

CCLXV SEDUTA

GIOVEDÌ 9 LUGLIO 1964

Presidenza del Vicepresidente SOTGIU GIROLAMO
indi
del Vicepresidente GARDU

I N D I C E

Congedi	5937
Mozione concernente la pubblicizzazione e coordinamento delle autolinee in concessione (Continuazione e fine della discussione):	
CAMBOSU	5937
PUDDU	5942
COTTONI, Assessore ai trasporti e turismo	5943
SOTGIU GIROLAMO	5946
GHIRRA	5951
(Votazione segreta)	5952
(Risultato della votazione)	5952
Sull'ordine del giorno:	
GHIRRA	5952
ABIS, Assessore al lavoro e pubblica istruzione	5952
ZUCCA	5953
CONGIU	5953
ATZENI ALFREDO, Assessore agli enti locali	5953

La seduta è aperta alle ore 10 e 30.

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

Congedi.

PRESIDENTE. L'onorevole Giagu De Martini ha chiesto dieci giorni di congedo per motivi di salute. Se non vi sono osservazioni questo congedo si intende concesso.

Continuazione e fine della discussione di mozione.

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

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

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa mozione, pur essendo limitata al settore delle autolinee, ripropone in tutti i suoi termini il problema dei trasporti interni della Sardegna, anche se le numerose interrogazioni e interpellanze su questo argomento non vengono svolte congiuntamente. Va rilevato che alcuni mesi fa, quando discutemmo il problema delle ferrovie concesse, le interrogazioni e le interpellanze riguardanti il settore delle autolinee, su esplicita richiesta della Giunta e dell'Assessore competente, non erano state svolte congiuntamente. Comunque, anche se la discussione è oggi limitata al problema delle autolinee, siamo tutti obbligati a trattare il generale problema dei trasporti, per il quale si riscontrano gravi silenzi e forti e pesanti responsabilità da parte della Giunta regionale.

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

Si è tenuta pochi mesi fa una conferenza regionale dei trasporti quasi clandestina, organizzata dal C.I.S., con la esclusione degli organismi economici e soprattutto delle organizzazioni sindacali. Da quella conferenza non è uscita una indicazione valida, mentre i trasporti sardi, quelli interni e quelli esterni, versano in condizioni veramente caotiche. Oggi si parla di otto navi traghetto e di traghetti finanziati alla iniziativa privata; si parla anche di statizzazione delle ferrovie secondarie, e non sono ancora chiari gli impegni che la Giunta ha assunto. Non si ha notizia che gli impegni a cui la Giunta era stata vincolata dal voto unanime del Consiglio siano stati rispettati. Certo si è che il Ministro Jervolino, ricevendo recentemente una delegazione sindacale sarda, ha dichiarato di non essere a conoscenza, neppure a conoscenza, dell'ordine del giorno a suo tempo approvato all'unanimità dal Consiglio.

E' indispensabile — ripeto — toccare, sia pure brevemente, anche i problemi degli altri settori dei trasporti perché dal complesso di una analisi sommaria a mio parere risulta chiaro l'orientamento della Giunta. Anche il problema della municipalizzazione delle tranvie, per il quale è avviata una iniziativa della Giunta regionale, sta segnando il passo e non si ha notizia che siano stati fatti dei passi avanti. Per quanto riguarda lo specifico problema delle autolinee, ad un esame superficiale può sembrare che si tratti di un problema complesso che richieda particolari studi e drastiche o rivoluzionarie soluzioni. Nella realtà il problema è più semplice di quel che appare. Sarebbe un errore non tener conto delle situazioni che sono andate maturando in direzione di una buona gestione e di una nuova politica dei trasporti.

Abbiamo avuto nel 1906 la statizzazione delle Ferrovie dello Stato. Furono i liberali, fu il Ministro Giolitti a realizzare questa prima nazionalizzazione. Successivamente la legislazione si è sempre indirizzata verso una migliore regolamentazione del settore dei trasporti. Abbiamo visto, nel 1919, i ferrovieri delle aziende concesse conquistare uno stato giuridico, uno stato previdenziale, uno stato

assistenziale con il riconoscimento pieno della stabilità del posto di lavoro. Nel 1931 gli stessi provvedimenti giuridici e contrattuali furono estesi ai tranvieri e nel 1960, da ultimo, lo stesso trattamento giuridico normativo, assistenziale e previdenziale è stato esteso ai dipendenti delle autolinee. Sono date che rappresentano, nella storia del nostro Paese, un processo lento, ma anche una decisa evoluzione verso scelte che non hanno alternative. Vi è, in queste tappe, da un lato la conquista dei definiti contratti di lavoro per gli autoferrotranvieri e dall'altro la volontà di sottrarre i lavoratori dei trasporti al prepotere del padronato per affermare il ruolo di una nuova attività pubblica che sempre più richiede una gestione pubblica nell'interesse collettivo. Si spiega così come certe competenze, che, cento anni fa, appartenevano alla iniziativa privata, oggi non le appartengono più.

Io non mi rendo conto come il Consiglio regionale nel suo complesso e la stessa Giunta abbiano potuto recentemente accettare la statizzazione delle ferrovie concesse, mentre oggi una parte almeno del Consiglio e la Giunta, se le dichiarazioni che ieri ha reso l'onorevole Covacovich, impegnando tutto il suo Gruppo e impegnando anche la Giunta, paiono non credere alla possibilità di una pubblica gestione nel settore delle autolinee. Il collega Covacovich, a nome del Gruppo democristiano, ha respinto nettamente le premesse e le conclusioni contenute nella mozione, ponendo l'accento su aspetti giuridico-costituzionali e su aspetti economici del problema delle autolinee. Ma soprattutto l'onorevole Covacovich ha inteso difendere la iniziativa privata. A suo parere la iniziativa privata è in pericolo; sono in pericolo i padroni del vapore, i padroni delle Ferrovie, della F.I.A.T., della gomma, delle autolinee in concessione: sono in pericolo perché si profila all'orizzonte la possibilità di una pubblicizzazione dei servizi. Il collega democristiano ha portato anche dei dati. Le piccole aziende sono 33 ed hanno meno di 25 dipendenti. Soltanto 7 sono le aziende con più di 25 dipendenti: S.A.T.A.S., S.C.I.A., Columbus, Pani, Ferrovie

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

Complementari, le Strade Ferrate Sarde e Ferrovie Meridionali Sarde. Per queste 7 grandi aziende, addirittura, il collega Covacivich ha ritenuto di poter ravvisare nella loro gestione un aspetto pubblicistico, o pubblico o semi pubblico.

COVACIVICH (D.C.). Parlavo delle ferrovie.

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). Quale aspetto pubblico possono avere le Ferrovie Complementari o le Strade Ferrate Sarde? Posso appena, appena capire che vi sia una parvenza di gestione pubblica nelle Ferrovie Meridionali, dove da otto-nove anni vige una gestione governativa commissariale. Ma è chiaro che l'indirizzo delle autolinee, compreso quello delle Ferrovie Meridionali, ha carattere privatistico.

Dominano il campo soltanto sette aziende. Anzi, se vogliamo ridurre il problema alle sue esatte proporzioni, è soltanto la S.A.T.A.S. che domina, che ha il monopolio, che strozza anche le altre società, che conduce una politica dei trasporti di vera e propria rapina, che lascia insoddisfatte tutte le popolazioni della Sardegna e che non può non lasciare insoddisfatti gli uomini politici che si occupano di questi problemi. Ma vediamo nella sostanza che cosa sono le 40 aziende che dovrebbero gestire, perché non li gestiscono, i servizi di pubblico trasporto su strada. Sono sconcertanti gli stessi dati che ci ha fornito il collega Covacivich. Esistono in tutta la Sardegna 521 autobus, poco più di 500 autobus per i 370 Comuni della nostra Isola. 400 in più del parco macchine che ha la Società Tramvie della Sardegna per i collegamenti urbani ed extraurbani di Cagliari, cioè per servire 200 mila abitanti. E 500 macchine debbono servire un milione e 438 mila abitanti! Basta questo dato per ridurre alle esatte proporzioni il problema delle autolinee anche sotto l'aspetto della pubblicizzazione. Chi di voi potrebbe negare il diritto a qualunque Comune della Sardegna di avere uno o due mezzi per assicurare direttamente i collegamenti con altri centri vicini o con i capoluo-

ghi, con i centri di affari o di mercato? Chi potrebbe negare ai Comuni di spendere 10 o 20 milioni per avere la possibilità di queste gestioni?

La crisi non sta nel fatto che vi sono dei servizi abusivi. Esiste anche questo problema, d'accordo; ma i servizi abusivi intanto esistono, in quanto non funzionano i servizi pubblici. Se questi ultimi funzionassero, non ci sarebbe bisogno di alcun provvedimento da parte del nostro Assessore ai trasporti o da parte dell'autorità prefettizia o da parte di altre autorità competenti della motorizzazione civile per l'eliminazione dei cosiddetti trasporti abusivi.

La crisi, semmai, sta proprio nella gestione privatistica delle autolinee. Ed ecco perché la mozione incentra la sua richiesta fondamentale nella pubblicizzazione dei servizi, non in odio all'iniziativa privata, ma per rendere efficienti, sicuri, rapidi i collegamenti. La pubblica gestione delle autolinee dovrebbe essere affidata ad un ente regionale che entrasse direttamente in collegamento consorziale con le Amministrazioni provinciali e con tutti i Comuni. Soltanto quando questo collegamento politico sarà stabilito, soltanto allora sarà possibile avere in Sardegna una gestione pubblica efficiente dei trasporti. Non esistono, a nostro avviso, degli ostacoli di carattere giuridico costituzionale alla gestione pubblica, ed anche per questo noi abbiamo voluto nella mozione richiamare il Consiglio e la Giunta all'applicazione delle prerogative delle potestà primarie che ci sono riconosciute dall'articolo 3 dello Statuto speciale. Non ci sono conflitti di ordine costituzionale o, comunque, di ordine giuridico. La Regione ha questa sua facoltà, questa sua potestà legislativa, e la può e la deve anzi esercitare senza creare un fatto nuovo. Ma se pure si ponesse in essere un fatto nuovo, se cioè qualche impedimento di carattere costituzionale sorgesse, la Regione, a mio parere, dovrebbe creare ugualmente un ente regionale dei trasporti, così come è stato fatto in Sicilia, per dare almeno l'avvio a una futura pubblicizzazione.

In Sicilia è stata costruita, da diversi anni, l'Associazione Siciliana dei Trasporti e

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

le società private non sono state incorporate o sopresse. Addirittura l'ente regionale ha iniziato la sua attività con la gestione delle autolinee passive, i cosiddetti rami secchi per la iniziativa privata. Considero apprezzabile anche questo sforzo da parte della Regione Siciliana, così come sarebbe altamente apprezzabile se da parte della Regione Sarda venisse fatto uno sforzo analogo. Sarebbe pur sempre l'avvio verso un processo di pubblicizzazione per il coordinamento dei trasporti. La Regione deve ottenere il rispetto dell'articolo 3 dello Statuto; deve essere estremamente gelosa di queste prerogative statutarie.

Ma l'articolo 3 dello Statuto speciale non sempre è stato rispettato, come già ho avuto modo di denunciare in qualche altro mio intervento in materia di trasporti. Dice questo articolo, alla lettera g), che la Regione ha competenza primaria in materia di tranvie e di linee automobilistiche. Poiché, però, non si parla di linee filoviarie, il Ministro ai trasporti si permette il lusso di ignorare la Regione Sarda, di calpestare le prerogative affidando direttamente le concessioni alle società che gestiscono attività filoviarie. Eppure la Giunta regionale non protesta. Sono state date concessioni di 20 e di 25 anni anche a Cagliari alla Società Tranvie senza che si sia levata, da parte vostra, signori della Giunta, una sola voce di protesta.

Il collega Covacivich ha parlato di indennizzo. Sappiamo bene che non ci si può sottrarre a questo obbligo costituzionale. In Italia, purtroppo, non è consentito fare delle nazionalizzazioni o delle pubblicizzazioni senza pagare un pesante scotto. L'esempio recente della nazionalizzazione dell'industria elettrica ne è la prova più evidente. Va detto a questo proposito che, in Sardegna, le concessioni di autolinee sono tutte provvisorie, e credo che difficilmente sia sostenibile, sul terreno giuridico, che anche in presenza di concessioni provvisorie si debba ugualmente pagare lo scotto dell'indennizzo per mancato guadagno. Ma anche se così fosse, si paghi pure questo indennizzo! Per ciò che concerne l'incasso del 1963 il collega Covacivich ha parlato della somma di tre miliardi e 288 mi-

lioni per tutte le 40 società che gestiscono i trasporti su strada. Ma uno dei problemi principali è quello che riguarda il modo per cui si arriva alla pubblicizzazione. Quale fatto nuovo — si è chiesto ieri il collega Covacivich — è intervenuto dal mese di marzo dell'anno scorso per modificare gli impegni di questa Giunta e consentire di avviarci verso una pubblicizzazione? Il problema sta proprio qui. Lei, l'anno scorso, quando era Assessore ai trasporti, non era favorevole nemmeno alla pubblicizzazione delle ferrovie concesse, si era anzi espresso nettamente contro. Ma di fatti nuovi ve ne sono stati tanti, fino al punto che due o tre mesi fa il Consiglio ha votato all'unanimità a favore della statizzazione delle ferrovie concesse.

A me pare che dal porto alle zone industriali, ai trasporti su strada, alle Ferrovie dello Stato debba attuarsi un collegamento che non ammetta la concorrenza da parte di privati, che debba costituire un tutt'uno organico, efficiente, sicuro e che debba soprattutto assolvere a compiti di utilità verso la collettività regionale. Gli altri fatti nuovi quali sono stati? Il più grave è stato l'attacco dell'A.N.A.C. su tutto il territorio nazionale ai nostri istituti, e, per quanto ci riguarda, un attacco feroce insolito nei confronti della Regione Sarda.

L'A.N.A.C. già ha soppresso — a nulla vale dire che ciò è avvenuto senza autorizzazione — decine e decine di corse. Raramente si effettua una corsa nei giorni festivi, salvo quei servizi speciali che sono di maggior resa per le società. Sono stati, inoltre, decisi spostamenti di orari che hanno provocato vivissime proteste. Il Sindaco di Lanusei, ad esempio, recentemente, il Sindaco di Perdasdefogu, le popolazioni di Castiadas, di San Vito, di Sinnai protestano perché, anziché avere una linea diretta, come prima, oggi hanno una linea divisa, quindi i passeggeri sono costretti a pagare due corse e, soprattutto, ad effettuare dei pesanti trasbordi.

COTTONI (P.S.D.I.), Assessore ai trasporti e turismo. Gli spostamenti di orario

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

sono stati fatti su richiesta delle Amministrazioni comunali.

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). Io le posso dire che l'Amministrazione comunale di Lanusei, come quella di Perdasdefogu, ha protestato perché l'arrivo della corriera sulla linea Lanusei-Cagliari è stato posticipato di 45 minuti. Non credo, dunque, che le Amministrazioni comunali possano prima aver richiesto il cambiamento d'orario per poi protestare. Dicevo che l'A.N.A.C. ha sferrato un attacco pesante in cui si minaccia la totale soppressione delle linee e senza il consenso e senza l'intervento dell'autorità regionale di aumentare le tariffe. Ciò risulta non soltanto dalle notizie apparse su tutti i giornali, da «L'Unione Sarda», fino a «Il Globo», ma anche dai comunicati ufficiali dall'associazione nazionale delle autolinee. Si minaccia, inoltre, di non applicare i contratti di lavoro e di fatto accade che i contratti di lavoro non vengono applicati. Ci sono voluti 16 mesi, come ricordava ieri il collega Ghirra, per poter rinnovare il contratto dei dipendenti delle autolinee, e questo contratto ancora non ha applicazione. I padroni delle autolinee richiedono non soltanto aumenti di tariffa, ma, con l'arma del ricatto, anche dei benefici per il trasporto postale (9 mila lire a chilometro e quando si tratta di più di una corsa al giorno 18 mila a chilometro). Chiedono di ottenere sovvenzioni chilometriche così come le ottengono le ferrovie concesse.

Caro onorevole Covacovich, se è vero, come è stato detto anche dal Presidente della Regione, come è stato detto da tutto il Consiglio, che non si può tollerare che rimangano le Ferrovie concesse in Sardegna, che è necessario statizzarle anche perché in fondo è lo Stato che paga 3 miliardi di integrazione, mi pare che se le autolinee sono così pesantemente passive, come si dice, se la Regione sarà costretta ad erogare sovvenzioni chilometriche come per le ferrovie in concessione fa lo Stato, tanto vale che la Regione si accolli l'onere totale della gestione delle autolinee, tanto vale che la Regione metta fine a questa situazione caotica istituendo l'ente regio-

nale e cercando di mettere ordine e di rendere dei servizi efficienti.

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ma ce ne sono di queste sovvenzioni chilometriche?

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). Le hanno chieste, e, senza voler fare un processo alle intenzioni, sono sicuro che le darete. Vi hanno chiesto esenzioni fiscali, vi hanno chiesto riduzioni delle imposte sui carburanti. Intanto pochi giorni fa si è riunito il Comitato consultivo dei trasporti, presieduto dall'onorevole Assessore ai trasporti, ed ha accettato tutte le richieste padronali, se sono giuste le informazioni diramate dall'«Agenzia Italia». Adesso è la Giunta che dovrà decidere ed io credo che nessuna occasione sia migliore di quella offerta dalla discussione odierna per dimostrare la volontà della Giunta nel respingere il ricatto e le accuse dell'A.N.A.C.

Un ultimo problema, per non dilungarmi oltre, ed ho finito; non parlerò della situazione interna che vige nelle aziende. Si attuano criteri disciplinari che non si ritrovano in altri settori privati, dove i padroni qualche volta calcano pesantemente la mano sui lavoratori. Sono all'ordine del giorno i licenziamenti, nonostante vi sia una stabilità giuridica dei posti di lavoro; le sospensioni ed altri provvedimenti odiosi vengono adottati per cose da nulla, per il berretto messo male, per il colletto sbottonato, come accadeva un tempo sotto le armi. Non parlerò neppure degli altri problemi sindacali o contrattuali. Però mi pare di dover dire, in risposta alle pretese ed ai ricatti padronali, che le aziende che gestiscono le autolinee sono tutte inadempienti. Credo che tutti noi, onorevoli colleghi, siamo convinti dell'esistenza di inadempienze tali, anche in materia contrattuale, in materia giuridica, normativa, che di per sé sono motivo di decadenza immediata delle concessioni e di esproprio senza un soldo di indennizzo. Ad esempio, quando la Pani, a Sassari, nel servizio urbano applica soltanto il contratto A.N.A.C. è inadempiente e deve essere considerata decaduta. Abbiamo una Regione che

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

non è in grado di fare applicare i capitoli. Abbiamo una Regione soltanto disposta a dare sovvenzioni, ma non ad intervenire così come deve.

Io credo, onorevoli colleghi, che i motivi che ci hanno indotto a presentare questa mozione, e i motivi che abbiamo avuto l'onore di illustrare in questa assemblea faranno convinto il Consiglio, tutti i Gruppi, della necessità di avviarcì verso una pubblicizzazione regionale dei trasporti e di intervenire subito perché siano rigettate le richieste ricattatorie e provocatorie dei padroni delle autolinee. *(Consensi a sinistra)*.

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

PUDDU (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, nuovamente l'attenzione del Consiglio ad opera dell'opposizione di sinistra è portata sul problema dei trasporti. Non è casuale che questo problema siano le opposizioni a portarlo avanti con sistematicità, che non è voluta o ricercata, ma che è data dalla indifferenza della Regione in materia e dalla sempre maggiore importanza che i trasporti hanno nella nostra vita associata. La mozione in discussione non fa che porre l'accento su un altro settore particolare: i trasporti automobilistici. Resta da dimostrare se le cose dette hanno una rispondenza con la situazione isolana dei trasporti su gomma e se sia possibile trovare rimedio alle situazioni denunciate. Non vi è chi non concordi sul fatto che nel settore agiscono aziende di certe dimensioni, altre a carattere familiare, contornate dai servizi integrativi gestiti dalle società che agiscono nel settore dei trasporti su strade ferrate. La Regione in questo settore ha sempre operato senza un piano preciso, senza alcun coordinamento, e l'iniziativa regionale si è limitata a porre in essere tutte quelle concessioni chieste dai privati, che ovviamente tenevano conto di un solo calcolo: l'utile che l'azienda poteva trarne. Tutto: orari, frequenze, tariffe, itinerari, è lasciato al privato. Gli utenti, le amministrazioni pubbliche, noi stessi, del resto, interveniamo

quando le situazioni sono ad un punto tale per cui unico provvedimento, tutto ciò che si può fare, data la mancata volontà politica della Giunta regionale, è la protesta.

Anche questa volta questo dibattito si concluderà con una denuncia di fatti provati, di situazioni reali, ma la maggioranza non riuscirà a trovare la strada giusta, che è la regionalizzazione o pubblicizzazione dei servizi. Occorre avere il senso del problema, e comprendere che ormai i tempi sono maturi per un intervento organico, coordinato che dia agli enti pubblici, e per prima alla Regione, la giusta responsabilità; in caso contrario si pone una domanda che può apparire semplicistica, ma che denuncia il vuoto politico della Giunta: cosa sta a fare un Assessore ai trasporti, se i suoi compiti si limitano ad approvare ciò che i privati chiedono o pretendono? La funzione dell'Assessorato dei trasporti noi la concepiamo diversa. L'Assessorato non deve essere un semplice ufficio che registra volontà ed iniziative altrui. Deve l'Assessore riconoscere che in questo modo si lasciano aperti i problemi, si appesantiscono le situazioni. Abbiamo noi competenza legislativa in proposito. L'articolo 3 dello Statuto al comma g) ci dà la potestà di intervenire. Ed allora perché la Regione non si avvale di questa sua funzione, perché al Consiglio non vengono portate tutte quelle proteste che servono a risolvere nel modo giusto il problema? La Giunta deve essere chiara in proposito. I privati minacciano continuamente la sospensione dei servizi. Dopo il convegno di Macomer e di Oristano, dove i 38 rappresentanti di aziende avevano chiesto il rimborso di una parte della imposta di fabbricazione sui carburanti, del bollo e dell'I.G.E. sui biglietti, l'eliminazione dei servizi abusivi (servizi abusivi che dimostrano l'inefficienza delle autolinee e la riduzione dei programmi di esercizio), noi pensiamo che la Regione debba dirci chiaramente che cosa intende fare.

La Regione non può assistere a tutto ciò senza pronunciarsi dimenticando le sue possibilità, la sua potestà legislativa, il suo potere di dare o revocare le concessioni. La Giun-

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

ta regionale deve essere chiara. Ultimamente «Il Globo» riportava un comunicato dell'A.N.A.C. in cui si minacciava la serrata. Noi pensiamo che non si possa restare ulteriormente immobili. Gli elementi che la maggioranza ha portato (l'unico intervento è quello dell'onorevole Covacovich) sono tali da distorcere, confondere la questione. Si è lontani dal seguire l'esempio della Regione Siciliana. Quali sono gli ostacoli che può trovare la Giunta regionale per non fare altrettanto in Sardegna? Si può discutere sullo strumento, sui tempi, sui modi, ma si deve ottenere la eliminazione dell'attuale strozzatura, dell'attuale mancato coordinamento dei servizi con un preciso intervento. Può essere utile un ente regionale sardo, può essere utile la regionalizzazione e la pubblicizzazione. Non è questo il momento di affrontare tutto intero il discorso; vogliamo che la Giunta dica quale è la sua volontà, quali sono le sue idee in proposito. Dopo le recenti manifestazioni di volontà unitaria del Consiglio, che ha chiesto la statizzazione delle ferrovie in concessione, noi pensiamo che si possa trovare l'accordo su alcuni problemi fondamentali. L'importante oggi è che si trovi la volontà unitaria per arginare l'aumento delle tariffe, come è stato ricordato nell'illustrazione della mozione, per dare tranquillità al personale dipendente che chiede il rispetto dei contratti di lavoro, per assicurare i servizi alla collettività.

Non si dica che non è possibile revocare le concessioni per gli oneri finanziari da sostenere, perché si dimentica allora, non sappiamo se in buona fede, non sappiamo se in mala fede, che non siamo tenuti ad acquistare né gli impianti a terra né i mezzi. La Regione in forza dei suoi poteri dà una concessione che è un atto unilaterale della pubblica amministrazione. Le concessioni, arrivate alla scadenza, possono o non possono essere rinnovate. I conti fatti dall'onorevole Covacovich non sono pertinenti. Non si tratta di procedere ad espropri, si tratta di non rinnovare le concessioni e non trova fondamento giuridico l'esborso dei miliardi per l'acquisto degli impianti e dei mezzi. I mezzi e gli impianti

possono diventare materia di trattativa sul piano della libera concorrenza. Il problema, dunque, signori della Giunta, si pone in questi termini: se voi continuerete sulla vecchia strada troverete da parte nostra la continua denuncia a nome delle popolazioni e degli utenti; i lavoratori dipendenti avranno bene il diritto di lamentarsi, di ricercare alla base una azione unitaria che tenda a rovesciare la vostra impostazione. Se riconoscete un valore sociale, una utilità ai servizi in concessione, dovete cambiare politica; non è mai tardi per riconoscere gli errori.

La fiducia negli istituti si ottiene con delle scelte coraggiose. L'opinione pubblica ha già fatto la sua scelta, vuole servizi migliori e a tariffe giuste. Noi questo dobbiamo garantire. I lavoratori dipendenti dalle aziende chiedono il riconoscimento dei loro diritti. Questo noi dobbiamo assicurare. Non si dimentichi che ognuno di noi rappresenta gli interessi della Regione, e che si cerca di trovare un coordinamento al suo sviluppo anche settoriale. Mentre si rivendica maggiore potestà legislativa, signori della Giunta, non si è capaci di utilizzare gli strumenti a disposizione della Regione. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, fate che questa discussione serva e che non si abbia ancora a deludere la pubblica opinione ed i lavoratori. (*Consensi a sinistra*).

PRESIDENTE. Suspendo la seduta.

(*La seduta, sospesa alle ore 11 e 10, viene ripresa alle ore 11 e 25*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GARDU

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

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Onorevole Presidente, onorevoli consiglieri, la mozione per la pubblicizzazione delle autolinee in concessione ha la sua origine in un ordine del giorno con il quale i concessionari riuniti in assemblea, dopo aver esaminato la situazione di crisi delle

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

loro aziende, sollecitavano una serie di provvedimenti da parte dell'Amministrazione regionale. L'ordine del giorno aveva in effetti un contenuto ultimativo e provocatorio, nel senso che i concessionari, nel caso di mancato accoglimento delle loro richieste, minacciavano una serie di provvedimenti quali la soppressione di numerosi servizi e la riduzione del personale. Fu quell'ordine del giorno l'occasione per la mozione in discussione, per la messa in stato di accusa delle aziende concessionarie e per la richiesta di trasferimento alla pubblica gestione. L'onorevole Ghirra chiedeva ieri quale fosse il pensiero della Giunta in merito alla pubblicizzazione delle autolinee e quale fosse la nostra scelta politica. Rispondo che, personalmente, come socialdemocratico, sono favorevole alla gestione pubblica, ma che le notevoli difficoltà di ordine amministrativo e gli oneri finanziari conseguiti che verrebbero a gravare sulla pubblica amministrazione mi rendono oggi perplesso sulla validità e produttività del provvedimento. Ritengo, pertanto, che la richiesta di pubblicizzazione delle autolinee sia un problema che non ha un carattere di urgenza e di attualità, in quanto, qualora si dovesse procedere nel senso prospettato, si dovrebbe necessariamente soprassedere al soddisfacimento di molteplici annose ed indilazionabili esigenze pubbliche.

Io non posso condividere, d'altra parte, il quadro catastrofico degli autoservizi operanti in Sardegna quale ci è stato delineato dall'onorevole Ghirra. Non escludo che si verifichino insufficienze e disservizi, ma lo sviluppo dei trasporti in Sardegna e le modalità di esercizio consentono oggi i più sicuri e rapidi collegamenti fra i numerosi centri. L'onorevole Ghirra saprà certamente che in Sardegna operano 53 aziende che esercitano 275 autolinee collegando tutti i centri dell'Isola con diverse coppie di corse giornaliere. Si aggiunge che, ove venisse fatto un raffronto tra gli incrementi degli autoservizi operanti in Sardegna e di quelli operanti in tutto il territorio nazionale si constatarebbe che, raffrontando i dati del 1949 con quelli più recenti del 1962, mentre su tutto il terri-

torio nazionale i chilometri effettuati dagli autobus sono passati da 295.496.339 a 797 milioni 826.798 con un incremento del 17 per cento, i chilometri effettuati in Sardegna hanno avuto un incremento del 26 per cento. Il complesso dei servizi della Sardegna che nel 1949 costituivano il 2,3 per cento del totale nazionale, nel 1962 è passato al 3,5 per cento, nonostante la popolazione della Sardegna rispetto al totale nazionale abbia subito un aumento minimo essendo passata da circa il 2,7 per cento al 2,8 per cento.

Per quanto riguarda le modalità di esercizio, può sicuramente affermarsi che nelle autolinee della Sardegna la velocità media e la sicurezza non sono assolutamente inferiori a quelle delle autolinee in servizio in altre regioni. Per quanto attiene, in particolare, ai tempi di percorrenza, questi ovviamente vengono fissati in relazione all'andamento altimetrico e planimetrico delle strade da percorrere. D'altra parte l'obiezione contrasta con quanto denunciato dalle Commissioni interne delle Società S.A.T.A.S. e S.C.I.A., circa la presunta imposizione di tempi di percorrenza insufficienti; il che, in breve, porterebbe alla constatazione che i servizi sono troppo rapidi. In ogni caso è bene precisare che non può, comunque, essere superata la velocità di 70 chilometri orari. Per quanto attiene alla sicurezza di servizio, a parte il vigilante controllo tecnico dell'Ispettorato, deve rilevarsi che il materiale mobile impiegato è, in generale, moderno ed efficiente. Non si può, d'altra parte, parlare di sviluppo disorganico degli autoservizi extraurbani, in quanto, se è pur vero che l'iniziativa dei nuovi servizi viene assunta in genere dai concessionari è anche vero che a sollecitarne l'istituzione sono le esigenze locali rappresentate dagli enti pubblici, mentre i servizi stessi vengono realizzati dopo un accurato iter procedurale, che prevede, una pubblica riunione compartimentale, nella quale vengono esaminate tutte le domande nel quadro delle esigenze pubbliche e tenuto conto del coordinamento con tutti gli altri sistemi di trasporto, coordinamento che successivamente viene esaminato dall'apposito Comitato Regionale

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

di Coordinamento trasporti presieduto dall'Assessore ai trasporti.

Circa la riduzione dei servizi in atto, si può precisare che proprio in vista dei riflessi negativi sull'utenza non è stata autorizzata alcuna sostanziale riduzione dei programmi di esercizio, ad eccezione di singole soppressioni di corse nei soli giorni festivi, nei quali si registra una assoluta mancanza di traffico, anche per la concorrenza effettuata dai servizi abusivi. Similmente si può precisare che non sono stati compiuti licenziamenti del personale in servizio. Tutto ciò premesso, deve essere rilevato che in effetti...

CAMBOSU (P.S.I.U.P.). Puggioni ha cacciato via i membri della Commissione interna a Nuoro.

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Io non ne ho avuto conoscenza.

Tutto ciò premesso, deve essere rilevato che le aziende concessionarie vengono attualmente a trovarsi in una preoccupante situazione finanziaria determinata sia dal sensibile aumento dei costi di esercizio, sui quali incidono prevalentemente gli oneri per il personale, e dalla costante e progressiva contrazione del traffico dovuta al vertiginoso sviluppo della motorizzazione privata e alla concorrenza dei servizi abusivi. (*Interruzione*).

La precaria situazione del settore è stata oggetto di approfondito esame da parte del Comitato regionale coordinamento trasporti, il quale, riconosciuto lo stato di disagio in cui versano le aziende esercenti servizi automobilistici pubblici di linea, ha provveduto alla formulazione di un voto inteso a suggerire e raccomandare agli organi competenti l'adozione di alcuni provvedimenti contingenti, nonché l'esame di altri eventuali interventi che, concorrendo ad un parziale riequilibrio degli esercizi aziendali, consentano di continuare ad assicurare gli indispensabili pubblici servizi ai centri urbani e particolarmente a quelli minori e maggiormente decentrati per i quali i servizi automobilistici costituiscono l'unico stabile mezzo di collegamento.

Il Comitato di coordinamento trasporti ha formulato alcune proposte che saranno esaminate dalla Giunta. Alcune proposte sono state già illustrate anche dal collega Cambosu. A ogni modo, fino a questo momento la Giunta non ha adottato alcun provvedimento.

GHIRRA (P.C.I.). Ma quali sono queste proposte?

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Sono state già illustrate dal collega onorevole Cambosu. Rimborso, per esempio, delle spese per quanto riguarda il carburante, sovvenzione per i chilometraggi, i pochi aumenti tariffari, la soppressione di alcune corse in alcuni servizi eccetera. La Giunta esaminerà queste proposte, però posso dire che fino ad ora non è stato adottato alcun provvedimento da parte della Giunta.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Le consta che tra la S.A.T.A.S. e la F.I.A.T. vi siano dei rapporti affettuosi?

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Io non lo so.

L'opposizione della Giunta alla pubblicizzazione delle autolinee trova soprattutto i suoi motivi fondamentali nelle ragioni di carattere finanziario che sono state illustrate ieri dall'onorevole Covacovich ed in considerazioni di natura giuridica che costituiscono anch'esse un ostacolo insormontabile per la adozione del provvedimento invocato dai presentatori della mozione. L'onorevole Ghirra sa bene che l'istituto della revoca per pubblico interesse, disciplinato dall'articolo 33 della legge 28 settembre 1939, numero 1822, può trovare immediata applicazione quando si verifichino circostanze obiettive tali da giustificare la revoca medesima.

MANCA (P.C.I.). C'è una legge regionale per la revoca anche delle concessioni delle autolinee.

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Non è ammissibile la modi-

IV LEGISLATURA

CCLXV SEDUTA

9 LUGLIO 1964

fica o la revoca di una concessione di autoservizi se non nei casi previsti dal citato articolo 33 della legge 1822. Il recesso del rapporto, operato dall'Amministrazione, allorché il concessionario non fornisca, oggettivamente, il servizio che si era obbligato a prestare e chiamato impropriamente «revoca» consiste, in sostanza, in un fenomeno di decadenza. Questa viene pronunciata quando il privato, anche senza sua colpa, non soddisfa alle esigenze fondamentali per cui il rapporto di concessione fu costituito. In materia di autolinee, l'istituto della decadenza è disciplinato dall'articolo 34 della legge 1822, che prevede i casi che possono dare origine alla decadenza stessa della concessione e la procedura da seguire; in particolare stabilisce che la pronuncia di decadenza debba essere preceduta da due successive diffide intimare al concessionario e diventa operativa dalla scadenza del termine stabilito nell'ultima diffida.

Come è evidente, questo è il punto fondamentale, la adozione del provvedimento di decadenza presuppone degli inadempimenti da parte del concessionario che debbono essersi già verificati ed essere accertati al momento in cui viene formulata la prima delle due diffide previste dall'ultimo comma del succitato articolo 34. Da ciò deriva che eventuali inosservanze dei doveri del concessionario, non ancora obiettivamente verificatesi (i concessionari delle aziende hanno minacciato una serie di provvedimenti, ma questi provvedimenti ancora non sono stati attuati) anche se preannunciate non concretano il presupposto necessario per l'applicazione della decadenza. Nella specie, quindi, tale istituto non può ancora trovare applicazione. Quindi occorre che i concessionari delle autolinee...

GHIRRA (P.C.I.). Questo è il parere dei compari della S.A.T.A.S.

COTTONI (P.S.D.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. E chi ha detto una cosa simile? I presentatori della mozione hanno posto il problema della pubblicizzazione delle autolinee in seguito all'ordine del giorno

votato in assemblea dai concessionari, i quali minacciavano una serie di provvedimenti nel caso di mancato accoglimento di alcune richieste presentate all'Amministrazione regionale. Ma se l'ordine del giorno, ripeto, aveva indubbiamente un contenuto ultimativo e provocatorio, i concessionari non hanno finora adottato alcun provvedimento sulla riduzione del personale. Non sussistono, quindi, i presupposti per una dichiarazione di decadenza delle concessioni; ma oltre i motivi di natura giuridica vi sono soprattutto considerazioni di carattere organizzativo e finanziario che giustificano la netta opposizione della Giunta all'accoglimento della mozione sulla pubblicizzazione delle autolinee. (*Consensi*).

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

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, debbo dire che a me sembra molto contraddittorio il sistema che ha usato la maggioranza nell'intervenire in questa discussione e che ha usato poi lo stesso Assessore nel rispondere alla mozione. Mi sembra molto contraddittorio, perché in sostanza la maggioranza un giudizio sulla politica dei trasporti l'aveva già dato a suo tempo licenziando dall'Assessorato ai trasporti l'onorevole Covacovich e quel licenziamento, senza dubbio, tra le altre cose significava anche un giudizio sulla politica che nel settore dei trasporti e del turismo era stata seguita dall'onorevole Covacovich. Ripeto, un giudizio su quella politica era già stato dato dalla maggioranza, tanto è vero che al posto dell'onorevole Covacovich, in un Assessorato importante, la maggioranza che da dato vita alla nuova Giunta aveva preferito collocare l'esponente di un partito che si colloca più a sinistra delle posizioni rappresentate invece dall'onorevole Covacovich. E poi la realtà è che invece nella discussione di questa mozione il Gruppo della Democrazia Cristiana, ha dato mandato all'onorevole Covacovich di esprimere il suo orientamento.