decisioni spettano alla Giunta. Le proposte del Comitato, comunque, si riassumono nella adozione di provvedimenti immediati e nel suggerire alcuni provvedimenti da differire nel tempo. Il comunicato diffuso dall'Agenzia Italia parla dell'autorizzazione alla riduzione dei servizi e all'aumento delle tariffe...

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Nessuna riduzione dei servizi. Sono informazioni inesatte. .

GHIRRA (P.C.I.). Benissimo, onorevole Cottoni; avrà modo di precisare. Il Comitato ha proposto, inoltre, che venga presa in esame la possibilità di una sovvenzione chilometrica di esercizio. Si raggiunge, insomma, la follia politica! Appena due mesi fa, onorevoli colleghi, siamo tutti insorti contro la vergognosa situazione nelle ferrovie in concessione, laddove per gestire il servizio pubblico il privato concessionario riceveva una sovvenzione pub-

blica chilometrica, ed ora si vuole giungere a questa situazione nel campo delle autolinee, andando contro l'orientamento espresso unanimemente dal Consiglio regionale.

Queste sovvenzioni — si dice — dovrebbero essere concesse almeno, per servizi svolgentisi in zone particolarmente difficili, zone di montagna, e che si sono rilevati passivi nell'esercizio. Questi servizi dovrebbero essere mantenuti per le finalità prettamente sociali cui adempiono. In realtà, di sociale nei servizi gestiti dai concessionari privati non c'è nulla. I criteri di gestione sono quelli del puro profitto monopolistico e le richieste avanzate dal padronato hanno come disegno specifico di mantenere posizioni di imperio e di estenderle. Di sociale non vi è alcunché né nei confronti dei dipendenti né nei confronti delle popolazioni. Quando si arriva a minacciare la soppressione di tutte le autolinee, come è avvenuto in Italia e anche in Sardegna, evidentemente nessuno spirito di carattere sociale anima le persone che presiedono la direzione di questo importante servizio affidato a privati, ma che è di preminente interesse pubblico.

A nostro parere, dunque, la Giunta regionale reagisce nel modo peggiore alle richieste dei concessionari, ed è inevitabile che ciò accada, data la politica seguita fino ad ora nel campo dei trasporti. Sempre che l'onorevole Assessore ai trasporti non riesca a dimostrare il contrario. La Giunta regionale, anche per questo aspetto della sua attività, mostra largamente, profondamente la sua inefficienza. Anche questo problema, in effetti, offriva l'occasione per compiere delle scelte, delle scelte precise, quelle che noi indichiamo nella mozione.

Non si comprende come, mentre si stanziano le Ferrovie Complementari, mentre si va verso la pubblicizzazione dei servizi urbani ed extraurbani, i servizi di trasporto su strada non debbano anche essi essere sottoposti ad una gestione pubblica. Si potrà discutere sui modi di una gestione regionale, in cui noi affermiamo debba esservi la presenza e la partecipazione delle Amministrazioni comunali e provinciali dell'Isola, ma al di

la dei modi e delle forme di questa gestione, il problema che oggi si pone è quello di affermare la precisa scelta, che è scelta politica, della pubblicizzazione dei servizi, da inquadrare nella programmazione. O ci si schiera per la gestione privata, per i concessionari privati, per perpetuare certe posizioni che possono anche rendere a qualche partito, alla Democrazia Cristiana per esempio, perché se non sbaglio presidente della S.A.T.A.S. in Sardegna è il senatore Monni, o ci si schiera per la pubblicizzazione. Può darsi che la gestione privata costituisca uno strumento di potere per il partito di Governo, altrimenti non capisco quale grande spirito di sacrificio possa spingere i democristiani ad assumere tante presidenze. Peraltro, però, nonostante la S.I.T.A. sia diventata S.A.T.A.S., e il presidente sia un sardo, la direzione della società non è in Sardegna ma a Firenze, e chi dirige, lasciatemelo dire, non è nemmeno il senatore Monni. E la stessa dislocazione territoriale fiorentina della direzione ha soltanto valore geografico, mentre il centro effettivo direzionale è a Torino, sede della F.I.A.T. In effetti non c'è alcunché nella S.A.T.A.S. che sia in linea con gli interessi sardi: la sigla rimane una sigla.

Noi diciamo alla Giunta che bisogna respingere la proposta, bisogna accettare la sfida dei concessionari di autolinee. Ma voi, signori della Giunta, non potete combattere da soli, ché in questo caso i concessionari vi battono, come vi hanno sempre battuto, perché siete spesso arrendevoli dinanzi a certe forze. Riottosi in questo caso non lo siete, mentre lo sono i lavoratori.

Le società concessionarie si lamentano perché talvolta i cittadini usano gli automezzi non di linea. Guardate un po', onorevoli colleghi: i sostenitori del principio della libera concorrenza come argomento fondamentale a difesa di certi loro interessi denunciano a gran voce che in ogni villaggio una o due autovetture fanno servizio passeggeri. Ma perché i cittadini tante volte scelgono queste autovetture? Perché sostengono che si tratta di mezzi più comodi sia come orari che come prezzi. Ed in effetti gli orari degli autoservizi

di linea spesso, perché le aziende vogliono evitare le indennità di trasferta e di pernottamento, fissano degli orari che, se rispondono a certe esigenze d'economia aziendale, non rispondono alle esigenze degli utenti. Si dimostra così che l'ingranaggio privatistico della gestione delle autolinee è alla base del sorgere e del diffondersi del fenomeno dei cosiddetti abusivi.

Sono tante oggi le ragioni che militano a favore della pubblicizzazione delle autolinee. Il lavoratore di Sanluri, che deve pagare 12 mila lire al mese di abbonamento per poter raggiungere Cagliari coi mezzi della S.A.T.A.S., preferisce comprarsi la lambretta. Tanta è l'incidenza salariale dell'abbonamento che con la stessa somma riesce ad acquistare in un anno la motoretta. E', anche questa, una situazione che può essere risolta con la pubblicizzazione dei servizi. Ripeto, la forma e i modi con cui procedere alla pubblicizzazione costituiscono un problema aperto alla discussione. Ciò che oggi interessa è la scelta da fare, è accettare la sfida dei concessionari, dichiarando la decadenza della concessione per ogni linea non gestita nei modi previsti dai capitoli. Il problema è da vedere nel contesto di tutto lo sviluppo dei trasporti, per i quali occorre una politica organica basata sulla gestione pubblica di tutti i servizi di trasporto.

Questa è la nostra posizione. Mi pare si tratti di una posizione molto chiara. Ho parlato fin dall'inizio, onorevole Assessore, del contesto generale in cui deve porsi il problema delle autolinee. In questo contesto esso assume rilievo ed incidenza molto importanti, soprattutto se si tiene conto della politica di programmazione, posto che abbiate sempre la volontà di farla, colleghi della maggioranza...

ABIS (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. Non ci vogliamo rinunciare.

GHIRRA (P.C.I.). Onorevole Abis, mi consenta di dire che se le trattative per la formazione del nuovo Governo andranno avanti sulla piattaforma che l'onorevole Mo-

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

ro ha, seppure vagamente, precisato, e sulle posizioni di potere che sta sempre più assumendo l'onorevole Colombo, in Italia, di programmazione, difficilmente se ne farà. In questo caso dovrete dimostrare quale rapporto potrà esistere tra il piano quinquennale sardo e quello nazionale, dato che tanto avete insistito per il collegamento dei due piani, mentre noi abbiamo affermato l'esigenza di una elaborazione autonoma della programmazione sarda. Il rischio che oggi si corre è grave, e ne discuteremo tra non molto. Le scelte morodorotee vi stanno tagliando l'erba sotto i piedi da questo punto di vista.

Onorevole Assessore ai trasporti, sta a lei precisare quale è la posizione della Giunta rispetto alle nuove pretese dei concessionari delle autolinee. E sta a lei precisare soprattutto qual è la volontà politica della Giunta in merito al problema generale delle autolinee in concessione, nel contesto del più ampio problema dello sviluppo democratico dei trasporti nella nostra Isola. (*Consensi a sinistra*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare lo onorevole Covacivich. Ne ha facoltà.

COVACIVICH (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, a scanso di errate interpretazioni del mio dire, desidero preliminarmente dichiarare, a nome del Gruppo della Democrazia Cristiana, che me ne ha dato esplicito incarico, che il Gruppo stesso respinge nettamente le premesse e le conseguenze alle quali la mozione presentata dai colleghi Ghirra, Sotgiu, Cambosu e Nioi vorrebbe portare, perché assolutamente non accettabili e sotto l'aspetto giuridico costituzionale e sotto l'aspetto economico. Fatta questa premessa vorrei brevemente dire le ragioni della posizione che intende assumere il Gruppo democristiano in questa discussione.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Tutto il Gruppo o una parte?

COVACIVICH (D.C.). Io parlo a nome del Gruppo. (*Interruzioni*).

Nel prendere visione della mozione numero 26 sulla pubblicizzazione e sul coordinamento delle autolinee in concessione, io mi sono chiesto quale fatto sia intervenuto rispetto alla discussione che in quest'aula è stata fatta su questo stesso argomento il 19 marzo del 1963 allorquando l'assemblea, a grande maggioranza, respingeva l'emendamento aggiuntivo al paragrafo 2517 (pagina 243) del Piano di rinascita...

NIOI (P.C.I.). Anche per le Ferrovie Complementari l'assemblea... (*interruzioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Nioi, la prego di non interrompere l'oratore.

COVACIVICH (D.C.). Io sto facendo la storia dei precedenti. Non ritengo di avere offeso alcuno. Dicevo che non mi sono reso conto del fatto nuovo che ha portato, a distanza neanche di un anno, a ripresentare l'argomento in assemblea. Il Consiglio ha a suo tempo respinto le richieste che oggi vengono riproposte dalla mozione. Leggo, perché risulti chiaro che si usano addirittura gli stessi termini delle vecchie richieste, l'emendamento Ghirra - Sotgiu Girolamo - Manca - Nioi - Puddu. al paragrafo 25.17 del Piano, pagina 243 del «librone»: «Aggiungere il seguente comma: "Per assicurare una efficiente e coordinata rete di pubblici trasporti, adeguati allo sviluppo della tecnica, del processo di rinnovamento economico ed alle crescenti esigenze delle popolazioni dell'Isola, si rende necessario il passaggio a gestione pubblica dei trasporti in concessione ai privati. A tal fine occorre predisporre le misure per: 1) riscattare e affidare a gestione regionale le ferrovie in concessione; 2) la municipalizzazione dei servizi pubblici di trasporto urbani ed extraurbani; 3) il passaggio a gestione regionale delle autolinee"».

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Ma ora abbiamo un Assessore ai trasporti socialdemocratico.

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

COVACIVICH (D.C.). Questo emendamento, ripeto, è stato respinto a grande maggioranza.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). C'era anche il voto contrario dell'onorevole Cottoni? No, il suo voto era favorevole all'emendamento.

COVACIVICH (D.C.). In verità non ho trovato alcuna giustificazione plausibile, a meno che non si voglia riferire alla legge recentemente approvata dall'assemblea siciliana e relativa alla municipalizzazione dei servizi urbani, legge che per altro...

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). Esiste da tre anni l'Ente regionale siciliano dei trasporti.

COVACIVICH (D.C.). ...legge che per altro, se le informazioni in mio possesso sono esatte, è stata impugnata dal Governo davanti alla Corte Costituzionale perché imporrebbe alla Regione un onere di oltre 25 miliardi in cinque anni, (cinque miliardi l'anno per cinque anni).

Nessun fatto nuovo, quindi, per cui la risposta della Giunta logicamente non può non essere che la stessa di allora.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Se la Giunta è diversa, perché deve rispondere allo stesso modo?

COVACIVICH (D.C.). La Giunta è, oggi come allora, espressione del Gruppo della Democrazia Cristiana...

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Ma anche dei sardisti e del consigliere socialdemocratico.

COVACIVICH (D.C.). E' pur sempre la Democrazia Cristiana che detiene la maggioranza relativa e poiché la Democrazia Cristiana... (interruzioni).

Non è possibile andare avanti così; credo di aver diritto a parlare liberamente, co-

me liberamente ha esposto Ghirra il proprio punto di vista.

PRESIDENTE. Onorevoli consiglieri, vi prego di non interrompere l'oratore.

GHIRRA (P.C.I.). Come sindacalista non faccio il verbale di comparizione della vertenza, onorevole Covacivich.

PRESIDENTE. Onorevole Ghirra, la prego di ascoltare in silenzio l'oratore.

COVACIVICH (D.C.). Ripeto che, a nostro avviso, nessun fatto nuovo è intervenuto, per cui la risposta della Giunta non può non essere che la stessa di allora. Il Gruppo della Democrazia Cristiana ritiene, infatti, di non poter accedere alle richieste contenute nella mozione in discussione anche perché non riconosce valide talune premesse dalle quali essa muove. Fra l'altro non è esatto che la attuale rete concessionaria «sia esercitata monopolisticamente» e che essa «non assicuri i necessari, rapidi e sicuri collegamenti nell'Isola». Alcuni dati statistici riguardanti gli ultimi due anni ci dicono esattamente il contrario: su un totale di 30 ditte concessionarie per il 1962 e 53 per il 1963 le ditte a carattere contingente con una sola concessione sono state 10 nel 1962, 13 nel 1963; le ditte concessionarie con meno di 25 agenti (piccole aziende) 33 nel 1962, 33 nel 1963; le ditte concessionarie con un minimo di dipendenti superiore a 25 (grandi aziende al cui personale si applica la legge sullo stato giuridico 8 febbraio 1931, numero 148) sono 7 per il 1962, 7 per il 1963.

Non si può quindi parlare di «gestione monopolistica», tanto meno quando si pensi che su 7 «grandi aziende» 3 sono già a carattere pubblico e semipubblico, quali le Ferrovie Meridionali Sarde, le Complementari e le Secondarie Sarde.

NIOI (P.C.I.). Nel senso che paga lo Stato.

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). Cosa vuol dire pubblico o semipubblico?

COVACIVICH (D.C.). In quanto a servizi possiamo affermare che i collegamenti di pubblico interesse della Sardegna sono ad un grado di efficienza pari, se non superiore, a quelli di qualsiasi altra regione d'Italia. Statisticamente parlando sono quelli che, in relazione al numero delle linee ed ai chilometri percorsi, hanno registrato il minor numero di incidenti...

GHIRRA (P.C.I.). Questo grazie ai lavoratori.

COVACIVICH (D.C.). ...e la minore età media degli autobus in servizio, se si pensa che il più anziano di essi ha sei anni di attività. L'efficienza dei collegamenti, il loro coordinamento, la loro continuità, la loro regolarità sono costantemente sorvegliati dal Comitato tecnico coordinamento trasporti, presieduto dall'Assessore ai trasporti che ha nell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione il più valido strumento di vigilanza, di controllo, di esecuzione delle disposizioni da esso comitato impartite. Non pare possibile poi poter prendere in seria considerazione l'argomento della contrattazione aziendale e della «resistenza padronale», ammesso che vi sia, promossa dai «monopoli» che monopoli ho detto già non sono, argomento avanzato per chiedere la revoca delle concessioni e la chiusura di un dialogo, di una contrattazione, si noti bene, voluta dalla legge. A noi pare, che, alla luce dell'attuale legislazione dello Stato italiano, alla luce della stessa Costituzione, fondata sulla libera iniziativa, la richiesta avanzata e le ragioni che si è...

GHIRRA (P.C.I.). Legga l'articolo 17 della Costituzione.

COVACIVICH (D.C.). ...e le ragioni che si è cercato di allegare non trovino fondamento legittimo prima ancora che plausibile. La lotta sindacale è, d'altronde, il primo segno

della libertà contrattuale: è una garanzia prima di tutto per i lavoratori e ad essa non intendiamo assolutamente attentare.

Vorrei ora fare un rapido esame degli impegni che vengono richiesti alla Giunta regionale con questa mozione. 1°) Fare pieno uso delle potestà demandate alla Regione dall'articolo 3, comma g) dello Statuto speciale. Vorrei a questo riguardo leggere, e non è la prima volta che lo faccio, perché altra volta, esattamente un anno fa quando si è discusso del Piano di rinascita, l'ho letto, l'articolo 3. «In armonia con la Costituzione e i principi dell'ordinamento giuridico dello Stato e col rispetto degli obblighi internazionali e degli interessi nazionali, nonché delle norme fondamentali delle riforme economico-sociali della Repubblica [dice l'articolo] la Regione ha potestà legislativa nelle seguenti materie....g) trasporti su linee automobilistiche e tranviarie».

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). Competenza primaria su tutto.

COVACIVICH (D.C.). Competenza primaria, sissignore. Ma credono i colleghi presentatori della mozione di poter impunemente legiferare e decretare a proprio piacimento senza incappare nei rigori del Consiglio di Stato, prima ancora che della Corte Costituzionale? Il Consiglio di Stato ha il diritto di interferire sulla legittimità delle concessioni ed a maggior ragione sulla eventuale revoca delle stesse. Chi ignora ciò o lo fa di proposito oppure non conosce la legislazione italiana!

GHIRRA (P.C.I.). Sta facendo la voce del padrone.

COVACIVICH (D.C.). Io non sto facendo la voce del padrone, semmai la voce del padrone l'ha fatta lei poco fa. Io sto esponendo il punto di vista del Gruppo della Democrazia Cristiana. Rispettabile il vostro punto di vista rispettabile il nostro. Il Presidente della Giunta vi ha già detto in altra recente occasione che noi non possiamo ammettere, e

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

non l'ammettiamo, la sicumera con la quale voi intendete trattare tutti i problemi. Voi siete dei deputati all'assemblea regionale, avete diritto di portare le vostre argomentazioni e noi abbiamo il diritto di portare le nostre, ma non è ammissibile che le vostre siano le giuste e le nostre sempre sbagliate. In partenza questa vostra posizione è una posizione antidemocratica.

LAY (P.C.I.). E' detto da te.

COVACIVICH (D.C.). A parte, dicevo, la questione della legittimità e della invocata possibilità di revoca, qual è la figura, onorevole Ghirra, dell'ente pubblico che dovrebbe gestire i trasporti interni in Sardegna e che dovrebbe provvedere i fondi necessari prima ancora che all'esercizio e agli indennizzi di prelievo, a quelli del mancato guadagno eccetera, eccetera? Abbiamo idea di che cosa potrebbe rappresentare in denaro liquido questo indennizzo che un nuovo ente creato dalla Regione dovrebbe pagare? Quanto «mamma-Regione» dovrebbe mettere a disposizione di questo ente? Facciamo un po' di calcoli!

Normalmente l'azienda che viene espropriata o che viene ceduta ha diritto a un indennizzo per mancato guadagno rappresentato, questo è il Codice Civile che lo prescrive, dagli incassi di un anno di esercizio. Gli incassi del 1963, i prodotti lordi cioè delle auto-linee in concessione in Sardegna hanno rappresentato, ripeto, per il 1963, 3 miliardi. 288 milioni 849.952 lire. Dovremmo poi corrispondere una indennità per gli impianti e infine l'indennità per il prelievo dei pullmann.

LAY (P.C.I.). E poi la pensione agli azionisti.

COVACIVICH (D.C.). Signori miei, la legislazione è quella che è. Noi non possiamo espropriare senza indennizzo, è la Costituzione che lo dice.

MANCA (P.C.I.). Sono incassi, guadagni o profitti?

COVACIVICH (D.C.). Questi sono gli incassi lordi.

MANCA (P.C.I.). Che hanno pagato gli utenti e che continueranno a pagare.

COVACIVICH (D.C.). Per espropriare...

LAY (P.C.I.). Si spara una somma per spaventare il prossimo.

COVACIVICH (D.C.). Questi sono gli incassi lordi di esercizio. Poi abbiamo il costo dei pullmann. I pullmann in esercizio alla fine del '63 erano 521. Calcolando un valore medio di 5 milioni per unità (considero una svalutazione del 50% perché il costo di un pullmann oggi si aggira sui 10-12 milioni), arriviamo ad altri 3 miliardi circa. Poi abbiamo il costo degli impianti: officine, locali per uffici, garages, eccetera, che viene calcolato, *grosso modo*, in altri due miliardi e mezzo. Quindi, complessivamente, questo ente pubblico, non meglio identificato, verrebbe a trovarsi nella necessità di aver bisogno subito, per indennizzare i concessionari estromessi, ammesso che si possa fare, di circa 10 miliardi. Poi vi sono le spese di esercizio. Voi mi direte...

MANCA (P.C.I.). A quale scopo si deve calcolare l'introito lordo?

COVACIVICH (D.C.). Ho detto che, secondo il Codice Civile, ogni azienda ha diritto a una buonuscita, chiamiamola così, che viene calcolata normalmente in una somma pari ad un anno di introiti lordi. Non saranno 10 miliardi, potranno anche essere di meno, ed anche a voler escludere la «buonuscita» che ripeto è prevista dal codice, rimangono sempre da considerare esborsi nell'ordine di 6 miliardi circa.

Arrivati a questo punto dobbiamo tenere presente gli oneri dell'esercizio. Allo stato attuale, con tutti gli aumenti che sono stati concessi, più o meno «arbitrariamente» come dice Ghirra, l'Ispettorato della motorizzazione civile ha accertato un prodotto per autobus chilometro di 134 lire, contro una spesa per

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

autobus chilometro di 148 lire. Quindi ogni viaggiatore che oggi si imbarca sulle autolinee rappresenta, per ogni chilometro, un passivo di 14 lire. D'altra parte, che tutte le aziende esercenti autoservizi siano passive, non c'è bisogno che lo dica io. Basta leggere la cronaca di tutti i giorni sui giornali italiani per vedere a quali cifre astronomiche arrivino i passivi di bilancio delle aziende concessionarie di pubblici servizi urbani e extra urbani.

Io ho qui una statistica che viene pubblicata da «Il Globo». Per le sole aziende municipalizzate, si parla di 40 miliardi di passivo previsti per l'esercizio 1964: l'ATAC e la STEFER di Roma 29 miliardi; 6 miliardi l'ATAM di Milano, per parlare delle aziende più importanti. Vi sono da considerare poi le altre aziende municipalizzate o meno, esercenti autotrasporti. Comunque, fatta valida la premessa che io ho fatto, documentate e documentabili le argomentazioni che io vi ho portato, dichiaro a nome della Democrazia Cristiana che la riforma che voi volete introdurre non può essere fatta dall'assemblea regionale sarda. C'è un governo di centro-sinistra: affronti il problema, e decida in merito; se si deciderà in questo senso noi non avremo nulla da eccepire. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. La discussione della mozione proseguirà in altra seduta.

Continuazione della discussione e approvazione della proposta di legge: «Concessione di un sussidio agli ex combattenti poveri». (116)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della proposta di legge: «Concessione di un sussidio agli ex combattenti poveri».

E' pervenuto alla Presidenza un ordine del giorno Usai - Congiu - Ghirra - Pisano - Casu - Mereu - Cara - Floris - Dedola - Urraci. Se ne dia lettura.

TORRENTE, Segretario:

«Il Consiglio regionale, a conclusione della discussione della proposta di legge numero

116 relativa alla concessione di un sussidio agli ex combattenti poveri della guerra 1915-18; rilevato che incombe allo Stato il dovere di dimostrare una concreta solidarietà verso coloro i quali con grandi sacrifici hanno dato un così elevato contributo all'unità della Patria; impegna la Giunta ad intervenire presso il Governo perché, in accoglimento delle legittime richieste degli ex combattenti e in attuazione degli impegni ripetutamente assunti, presenti con urgenza al Parlamento il disegno di legge diretto a concedere la pensione a favore degli ex combattenti».

PRESIDENTE. Questo ordine del giorno concordato è sostitutivo dei due ordini del giorno precedentemente presentati. Poiché i presentatori rinunciano ad illustrarlo, prego la Giunta di esprimere il suo parere sull'ordine del giorno.

ATZENI ALFREDO (D.C.), Assessore agli enti locali. La Giunta accetta l'ordine del giorno concordato e accetta come raccomandazione l'ordine del giorno Bagedda - Lonzu.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno concordato. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

L'ordine del giorno Bagedda - Lonzu si intende accolto come raccomandazione.

Metto in votazione il passaggio alla discussione degli articoli. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Si dia lettura del titolo.

TORRENTE, Segretario:

Concessione di un sussidio agli ex combattenti bisognosi della guerra 1915-18.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare sul titolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

TORRENTE, *Segretario*:

Art. 1

Fin quando non venga provveduto dallo Stato o da altri organismi nazionali in materia, l'Amministrazione regionale è autorizzata a concedere agli ex combattenti della guerra 1915-18, nati o residenti in Sardegna e che versino in disagiate condizioni economiche, un sussidio annuo nella misura di lire 60.000.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

TORRENTE, *Segretario*:

Art. 2

Tale sussidio viene concesso ai combattenti che ne facciano domanda e che dimostrino:

- a) di essere nati o residenti in Sardegna;
- b) di possedere la qualifica di combattente;
- c) di avere superato il 65° anno di età;
- d) di non godere di un reddito mensile superiore alle lire 20.000.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

TORRENTE, *Segretario*:

Art. 3

Il Presidente della Giunta regionale fisserà le norme per l'applicazione della presen-

te legge entro un mese dalla sua entrata in vigore.

PRESIDENTE. A questo articolo sono stati presentati quattro emendamenti. Se ne dia lettura.

TORRENTE, *Segretario*:

Emendamento sostitutivo totale Atzeni Alfredo - Costa:

«La Giunta determinerà le norme per la applicazione della presente legge entro un mese dalla sua entrata in vigore».

Emendamento sostitutivo totale Ghirra - Urraci - Congiu:

«Art. 3 — La domanda per essere ammesso al godimento del sussidio va presentata tramite la Sezione combattenti competente per territorio, corredata della documentazione necessaria, all'Assessorato al lavoro, il quale provvederà entro due mesi mediante decreto a deliberare l'ammissione al godimento del sussidio, in conformità al parere della Commissione di cui all'articolo 3 bis.

Contro il decreto dell'Assessorato o dell'Assessore è ammesso ricorso».

Emendamento aggiuntivo Urraci - Ghirra - Congiu:

«Art. 3 bis — Presso l'Assessorato al lavoro e istituita una Commissione composta: 1) dall'Assessore al lavoro o un suo delegato che la presiede; 2) da nove rappresentanti delle Associazioni combattentistiche designate tre per ogni provincia dalle rispettive associazioni provinciali».

Emendamento Ghirra - Urraci — in subordine all'emendamento sostitutivo totale:

«Art. 3 — Le disposizioni regolamentari saranno emanate entro un mese dalla pubblicazione della presente legge, con decreto del Presidente della Giunta regionale, su con-

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

forme deliberazione della Giunta medesima».

PRESIDENTE. Suspendo la seduta per consentire la formulazione di un emendamento concordato.

(La seduta, sospesa alle ore 19 e 30, viene ripresa alle ore 19 e 40).

PRESIDENTE. Poiché è stato riscontrato un errore nella votazione degli articoli, la votazione sarà ripetuta.

Si dia lettura del titolo.

TORRENTE, Segretario:

Concessione di un sussidio agli ex-combattenti bisognosi della guerra 1915-18.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare sul titolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

TORRENTE, Segretario:

Art. 1

Fin quando non venga provveduto dallo Stato o da altri organismi nazionali in materia, l'Amministrazione regionale è autorizzata a concedere agli ex-combattenti della guerra 1915-18 nati o residenti in Sardegna e che versino in disagiate condizioni economiche, un sussidio annuo nella misura massima di lire 60.000.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento concordato sostitutivo totale a firma Casu - Bagedda - Congiu - Falchi Pierina - Puddu - Usai - Zucca. Se ne dia lettura.

TORRENTE, Segretario:

«Fino a quando non venga provveduto dallo Stato, l'Amministrazione regionale è

autorizzata a concedere agli ex-combattenti della guerra 1915-18, nati e residenti in Sardegna e che versino in disagiate condizioni economiche, un sussidio annuo nella misura di L. 60.000, da liquidarsi in unica soluzione, entro il 31 marzo di ciascun anno. Entro il 31 marzo 1965 sarà liquidato agli aventi diritto anche il sussidio dovuto per il 1964».

ZUCCA (P.S.I.U.P.). L'espressione «Fino a quando non venga provveduto dallo Stato» non mi pare chiara. Che cosa si vuol dire?

PRESIDENTE. Si intende dire: fino a che lo Stato non conceda un sussidio annuo nella misura di 60 mila lire.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Sarebbe meglio chiarire il concetto in sede di coordinamento.

PRESIDENTE. D'accordo, onorevole Zucca. Qual è il parere della Giunta?

ATZENI ALFREDO (D.C.), Assessore agli enti locali. La Giunta è favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

TORRENTE, Segretario:

Art. 2

Tale sussidio viene concesso ai combattenti che ne facciano domanda e che dimostrino:

- a) di essere nati e residenti in Sardegna;
- b) di possedere la qualifica di combattenti;
- c) di avere superato il 65° anno di età;
- d) di non godere di un reddito mensile superiore a lire 20.000.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento Casu - Bagedda - Congiu - Falchi Pierina - Puddu - Usai - Zucca. Se ne dia lettura.

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

TORRENTE, *Segretario*:

«Alla lettera d) sostituire la seguente: "d) di non godere di un reddito annuo superiore alle lire 240.000, sulla base degli accertamenti fiscali dell'Amministrazione comunale"».

PRESIDENTE. Qual è il parere della Giunta?

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore agli enti locali*. La Giunta è favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Metto in votazione la prima parte dell'articolo fino alla lettera c) compresa. Chi la approva alzi la mano.

(E' approvata).

Metto in votazione l'emendamento sostitutivo. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'emendamento aggiuntivo Casu - Bagedda - Congiu - Falchi Pierina - Puddu - Usai - Zucca, costituente l'articolo 2 bis.

TORRENTE, *Segretario*:

«Art. 2 bis — La domanda per essere ammesso al godimento del sussidio di cui all'articolo 1 è presentata dagli interessati direttamente o tramite le Sezioni combattenti alla Amministrazione del Comune di residenza, entro quattro mesi dalla entrata in vigore della presente legge.

Ciascuna Amministrazione comunale curerà che tutti gli aventi diritto residenti nel Comune presentino le domande e provvederà a trasmetterle, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, all'Assessorato agli enti locali, corredata dalla richiesta documentazione. Trascorsi i termini di cui al pri-

mo comma, la domanda potrà essere presentata direttamente all'Assessore agli enti locali corredata dalla richiesta documentazione entro e non oltre un anno dalla entrata in vigore della presente legge e dal compimento del 65° anno di età. I sussidi sono concessi con decreto dell'Assessore agli enti locali. Contro la decisione dell'Assessore è ammesso ricorso da parte degli interessati alla Giunta regionale. Il diritto al sussidio viene a cessare con la morte del beneficiario».

PRESIDENTE. Qual è il parere della Giunta?

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore agli enti locali*. La Giunta è favorevole.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

A questo emendamento è stato presentato un emendamento aggiuntivo Ghirra - Urraci - Congiu. Se ne dia lettura.

TORRENTE, *Segretario*:

«Dopo le parole "Assessore agli enti locali" aggiungere le parole: "in conformità al parere della Commissione di cui all'articolo 3 bis"».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Congiu per illustrare questo emendamento.

CONGIU (P.C.I.). Con l'emendamento viene data una particolare funzione alle Amministrazioni comunali a livello di istruttoria in sede locale. Noi riteniamo che attraverso una commissione alla quale partecipino le federazioni provinciali delle Associazioni nazionali combattenti sia possibile dare presenza deliberatoria, sia pure in termini di Commissione, alle rappresentanze ufficiali dei combattenti e reduci.

IV LEGISLATURA

CCLXIV SEDUTA

8 LUGLIO 1964

PRESIDENTE. Qual è il parere della Giunta?

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore agli enti locali*. La Giunta non accetta l'emendamento e insiste nell'emendamento concordato tra i Gruppi. Ciò che conta è che i richiedenti presentino una documentazione adeguata e cioè la dimostrazione di essere combattenti. Questa dimostrazione possono darla con la presentazione di un documento del distretto militare, non è necessaria la presenza dell'Associazione degli ex combattenti.

PRESIDENTE. Metto in votazione lo emendamento. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

TORRENTE, *Segretario*:

Art. 3

Il Presidente della Giunta regionale fisserà le norme per l'applicazione della presente legge entro un mese dalla sua entrata in vigore.

PRESIDENTE. A questo articolo erano stati presentati i quattro emendamenti già letti. Ha facoltà di parlare l'onorevole Congiu per illustrare il terzo emendamento.

CONGIU (P.C.I.). Il terzo emendamento è ormai superato così pure il secondo emendamento. L'emendamento numero 4, anziché sostitutivo, va considerato aggiuntivo.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Giunta?

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore agli enti locali*. La Giunta accetta l'emendamento numero 4. Dichiaro, inoltre, di ritirare l'emendamento numero 1 a firma mia e dell'Assessore Costa.

PRESIDENTE. Metto in votazione lo emendamento numero 4. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

TORRENTE, *Segretario*:

Art. 4

Nello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1964 è istituito il capitolo 188 *bis* «Spese per la concessione di un sussidio agli ex combattenti bisognosi della guerra 1915-1918 lire 300.000.000».

A favore di detto capitolo è stornata dal cap. 48 dello stesso stato di previsione la somma di lire 300.000.000.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento dalla Commissione finanze. Se ne dia lettura.

TORRENTE, *Segretario*:

«Art. 4. — Nello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1964 è istituito il cap. 188 *bis* "Spese per la concessione di un sussidio agli ex-combattenti bisognosi della guerra 1915-1918".

A favore di detto capitolo è stornata dal cap. 48 dello stesso stato di previsione la somma di L. 240.000.000. Le spese per l'attuazione della presente legge fanno carico al capitolo 188 *bis* dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1964 ed ai capitoli corrispondenti dei bilanci successivi».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Stara per illustrare questo emendamento.

STARA (D.C.). L'emendamento porta una riduzione alla somma originariamente proposta dai presentatori della proposta di legge. E ciò per due motivi: perché dai calcoli fatti in base ad elementi in possesso della Commissione, la riduzione appare sufficiente a garantire la concessione del sussidio ai combattenti che ne facciano richiesta e che ne abbiano diritto, in secondo luogo sul capitolo 48 del bilancio di previsione 1964, che

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

Secondo me è questa una prima contraddizione sulla quale forse vale la pena che non soltanto il Consiglio ma anche l'onorevole Cottoni rifletta. Evidentemente ciò che si chiede all'onorevole Cottoni come Assessore ai trasporti e al turismo, se si dà il mandato all'onorevole Covacivich di parlare, è di continuare la politica dei trasporti e del turismo della vecchia Giunta. L'onorevole Cottoni, in quanto esponente della socialdemocrazia, dovrebbe riflettere su questo fatto, tanto più che l'onorevole Covacivich nel suo intervento ha tenuto a precisare che nulla è mutato negli orientamenti della maggioranza, che tutto deve continuare come prima, che fatti nuovi non ne sono intervenuti. Per l'onorevole Covacivich non è un fatto nuovo neppure il suo allontanamento dall'Assessorato e la sua sostituzione con un uomo addirittura di un altro partito.

Pregherei lo stesso onorevole Cottoni di riflettere sulla posizione difficile che all'interno della Giunta i suoi colleghi della Democrazia Cristiana gli fanno assumere usandogli questo trattamento. In fondo io non credo che per pronunciarsi su questa mozione la Democrazia Cristiana non avesse a sua disposizione un altro oratore capace di portare argomentazioni diverse e, direi, persino più valide di quelle che sono state portate dall'onorevole Covacivich. Se invece il Gruppo della Democrazia Cristiana ha fatto la scelta che ha fatto, ha voluto cioè che parlasse l'onorevole Covacivich, ciò rientra in una certa considerazione generale che la Democrazia Cristiana fa nei confronti dei suoi alleati e nei confronti della politica che anche questa Giunta, che doveva essere diversa dalla precedente, deve continuare a sviluppare. Che del resto questa considerazione dei suoi alleati sia quella che mi sembra risulti da questa discussione, è confermato in un certo senso da un altro episodio. La Democrazia Cristiana fa parlare l'onorevole Covacivich per riaffermare la continuità di una politica. Ma proprio di recente, il comitato direttivo regionale della Democrazia Cristiana ha fatto una affermazione ugualmente indicativa del conto in cui vengono tenuti gli alleati. Dopo che è stata respinta la

legge sui coltivatori diretti dalla maggioranza del Consiglio, e quindi non soltanto dai comunisti, dai colleghi del P.S.I.U.P., e dai colleghi del P.S.I., che non sono una maggioranza in questo Consiglio, ma anche dai colleghi del Partito Sardo d'Azione e persino da una parte dei colleghi della Democrazia Cristiana, il Comitato direttivo della Democrazia Cristiana impone, nel suo comunicato, alla Giunta regionale di rappresentare quel provvedimento, evidentemente incurante dell'opinione negativa che è stata espressa dai suoi consiglieri...

ABIS (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. Non è esatto.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Userò una espressione più precisa, onorevole Abis: incurante dell'atteggiamento negativo assunto nei confronti di quel provvedimento di legge dai suoi alleati fondamentali, che sono appunto i colleghi del Partito Sardo d'Azione. In realtà il testo di quel comunicato sfuma l'indicazione, imponendo alla Giunta di affrontare il problema di altre forme. Ma che cosa vuol dire questa presa di posizione? Vuol dire che la Democrazia Cristiana non tiene conto dell'atteggiamento del Partito Sardo d'Azione, così come, facendo parlare l'onorevole Covacivich, non tiene conto degli orientamenti nuovi che un Assessore di un altro partito dovrebbe portare nella gestione del settore dei trasporti e del settore del turismo.

Onorevole Cottoni, io la preghevo di considerare questo fatto. Oltretutto, io non credo, e in un certo senso alcune sue affermazioni me ne rendono convinto, che la politica che ella come rappresentante del partito socialdemocratico intenderebbe portare in questo settore possa coincidere con la politica che è stata seguita dall'onorevole Covacivich. Non lo credo perché penso che ella agli orientamenti politici del suo partito rimanga fedele — non ho in questo il minimo dubbio — e rimanendo fedele agli orientamenti del suo partito trovo che in nome di questa fedeltà inevitabilmente dovrebbe seguire una certa linea, diversa da quella che è stata seguita

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

sotto la gestione dell'onorevole Covacivich. La stessa discussione in fondo me ne rende convinto, perché ho sentito pronunciare da lei un certo giudizio sul comunicato dell'A.N.A.C. — «ultimativo e provocatorio», lo ha definito — mentre il giudizio dell'onorevole Covacivich era del tutto diverso. Io ho sentito l'onorevole Covacivich tentare una difesa del provvedimento di aumento delle tariffe portando come giustificazione quello della circolare ministeriale. «E' arrivata una circolare del Ministero che impone l'aumento delle tariffe [ha detto in sostanza l'onorevole Covacivich] ed io ho dato corso alla applicazione di quella circolare». Da un esponente della destra democratico-cristiana, che ha sempre concepito l'autonomia come subordinazione al potere centrale, come cieca obbedienza alle disposizioni che vengono dall'alto, non mi meraviglio che vengano tentate giustificazioni di questo tipo. Mi meraviglierei se fossero portate da un esponente del partito socialdemocratico. E infatti l'onorevole Cottoni, forse per cortesia nei confronti del suo predecessore, non ha dato una risposta alla richiesta, se sia vero o non sia vero un certo determinato episodio. Pur essendogli stato posto in modo tassativo, non ha risposto se la Giunta ha dato o no quei famosi 40 milioni alle società in concessione. Forse appunto per una cortesia nei confronti del suo predecessore, l'onorevole Cottoni non ha detto nulla su questo argomento. Però io credo che l'onorevole Cottoni sia quanto noi sostenitore di una difesa delle nostre prerogative statutarie, che non ci impongono in questo settore di accettare supinamente le circolari del Ministero, non solo perché c'è l'articolo 3 dello Statuto regionale che già è stato citato dal collega Puddu, ma perché c'è anche l'articolo 53 dello stesso Statuto regionale, che senza dubbio l'onorevole Cottoni conosce anche meglio di me, il quale non solo stabilisce in modo perentorio che la Regione deve essere rappresentata nell'elaborazione delle tariffe ferroviarie, ma anche nella regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione dei trasporti terrestri, marittimi e aerei che possano direttamente interessarle. La sua

competenza piena e assoluta nel settore delle autolinee non può essere contestata, se addirittura c'è una competenza ad affermare le opinioni della Regione in materia di trasporti nazionali che possano direttamente interessarla.

L'onorevole Covacivich queste cose le ha dimenticate. Io non penso che l'onorevole Cottoni, che appartiene ad un altro schieramento politico, che rappresenta altri interessi, possa anche lui dimenticarle. Ecco perché trovo veramente, profondamente contraddittorio, e in sostanza offensivo per l'onorevole Cottoni, che il Gruppo di maggioranza abbia incaricato di parlare e di rispondere alla mozione l'ex Assessore al turismo, allontanato dai banchi della Giunta evidentemente per un giudizio negativo che sul suo operato è stato dato dalla stessa maggioranza. Questa è la prima contraddizione. La seconda contraddizione, onorevole Cottoni, se me lo consente, io la trovo in lei stesso e nelle cose che lei ha detto. Non entro nel merito di alcune questioni particolari. Si tratta di inesattezze, onorevole Cottoni, dovute essenzialmente a mancanza di informazione. Se dovessi esprimere una mia opinione personale, che può anche essere non esatta, l'impressione che si ha dell'azione generale dell'Assessorato che ella dirige è che esso si occupi quasi esclusivamente delle questioni turistiche. Io non voglio sottovalutare le questioni turistiche; può darsi anche che l'organizzazione dell'Assessorato sia sbagliata, diciamo così, e che forse si dovrebbe arrivare a una strutturazione diversa degli Assessorati. Però l'impressione generale che si ha dell'azione dell'Assessorato del turismo e trasporti è che vi sia un interesse vivo, anche se a nostro modo di vedere questo interesse dovrebbe essere orientato in modo diverso, per le questioni del turismo e una scarsa attenzione nei confronti dei problemi dei trasporti. Vorrei mettere in guardia l'onorevole Cottoni, che del resto è anche di recente nomina, non ha ancora finito il rodaggio: forse perché il suo stesso Assessorato è organato male dal punto di vista dei funzionari, corre il pericolo di sottovalutare i problemi dei trasporti, che sono una

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

questione centrale, come è stato già detto e non lo voglio ripetere, ai fini del generale sviluppo economico della nostra isola e in fondo anche ai fini dello stesso sviluppo turistico che giustamente le sta tanto a cuore, onorevole Cottoni, come sta a cuore a tutti noi. Tanto più, che nel settore dei trasporti le competenze della Regione sono eccezionalmente ampie e che soltanto per nostra carenza possono essere limitate. Soltanto se non ne facciamo una questione primaria possiamo vedere le nostre competenze decadere.

Ora, le inesattezze contenute nella risposta che l'onorevole Cottoni ha dato secondo me derivano in parte da scarsa informazione e in buona parte anche da una certa sottovalutazione che, a mio modo di vedere, esiste nella direzione dell'Assessorato dei problemi dei trasporti. Si tratta di inesattezze e anche di argomentazioni illogiche che non reggono, onorevole Cottoni. Che cosa vuol dire che l'incremento delle autolinee è superiore all'incremento della popolazione? Non è un argomento; non possiamo considerare i due termini legati, e l'uno che serva come parametro all'altro. Onorevole Cottoni, io guardo il sistema dei trasporti nel suo complesso. Se io vado in Liguria, io ho a mia disposizione una rete ferroviaria che è esauriente, che si collega a una rete di trasporti su gomma altrettanto esauriente. Se vado in Lombardia ho le ferrovie, ho le autolinee, ho le autostrade. Ma se vengo in Sardegna il discorso che devo fare è del tutto diverso perchè la rete ferroviaria è pressochè inesistente, onorevole Cottoni. Le sue, dunque, non sono argomentazioni di grande validità. E quando poi si fanno certe affermazioni, onorevole Cottoni, sulla questione dei licenziamenti si deve riconoscere che sono frutto di inesatta informazione. E quando si fanno certe affermazioni sulla efficienza del servizio e così di seguito, onorevole Cottoni, non si è informati a sufficienza. E quando ci si illude che il quadro complessivo dei servizi su gomma sia lusinghiero, onorevole Cottoni, si è lontani dal vero, perchè la realtà è molto diversa da quella che può apparire da un grafico o da una statistica. La realtà è molto grave. Non sot-

tovaluterei nemmeno le riduzioni che ci sono state, anche da un punto di vista semplicemente quantitativo. Ad ogni modo, dicevo, questi sono particolari sui quali non mi voglio soffermare. Mi preme invece mettere in luce, onorevole Cottoni, proprio la contraddizione esistente nella struttura stessa della risposta che ella ha dato. Poiché lei ha cominciato con l'affermare che personalmente è favorevole alla pubblicizzazione del servizio ha concluso dicendo che la Giunta è contraria.

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. No!

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). A me è sembrato di capire...

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ho spiegato poi le ragioni per cui, nell'attuale momento e in particolari circostanze, sono contrario alla gestione pubblica dei servizi automobilistici.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Appunto; poichè tutte le misure si vedono nella contingenza e non...

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Il problema potrà essere esaminato a scadenza più o meno lunga.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). D'accordo. Se mi consente io cercherò brevemente di vedere, secondo me, una contraddizione in questa posizione, per arrivare poi a una conclusione di carattere politico generale, diciamo così. Dunque, personalmente lei è favorevole alla pubblicizzazione: questa è la sua affermazione. Anche in questo, onorevole Cottoni, quanto è lontano dalle affermazioni che sono state fatte dall'onorevole Covacovich e quanto quindi è ingiusto che sia stato affidato all'onorevole Covacovich l'incarico di intervenire!

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Non solo personalmente ma

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

anche come orientamento politico sono favorevole.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). E' questo che conta. Personalmente e come orientamento politico ella si dichiara favorevole alla pubblicizzazione. L'approdo a cui questa posizione giunge è, però, del tutto negativo. Attraverso quale argomentazione giunge a questo approdo? Questo è il problema, onorevole Cottoni: attraverso una argomentazione di ordine giuridico per un certo aspetto e di ordine finanziario, anche se la parte finanziaria economica è stata affidata, direi, ad una risibile dimostrazione.

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. I caratteri organizzativo e finanziario sono prevalenti.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Sì, va bene, ma ad ogni modo lei si è soffermato soprattutto sulle argomentazioni di carattere giuridico.

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Sono state illustrate ieri dall'onorevole Covacovich le ragioni di carattere finanziario.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Appunto, onorevole Cottoni. Quando noi andiamo ad esaminare la argomentazione di carattere giuridico che è stata portata, onorevole Cottoni, che ha un suo valore che nessuno mette in dubbio, si arriva poi alla conclusione alla quale lei è arrivato; che c'è una certa prassi per procedere alla revoca. E chi lo mette in dubbio? C'è una prassi, ci sono alcune norme precise che bisogna seguire, ma il problema che si pone, onorevole Cottoni, è l'inadempienza. L'inadempienza delle aziende è stata mai accertata? Non quando Assessore ai trasporti era l'onorevole Covacovich, contrario alla pubblicizzazione, ma da quando è ella Assessore ai trasporti favorevole alla pubblicizzazione. Ecco il problema.

Non si dica che le aziende sono adempienti; non ce n'è una che sia adempiente ai

capitolati sottoscritti. Il problema è dunque quello della posizione da assumere nei confronti di queste aziende. Se noi assumiamo la posizione dell'onorevole Covacovich è nell'intento di sostenere qualsiasi richiesta e qualsiasi abuso per avallarlo. Onorevole Cottoni, noi non vogliamo, non pretendiamo che una azienda privata si metta a fare beneficenza nei confronti dei suoi dipendenti, perchè nessuno chiede beneficenza, onorevole Cottoni; ma queste aziende sono state sempre inadempienti nei confronti delle leggi che regolano il trattamento economico e normativo dei dipendenti. Queste aziende sono state sempre inadempienti nei confronti degli utenti. Un Assessore, onorevole Cottoni, che crede nella pubblicizzazione, che sa che se questo può non essere il momento adatto per farla a quel momento si deve pur arrivare, si costruisce le premesse per poter domani giungere alla pubblicizzazione stessa. Quello che le si rimprovera, onorevole Cottoni, è proprio questo: di non constatare giorno per giorno le inadempienze delle aziende nei confronti del personale e nei confronti degli utenti. Constatando le inadempienze, lei, favorevole come dice d'essere alla pubblicizzazione, potrebbe mettere insieme il dossier in base al quale, in presenza di condizioni economico-finanziarie adatte, si potrebbe procedere alla pubblicizzazione. Quindi non è valida questa argomentazione che viene portata.

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Si può procedere alla pubblicizzazione indipendentemente dalle inadempienze.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Certo, onorevole Cottoni, cominciamo però a constatare le inadempienze. Onorevole Cottoni, se me lo consente apro una brevissima parentesi. Lei sa che l'accertare le inadempienze può per lo meno servire a evitare poi prese di posizione ultimative e provocatorie, come ella dice, e quindi ad instillare anche in certa gente rispetto nei confronti della Regione e degli Assessori. Per lo meno a questo serve, onorevole Cottoni. Non parlo della questione fi-

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

nanziaria, perchè i problemi che sono stati posti e l'argomentazione che è stata portata dall'onorevole Covacivich non hanno nessuna validità. Si afferma che le aziende sono in deficit, sono sull'orlo del fallimento e poi si sostiene che ad esse spetterebbe l'indennizzo per il mancato guadagno. Se sono in deficit, con la pubblicizzazione favoriamo gli azionisti e non abbiamo da corrispondere nessun mancato guadagno. Ma non voglio entrare in merito a questa questione, perchè anche se poi fosse vero che si dovrebbero pagare 6 miliardi per arrivare alla gestione pubblica dei servizi, io dico, onorevole Cottoni, che si tratterebbe di una somma irrisoria. Tanto più irrisoria quando penso che un miliardo lo regalate alle Ferrovie dello Stato per costruire una nave traghetto. Un miliardo quest'anno; l'altr'anno ne avete regalato un altro!

L'argomentazione che ha portato l'onorevole Covacivich, dunque, è del tutto assurda, ma io la do tutta per buona. Dico che effettivamente occorrono 6 miliardi per impiantare in Sardegna la gestione pubblica dei trasporti. Ebbene, questa è una somma che fa ridere. E' un investimento che rispetto all'utile che si ricava è semplicemente irrisorio, ma tanto più lo diventa quando penso a come invece intendete spendere i miliardi, per cui due li regalate alle Ferrovie dello Stato per costruirvi un traghetto che rimarrà di proprietà delle stesse Ferrovie dello Stato. Onorevole Cottoni, fino a quando il suo credere nella pubblicizzazione come uomo e come politico viene accompagnato dalle argomentazioni che ella oggi ha portato qui, fino a quando accadrà questo le condizioni per la pubblicizzazione, dico le condizioni politiche, non vi saranno mai. Quelle argomentazioni potranno essere fatte proprie dalla destra della Democrazia Cristiana per portare avanti la politica tradizionale di sostegno della grande iniziativa privata anche in questo settore. Ecco la contraddizione; se lei crede, non lo metto in dubbio, nell'avvenire della pubblicizzazione, le argomentazioni che deve portare in quest'aula devono essere diverse. In effetti le argomentazioni che ha portato inde-

boliscono la sua posizione, lo legano mani e piedi all'onorevole Covacivich e agli amici dell'onorevole Covacivich all'interno della Democrazia Cristiana.

Onorevoli colleghi, non ho altro da aggiungere. Mi è sembrato che dalla discussione emergessero queste contraddizioni profonde, che tendono ad affermare una certa volontà del gruppo dirigente della Democrazia Cristiana di portare avanti una politica ben diversa da quella che era stata promessa all'insediamento di questa Giunta, una politica di sempre maggiori rinunzie a uno sviluppo autonomistico della nostra iniziativa e della nostra linea politica. Voglio, per concludere, annunciare che il nostro Gruppo ha presentato un ordine del giorno che lo ha concordato anche con gli altri Gruppi politici. Esso tende a riaffermare che il problema della pubblicizzazione è aperto e tende a impegnare in modo tassativo la Giunta a non dare seguito alle richieste dell'A.N.A.C., che la Giunta potrebbe, dati i precedenti, correre il rischio anche di accettare con grave danno non solo per il settore dei trasporti ma per il prestigio stesso della Amministrazione quindi dell'assemblea regionale.

PRESIDENTE. In qualità di firmatario della interpellanza, ha facoltà di parlare lo onorevole Ghirra per dichiarare se è soddisfatto.

GHIRRA (P.C.I.). Onorevole Assessore ai trasporti, i consiglieri esigono rispetto. Ad una interpellanza che chiede puntualmente, specificatamente determinate cose, la Giunta, se vuole essere corretta, ha il dovere di rispondere. Si chiedeva perché fosse stato concesso l'aumento delle tariffe. Si poteva precisare che la richiesta era ministeriale, ma si doveva anche precisare se la Giunta avesse dato il consenso a questo aumento e, in caso di risposta negativa, che cosa avesse fatto per far rispettare un diritto e una prerogativa della Regione. Vi si chiedeva, signori della Giunta, se era vero che avevate dato 40 milioni alla S.A.T.A.S. nel periodo intercorrente dal primo gennaio al 30 giugno 1963. L'interpellanza

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

è articolata in punti a), b), c), d), più un ultimo capoverso. Voi non avete detto parola, per cui non soltanto mi dichiaro totalmente insoddisfatto, ovviamente, ma protesto per questo atteggiamento della Giunta che attraverso gli Assessori spesso usa un atteggiamento non corretto, e, in questo caso, lesivo delle prerogative che i singoli consiglieri amano esercitare all'interno di quest'aula.

PRESIDENTE. Mi risulta che sono in corso trattative per la presentazione di un ordine del giorno concordato.

CONGIU (P.C.I.). Le trattative non hanno avuto esito positivo. Non abbiamo avuto risposta dall'onorevole Corrias.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuta alla Presidenza una regolare richiesta di votazione a scrutinio segreto sulla prima parte della mozione, fino al punto 2) escluso.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sulla prima parte della mozione fino al punto 2) escluso.

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	57
votanti	56
maggioranza	29
favorevoli	22
contrari	34
astenuti	1

(Il Consiglio non approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Abis - Arru - Atzeni Alfredo - Atzeni Licio - Cadeddu - Cambosu - Campus - Cara - Cardia - Casu - Cherchi - Congiu - Contu Anselmo - Contu Felice - Corrias - Costa - Cottoni - Covacovich - Cuccu - Dedola - Del Rio - Dettori - Falchi Pierina - Filigheddu - Floris - Ghirra - Jovine - Lay - Latte - Macis Elodia - Manca - Melis -

Mereu - Murgia - Nioi - Pazzaglia - Peralda - Pernis - Pettinau - Pinna - Pisano - Prevosto - Puddu - Puligheddu - Raggio - Sassu - Serra - Soddu - Sotgiu Girolamo - Spano - Stara - Torrente - Urraci - Usai - Zaccagnini - Zucca.

Si sono astenuti: Vicepresidente Gardu).

PRESIDENTE. Metto in votazione la restante parte della mozione. Chi la approva alzi la mano. (Viene richiesta la controprova). Chi non la approva alzi la mano.

(Non è approvata).

Sull'ordine del giorno.

GHIRRA (P.C.I.). Domando di parlare sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GHIRRA (P.C.I.). Nella seduta di avanzieri, se non ricordo male, il Vicepresidente del Consiglio, onorevole Sotgiu, dopo aver dato lettura della mozione numero 29, avente per oggetto l'aumento immediato delle pensioni corrisposte attualmente dall'I.N.P.S. e la riforma del pensionamento, aveva pregato l'onorevole Assessore al lavoro di dichiarare quando la Giunta intende discutere la mozione stessa. Poiché non si è avuta risposta, prego in questo momento l'onorevole Presidente del Consiglio di rivolgere invito all'onorevole Assessore al lavoro perché precisi quando la Giunta intende discutere questa mozione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione.

ABIS (D.C.), Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Signor Presidente, io sono venuto in possesso della mozione alcuni giorni fa. Non abbiamo avuto ancora tempo di predisporre gli elementi per dare una risposta impegnativa. In questo momento pertanto non saprei precisare la data esatta nella quale possiamo discutere la mozione.

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

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

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, voglio richiamare la sua attenzione e l'attenzione della Giunta sulla opportunità che alle interpellanze e alle interrogazioni si risponda con una certa sollecitudine. In particolare vorrei richiamare l'attenzione della Giunta, del suo Presidente in questo momento assente, su una interpellanza da me presentata sulle restrizioni creditizie in Sardegna e sulla utilizzazione dei fondi del Piano per tentare di ovviare in qualche modo a queste restrizioni. Poiché il problema è di attualità e riveste una certa urgenza, pregherei l'onorevole Presidente della Giunta di voler dare risposta a questa interpellanza prima delle ferie estive.

PRESIDENTE. Mi renderò interprete di questo suo desiderio presso il Presidente della Giunta.

CONGIU (P.C.I.). Domando di parlare sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONGIU (P.C.I.). Il Gruppo comunista ha presentato una mozione sulla situazione degli Enti locali, situazione che va precipitando. Chiedo che la Giunta fissi la data della discussione nella prima seduta della prossima settimana.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Assessore agli enti locali.

ATZENI ALFREDO (D.C.), Assessore agli enti locali. La mozione a cui fa cenno l'onorevole Congiu è in corso di istruttoria. Entro breve termine sarò in grado di fissare la data della sua discussione.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno martedì alle ore 10.

La seduta è tolta alle ore 12 e 30.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari
Anno 1964