

CXIII SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

GIOVEDÌ 14 LUGLIO 1966

Presidenza del Vicepresidente GARDU

INDICE

Disegno di legge: «Agevolazioni ai Comuni per la municipalizzazione dei pubblici servizi e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche».
(18) (Continuazione della discussione):

PEDRONI, relatore di minoranza	2209
DETTORI, Presidente della Giunta	2212-2221
PAZZAGLIA	2220
MANCA	2222
MELIS PIETRO	2222
ZUCCA	2222
CONGIU	2223
(Votazione segreta)	2224
(Risultato della votazione)	2224

La seduta è aperta alle ore 10 e 30.

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

Continuazione della discussione del disegno di legge: «Agevolazioni ai Comuni per la municipalizzazione dei pubblici servizi e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche». (18)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del disegno di legge: «Agevolazioni ai Comuni per la municipalizzazione dei pubblici servizi e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pedroni, relatore di minoranza,

PEDRONI (P.C.I.), relatore di minoranza.

Signor Presidente, non credo sia necessario da parte mia, come relatore di minoranza, un lungo intervento, anche perchè nel corso della discussione generale sono stati ampiamente illustrati i motivi del nostro dissenso su questo progetto di legge. D'altra parte, gli oratori di maggioranza che sono intervenuti e la relazione finale di maggioranza non hanno portato argomenti convincenti per dimostrare la bontà e la validità dei provvedimenti proposti. Si può dire, anzi, che gli oratori della maggioranza hanno voluto fare un tentativo di difesa di una legge che essi stessi giudicano non buona, risultato di una lunga trattativa, e perciò stesso un compromesso che in definitiva non accontenta nessuno e non risolve nessuno dei problemi che si tenta di affrontare.

Che cosa è risultato in definitiva dagli interventi degli oratori della maggioranza e dalla stessa relazione finale di maggioranza? Che inizialmente il progetto di legge riguardava soltanto la pubblicizzazione delle tranvie di Cagliari, il che portò ad un passo dall'apertura di una crisi di Giunta; in secondo luogo, che si è arrivati dopo lunghe discussioni e compromessi alla formulazione del disegno di legge che andiamo ora discutendo. L'onorevole Del Rio ci ha chiaramente detto che un disegno di legge che prevedesse solo la municipalizzazione dei servizi di trasporto urbano non sarebbe passato in Consiglio, e l'onorevole Catte aggiunge che

non si poteva isolare il problema dei trasporti e chiedere per la sua soluzione un sacrificio alle zone interne; perciò il problema della pubblicizzazione dei servizi è stato inserito in una visione più ampia. In sostanza, il discorso che si è fatto è questo: date anche a noi un pezzo della torta, oppure la torta non sarà mangiata da nessuno e per di più ci sarà la crisi della Giunta regionale.

Su questa base, signor Presidente, fu raggiunto un accordo, che tra l'altro prevede l'elargizione di 700 milioni, per risanare il bilancio della Società Tramvie Sarde. Su questo particolare l'onorevole Catte non ha speso una parola nel suo intervento. Dobbiamo, quindi, considerare il silenzio del Gruppo socialista come assenso incondizionato a questa elargizione? Ma poichè da parte democratico-cristiana si insiste nel giustificare questo dono, e poichè si dimostra molta fretta per l'approvazione del disegno di legge, una domanda è lecita: sono forse state fatte delle anticipazioni su questi 700 milioni, per cui vi è da parte della Giunta la necessità di approvare questo disegno di legge per regolarizzare tutto? Se così fosse, se anticipazioni ci fossero state, si spiegherebbero i patteggiamenti, il «tu dai una cosa a me e io do una cosa a te». Si capirebbe meglio, cioè, la base del compromesso, dal quale è scaturito questo disegno di legge.

Sta di fatto che il disegno di legge, che inizialmente aveva come scopo la pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbano, in definitiva non pubblicizzerà un bel niente. E' perciò che l'onorevole Catte ha dovuto ammettere ieri che, sebbene il disegno di legge non impegni il Comune di Cagliari alla pubblicizzazione dei servizi, la Giunta regionale sarà impegnata, attraverso un ordine del giorno, a riservare parte degli stanziamenti a tale scopo. E l'onorevole Defraia, nella sua relazione finale, ha aggiunto che per tagliar corto su tale argomento il Gruppo di maggioranza ha presentato un ordine del giorno che invita la Giunta a destinare prioritariamente per i grossi Comuni la quota parte dei contributi necessari per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto. Onorevole Catte, onorevole Defraia, non è con gli ordini del giorno che si risolve il problema della pub-

blicizzazione dei servizi di trasporto urbano di Cagliari e di Sassari; occorre stabilire in legge e l'obiettivo e il relativo stanziamento.

Gli oratori di maggioranza nei loro interventi hanno più volte ripetuto che il pregio di questo disegno di legge è da individuare soprattutto nel suo carattere non dispersivo degli interventi. La loro tesi sarebbe questa: non è dispersivo, l'intervento, perchè concentrato su 13 Comuni; e l'onorevole Del Rio dice che mai la Regione ha concentrato in un Comune tanti mezzi finanziari. In secondo luogo, il provvedimento non sarebbe dispersivo perchè lo sforzo finanziario è concentrato in tre settori fondamentali: lavori pubblici, legge 167, trasporti urbani. Ma la realtà è un'altra. La realtà è che questo disegno di legge è praticamente disorganico, di scarsa incidenza e finisce soprattutto con l'accrescere la confusione e la dispersione già esistente nell'attuale legislazione regionale; e soprattutto — ed è questo l'aspetto più grave — con questo disegno di legge si finisce col marginalizzare il problema specifico, centrale: quello della pubblicizzazione dei servizi di trasporto.

Altra cosa grave è il fatto che, mentre noi, Consiglio regionale, conduciamo una battaglia nei confronti del Governo per affermare il principio della aggiuntività e straordinarietà del Piano di rinascita, e quindi rivendichiamo gli stanziamenti normali e di legge da parte del Governo, con questo disegno di legge si afferma invece il carattere sostitutivo della Regione rispetto allo Stato. Nel campo delle opere pubbliche, con questo disegno di legge, noi praticamente diciamo che la legge Tupini non è operante in Sardegna, e quindi ci sostituiamo alla legge Tupini e soprattutto, mentre nell'art. 1 della legge alla lettera h) diciamo di voler realizzare complessi organici di opere pubbliche, praticamente rinunciamo a rivendicare l'attuazione dell'ultimo comma dell'articolo 8 dello Statuto speciale. Si tratta, quindi, di un disegno di legge sostitutivo, disorganico, dispersivo.

Tre grossi problemi vuole affrontare il disegno di legge: realizzazione di complessi organici di opere pubbliche; acquisizione delle aree necessarie in base alla 167 e realizzazione delle relative opere di urbanizzazione; assun-

zione diretta dei pubblici servizi. Ma è pura fantasia pensare di poter risolvere questi tre grossi problemi con gli stanziamenti che ci proponete, anche se ne limitate l'assegnazione ai Comuni da voi indicati. Che cosa significa, infatti, procedere all'assunzione delle aree per l'attuazione di piani di cui alla legge 167 e realizzare le opere primarie di urbanizzazione? Si prevede che, se sarà applicata, la 167 (e finora la 167 non ha trovato applicazione e per la mancanza dei mezzi finanziari da parte dei Comuni e per i grossi interessi di classe che ne ostacolano l'applicazione) nei Comuni che superano i 10 mila abitanti interesserà, nei primi tre o quattro anni, almeno un milione e mezzo di metri quadrati di terreno. E' noto che la spesa occorrente per l'acquisizione delle aree e le spese di urbanizzazione primaria sono calcolate in lire 10 mila a metro quadrato; per cui solo per questo settore occorreranno ben 15 miliardi. Ci si obietta che l'acquisizione delle aree e le opere di urbanizzazione verranno realizzate gradualmente e non contemporaneamente in tutte le zone. Ma appunto per questo, quando noi abbiamo calcolato e indicato le aree necessarie e le relative opere di urbanizzazione, ci siamo basati su quanto è necessario realizzare subito. Per Cagliari, ad esempio, noi abbiamo indicato una spesa immediata di 6 miliardi, perchè occorrono immediatamente 600 mila metri quadrati di terreno; tanto è vero che l'onorevole Defraia, nella relazione finale, dice che di terreno ne occorrerebbe molto di più a Cagliari, e parla di un vincolo di circa 2 milioni di metri quadrati che rappresentano il fabbisogno per almeno un quinquennio. Signor Presidente, se si lascia — in omaggio alla decantata autonomia locale — al Comune di Cagliari la facoltà di decidere come utilizzare i 6 miliardi e 894 milioni che il disegno di legge gli assegna, tenuto conto anche della volontà politica degli amministratori che non propende certamente per municipalizzare le tranvie, si comprende subito quale utilizzazione troverà tale somma.

Ma che cosa, in definitiva, intendete per complessi organici di opere pubbliche? Intendete forse quelle opere consorziali, come ad esempio le opere fognarie, che devono essere costruite

dal Consorzio di Cagliari e di Quartu? Ebbene, per questo occorre una spesa di altri 4 miliardi. Oppure intendete la sistemazione dei canali di bonifica che attraversano Olbia quando si sa che quella sistemazione comporta una spesa di 2 miliardi? Bastano questi due soli esempi per dimostrare l'insufficienza del provvedimento e il suo carattere dispersivo e sostitutivo, proprio perchè tende a sostituirsi al Governo nella realizzazione di questi complessi organici di opere pubbliche.

E' stato detto dagli oratori di maggioranza che c'è contraddizione tra la posizione della relazione di minoranza (intesa ad includere i Comuni con 10 mila abitanti tra i beneficiari del disegno di legge) e la nostra posizione odierna che vuole estendere i benefici a tutti i Comuni. La realtà è che il limite di 10 mila abitanti avrebbe avuto un senso se fossero stati accettati gli altri emendamenti da noi presentati in Commissione, che stabilivano la obbligatorietà della municipalizzazione dei servizi di trasporto, se a tal fine fosse stato assicurato uno stanziamento adeguato, e cioè se almeno il 30 per cento delle somme fosse stato impegnato per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbani. Caduto questo principio, caduto cioè il principio fondamentale del disegno di legge — e la maggioranza sostiene che non può essere violata l'autonomia dei Comuni non essendovi alcun obbligo e garanzia per la pubblicizzazione dei servizi —, non si vede perchè si debba mantenere una discriminazione tra i Comuni.

Tenendo conto che la nostra battaglia si accentrava sul problema della pubblicizzazione dei trasporti e l'applicazione della 167, noi proponevamo che Tempio, Ozieri, La Maddalena, Portotorres, S. Antioco, Arbus, Villacidro, Guspini fossero ammessi a beneficiare degli stanziamenti di cui al disegno di legge in esame. E' nostro convincimento che non potevano e non possono essere esclusi i centri nei quali, invece, occorre intervenire per affrontare i due principali problemi che il disegno di legge si prefigge. Ozieri, Tempio e Villacidro, per esempio, sono stati dichiarati, o lo saranno al più presto, centri di interesse industriale regionale. E questo pone a quei Comuni grossi problemi, ed

in particolare il problema delle aree e dei trasporti urbani. Prendiamo Portofino, per esempio, che fa parte di un nucleo di industrializzazione. Questo centro, per lo sviluppo di questi ultimi anni, ha urgenti problemi di collegamento con Sassari e con gli altri centri che gravitano intorno al suo nucleo industriale. Vi è l'urgenza di affrontare il problema dei trasporti urbano ed extraurbano, il problema delle aree per i nuovi insediamenti operai. Vi era e vi è un valido motivo per sostenere che questi centri superiori a 10 mila abitanti siano ammessi a beneficiare degli stanziamenti per risolvere il problema dei trasporti e della applicazione della 167. Ma, caduto il principio della obbligatorietà della pubblicizzazione dei trasporti, e nonostante l'insufficienza degli stanziamenti, non può essere giustificata la discriminazione che si fa a danno di 350 Comuni sardi.

L'onorevole Catte ci ha parlato ieri di un ordine del giorno che impegna la Giunta ad intervenire nei centri minori attraverso le altre leggi esistenti. E' questo un modo come un altro per gettare ancora una volta polvere negli occhi, accendere speranze che ancora una volta andranno deluse. Non saranno certamente le fette di torta che andranno a Nuoro, a Bosa, a Dorgali, a Macomer, a Oliena a risolvere i problemi delle zone interne del Nuorese e del resto della Sardegna. Ma è ormai prassi dei Gruppi di maggioranza, quando si parla delle zone interne più povere, buttare l'offa di pochi miliardi, che lasciano però intatte le strutture nelle quali risiedono le cause della miseria e dell'arretratezza economica e sociale. Sta di fatto che con questo disegno di legge voi cercate di rabberciare alcuni interventi in 13 centri e abbandonate 350 Comuni, i quali si dovranno accontentare dell'ordine del giorno che i Gruppi di maggioranza proporranno. Sta di fatto che voi continuate a sbagliare tutto, incominciando dal titolo del disegno di legge, che prevede agevolazioni ai Comuni per la municipalizzazione dei pubblici servizi e che finisce per non municipalizzare un bel niente, perchè mancano allo scopo e la volontà politica e i mezzi.

Per questi motivi noi siamo contrari a questo disegno di legge. E poichè la maggioranza ha respinto la nostra proposta di sospensiva e

di rinvio alla Commissione per un esame approfondito e per le modifiche necessarie, noi continueremo la battaglia durante la discussione degli articoli per migliorare il disegno di legge e renderlo meno disorganico e per ottenere la soluzione di almeno due degli obiettivi che il disegno vi legge si proponeva: la pubblicizzazione dei servizi di trasporto e l'applicazione della 167. (*Consensi a sinistra*).

PRESIDENTE. E' pervenuto alla Presidenza un ordine del giorno a firma Pazzaglia - Marciano - Fois. Se ne dia lettura.

FRAU, Segretario ff.:

«Il Consiglio regionale, a conclusione della discussione del disegno di legge n. 18; ritenuta la necessità e la utilità economica e sociale della partecipazione dei lavoratori dipendenti dalle aziende di trasporto pubblico alla corresponsabilità della gestione di esse; impegna la Giunta a richiedere ai Comuni ed alle Province che provvederanno alla municipalizzazione od alla pubblicizzazione dei servizi di trasporto pubblico che negli statuti delle Aziende di gestione e, comunque, negli atti istitutivi dei servizi stessi, venga prevista la partecipazione organica dei lavoratori dipendenti agli organi amministrativi della impresa».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Presidente della Giunta.

DETTORI (D.C.), *Presidente della Giunta*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione che si è svolta in quest'aula nei giorni scorsi e che si è conclusa or ora con l'intervento del relatore di minoranza, onorevole Pedroni, pone alla Giunta alcune esigenze di chiarezza e di chiarimento alle quali la Giunta non intende in alcun modo venir meno. Ma è anche necessario che il Consiglio, come ho già avuto modo di dire ieri nell'intervento sulla sospensiva, proceda all'esame dello stesso disegno di legge, dei suoi articoli, in un clima di attesa e pacata serenità.

Mi si presentano due tentazioni opposte: la prima è quella di dare al disegno di legge la possibilità di un esame più ampio e più sereno, di dire che, in fondo, la richiesta che è stata

presentata o di un suo rinvio in Commissione o di un ritiro e di una riformulazione poteva, per la Giunta, avere un'attrattiva, un particolare richiamo, perchè poteva essere per la Giunta e per il Consiglio garanzia di un più approfondito parere, di un più approfondito esame; l'altra è quella di credere che la legge, così come è stata fatta, sia una legge già di per sé buona e perfetta in tutte le sue parti, e che quindi intorno a questa legge non si possano esprimere ragionevolmente proposte di modifiche, tendenti a migliorarne la formulazione degli articoli. Di fronte a queste due tentazioni, credo sia opportuno, per me che vi parlo e per voi tutti, cercare di acquisire alcuni elementi di informazione, di valutare la legge per quello che essa è nel suo valore reale, per poi disporci alla discussione del testo con uno stato d'animo che ci consenta di introdurre quei miglioramenti e quelle modifiche che la maggioranza del Consiglio riterrà necessari.

Io vorrei dire ai colleghi che hanno parlato ed hanno detto — come ha fatto or ora il collega Pedroni — che si tratta di un intervento disorganico, dispersivo (di un intervento che non raggiunge nessuno degli obiettivi che si propone) che il loro è un giudizio massimalistico. E adopero questo termine non per sprecare una parola che tante volte ci viene in mente, per dare un giudizio e una valutazione di aprioristico rifiuto e di aprioristica condanna di ogni censura e di ogni critica dell'atteggiamento altrui. E' un atteggiamento massimalistico perchè, a mio modo di vedere, non consente di cogliere quella che è l'essenza del disegno di legge, essenza importante ma limitata: questo non è lo strumento che deve risolvere i problemi posti ai Comuni della Sardegna in questo particolare periodo della nostra vita, ai Comuni in via di sviluppo; è uno strumento, è un mezzo di intervento limitato, il quale come tale va valutato; è uno strumento che si aggiunge agli altri dei quali Stato e Regione dispongono; è uno strumento di intervento che si aggiunge ad altri che lo stesso Consiglio di recente ha deliberato di porre in essere.

Noi abbiamo indicato tre campi di azione. Prima direzione d'intervento: la pubblicizzazione dei servizi; seconda direzione d'intervento:

la 167; terza direzione d'intervento: i complessi organici di opere pubbliche. E ritenne, la Giunta, al momento in cui presentò il disegno di legge, di scegliere un criterio per indicare i Comuni che avrebbero beneficiato di questi interventi. Cominciamo ad esaminare particolarmente i quattro punti che mi paiono quelli intorno ai quali si è orientata nel suo complesso la discussione.

Cominciamo dal criterio di scelta: si sono rivelate sostanzialmente tre posizioni. Una prima posizione è quella che è stata portata in aula dal collega Pazzaglia. Il collega Pazzaglia ha detto: «Voi scegliete una strada che è contraria a quella che si è proposta il Consiglio in occasione della discussione del Piano quinquennale e del terzo programma esecutivo». Discussione che è stata dominata dal tema delle zone interne, dei territori interni della Sardegna; è stata dominata dalla preoccupazione di soddisfare, in tempi abbastanza brevi e con un programma organico, le esigenze che esistono e non sono soddisfatte di servizi civili e di infrastrutture nel vasto mondo rurale che è tanta parte della nostra Isola. Una seconda posizione è quella emersa nella relazione di minoranza, (che ha trovato consenso da parte di coloro che sono intervenuti a nome del Gruppo comunista fino ad oggi, fino all'intervento del collega Pedroni) e nella quale c'è l'accettazione del criterio di porre un limite al numero degli abitanti, e quindi al numero dei Comuni per i quali si può intervenire, limite da portarsi da 15 mila a 10 mila abitanti. Terza posizione: quella del collega Zucca; il quale ha ritenuto che non si dovesse adottare un criterio per indicare i Comuni beneficiari, perchè dovrebbero essere i dati obiettivi dei quali si dispone a dare alla Giunta un elemento di giudizio, un elemento definitivo di valutazione.

Nessuno dei tre criteri che sono stati indicati, preso di per sé, può essere respinto o rifiutato; nè il criterio che si debba provvedere a soddisfare le esigenze di servizi civili e di infrastrutture di tutti i paesi, di tutti i territori interni della Sardegna, nè quello che vuole che si considerino le esigenze di centri con 10 mila abitanti, nè quello che vuole valutazioni più obiettive non legate al numero degli abitanti.

Ciascuna posizione ha una sua validità. Ma se accettiamo la considerazione pregiudiziale che questo non è il solo strumento di intervento, anche il criterio adottato, di scegliere per le Province di Cagliari e di Sassari centri con popolazione superiore ai 15 mila abitanti, e per la Provincia di Nuoro centri con popolazione superiore a 7 mila abitanti, ha una sua validità, ha una rispondenza a ragioni obiettive, ha una rispondenza a situazioni concrete, concretamente misurabili. Io conosco particolarmente la Provincia di Sassari, ma, per la conoscenza che ciascuno di noi ha della Sardegna, penso che mi sia possibile fare un esame della situazione anche delle Province di Cagliari e di Nuoro. Oggi esistono in Sardegna dei centri che, per il numero crescente di abitanti, per l'addensamento demografico, hanno particolari problemi. Questi centri sono facilmente individuabili e rientrano certamente, salvo che per la Provincia di Nuoro, tutti nelle previsioni del disegno di legge. Esistono altri centri che, pur avendo problemi di addensamento demografico, non sono dalla legge considerati, ma che hanno già trovato o possono trovare considerazioni in altri strumenti e provvedimenti legislativi.

Esistono centri che giuocano nell'ambito del territorio della Sardegna un ruolo primario, una funzione primaria. Se penso alla Provincia di Sassari, certamente questa funzione primaria è esercitata dalla città capoluogo, come pure è esercitata da Olbia e da Alghero, città in sviluppo. E' vero che vi sono altre città che hanno problemi di addensamento demografico, problemi posti dal processo di industrializzazione — e viene ricordato giustamente il centro urbano di Portotorres —, però è anche vero che, se esaminiamo la situazione di ciascuno di questi centri urbani, scopriamo che i problemi dei centri considerati nel disegno di legge sono certamente maggiori e più urgenti. Io faccio il caso, perchè mi pare che il confronto non sia difficile, di Tempio e di Olbia: sono due città che hanno un passato, una storia che è anche fatta di qualche rivalità, di qualche dissenso, di qualche discordia. Nel disegno di legge è considerata la città di Olbia e non è considerata la città di Tempio. Sarebbe stato auspicabile che anche la città di Tempio fosse stata consi-

derata. Ma forse è stato opportuno fermarsi ai 15 mila abitanti per poter dare soluzione ai problemi dei centri che hanno quella popolazione.

Per quanto riguarda le direzioni di intervento, prima di tutto fermiamoci a considerare la 167. La situazione esistente in Sardegna nell'applicazione della legge 167 mi pare debba essere portata a conoscenza del Consiglio. Cagliari ha già adottato due piani: il primo riguarda 124 ettari e prevede una spesa di 1 miliardo 869 milioni, con una incidenza del costo di urbanizzazione di 1.500 lire a metro quadrato; il secondo, che è in corso di predisposizione, riguarda 39 ettari, con un costo di urbanizzazione di 1.950 lire a metro quadrato, per una spesa complessiva di 773 milioni. Il Comune ha in corso lavori per 550 milioni con mutui ottenuti dal C.E.P. Ha poi in corso la richiesta di mutuo di 750 milioni con la Cassa Depositi e Prestiti e una anticipazione dalla GESCAL per completare il piano di urbanizzazione di un primo lotto a Bingia Matta.

Sassari ha un piano, che è stato di recente approvato, che considera 171 ettari ed ha un costo di esecuzione di 3 miliardi e 17 milioni, con una incidenza del costo di urbanizzazione di lire 1.750 a metro quadrato. Il Comune di Sassari, nel piano di urbanizzazione che comprende quattro quartieri, intende dare la precedenza alla zona del Latte Dolce ed ha avanzato richiesta di mutuo alla Cassa Depositi e Prestiti per un miliardo e di anticipazioni alla GESCAL per 300 milioni. Portotorres ha adottato un piano comprendente un unico comprensorio di 59 ettari, con una spesa di 1 miliardo e 870 milioni. Nuoro ha adottato anch'essa un piano comprendente 71 ettari per una spesa complessiva di 2 miliardi e 136 milioni. Il piano adottato da Nuoro non ha ancora avuto approvazione ed è attualmente esaminato dal Provveditorato alle opere pubbliche. Iglesias ha affidato lo studio per la predisposizione dei piani di zona; e similmente Tratalias intende affidare, in previsione dell'intervento stabilito con il terzo programma, uno studio per la urbanizzazione di una parte del suo territorio. Complessivamente in Sardegna sono necessari, per la realizzazione dei piani approvati e dei

piani che sono in corso di approvazione, 9 miliardi e 666 milioni.

Come si può far fronte a questa spesa complessiva di circa 10 miliardi? E' stato, intanto, stabilito (con un emendamento che la Commissione rinascita ha introdotto nel terzo programma esecutivo) che si possa far fronte, in applicazione dell'articolo 13, con i fondi del Piano agli oneri che gli Enti locali incontrano per le spese richieste dalla 167. E' stato ieri ricordato che la legge 167 altro non è che una integrazione e specificazione della 589, che un articolo della 167 prevede che i Comuni possono richiedere i benefici che già ottengono dallo Stato, la erogazione di contributi fissi trentacinquennali e la concessione di mutui dalla Cassa depositi e prestiti per la esecuzione di opere pubbliche. E' stato stabilito, nel terzo programma esecutivo, che all'intervento a favore degli Enti locali debbono essere destinati 2 miliardi e 500 milioni, dei quali almeno un terzo vanno dedicati appunto all'applicazione della legge 167. Quindi, circa 1 miliardo è disponibile per coprire la parte di oneri posta a carico dei Comuni dalla differenza tra il contributo che viene dato dallo Stato e la spesa effettiva che i Comuni debbono affrontare per la urbanizzazione.

Ci sono poi alcuni interventi già avviati e in corso. Ho ricordato due interventi della città di Cagliari: un mutuo già ottenuto (550 milioni) dal CEP, ed un altro di 150 milioni come anticipazione dalla GESCAL, mentre è in corso una richiesta di nuovo mutuo. Complessivamente le richieste di mutuo e di anticipazioni ammontano a circa 3 miliardi. Rimarrebbero, evidentemente, 6 miliardi di spesa, da coprire per l'attuazione di piani di zona già approvati o in corso di approvazione; e noi pur essendo certi che le somme che metteremo a disposizione dei Comuni non saranno sufficienti perchè non potranno evidentemente essere destinate tutte alla 167, crediamo che una parte notevole di opere di urbanizzazione potrà essere avviata e realizzata. Tanto più che non ci è preclusa la strada (direi anzi che la strada ci è aperta da un emendamento apportato dalla Commissione al Piano quinquennale, che ha elevato lo stanziamento disposto a favore della edilizia popolare) di un nuovo intervento per lo

stesso problema con il quarto programma esecutivo.

Io non vorrei far polemica con nessuno; voglio soltanto puntualizzare un aspetto molto semplice delle questioni che sono state affrontate in aula dai colleghi dei Gruppi della destra. Noi non siamo qui chiamati a dare un giudizio sulla validità della 167 per sè stessa. Direi che, se dovessimo dare un giudizio sulla sua validità, le posizioni nostre potrebbero probabilmente essere diverse; siamo tutti persuasi, però, che il costo delle aree determinato dalla indiscriminata espansione dei centri urbani, degli agglomerati urbani, meritava da parte del potere pubblico un intervento in certo modo disciplinatorio rispondente a due esigenze fondamentali delle comunità. La prima esigenza era quella di mettere a disposizione aree che non avessero una incidenza crescente nel costo degli alloggi, e la seconda era quella di scegliere zone di urbanizzazione che fossero dotate di tutti i servizi ed avessero una loro dignità urbanistica. Stiamo discutendo non dei danni che la 167 può avere arrecato, dei ritardi portati allo sviluppo edilizio, delle cause della crisi edilizia; stiamo discutendo di una legge che il Parlamento ha approvato, che alcuni Comuni della Sardegna sono chiamati ad applicare, per la cui applicazione lo Stato dispone di mezzi finanziari in misura non sufficiente e per la quale, quindi, si pone, a nostro giudizio, l'esigenza dell'intervento della Regione.

Ritorna un discorso di carattere più generale, che è quello della aggiuntività. Per me esso non può mai essere riferito, ed è stato già detto altre volte, ad un criterio particolaristico che consideri opera per opera, intervento per intervento, settore per settore, perchè, se noi adottassimo un criterio che cerchi di stabilire in quale misura riusciamo a difendere il principio dell'aggiuntività nell'esecuzione di ogni opera, di ogni intervento, o di ogni settore, noi probabilmente chiuderemmo l'Amministrazione regionale in un cerchio dal quale non riuscirebbe ad uscire.

Esiste un problema di priorità di scelta: in Sardegna, constatiamo tutti oggi che il settore dell'edilizia è in crisi, che vi sono interventi possibili e necessari e che questi interventi si

chiamano (come ha ricordato il collega Occhioni): più pronta realizzazione della legge n. 15 sui mutui edilizi (un'accresciuta disponibilità di fondi per l'applicazione di quella legge) e accresciuta speditezza nell'attuazione delle opere pubbliche che sono state programmate e per le quali sono disponibili i finanziamenti; ma anche, se noi esaminiamo i dati dei quali disponiamo, rapida utilizzazione dei fondi statali per l'edilizia popolare sovvenzionata, la cui utilizzazione è per tanta parte legata all'attuazione della 167. Prendiamo, per esempio, la situazione dei fondi GESCAL: ci sono dati per tutta l'Italia, e anche per la Sardegna, che dimostrano che nel 1965 il numero delle giornate-operaio impiegate nella realizzazione dei complessi edilizi con fondi GESCAL ha segnato, in tutte le regioni del nostro Paese, un incremento rilevante, che in alcune regioni ha toccato il 100 per cento, consentendo che si raddoppiasse il numero delle giornate di lavoro. Cosa che non è accaduta in Sardegna, nella quale c'è stato un incremento, ma (di modestissima entità) limitato proprio perchè ancora noi non siamo riusciti a superare la fase di urbanizzazione, da superare perchè la GESCAL possa investire le somme delle quali dispone.

E' per questa ragione che io ho dato incarico agli uffici della Regione di predisporre uno studio delle situazioni esistenti ed abbiamo anche sollecitato i Comuni (in vista dell'attuazione di quel particolare intervento previsto nel terzo programma esecutivo ed in vista anche dell'attuazione dell'intervento reso possibile per alcuni Comuni dalla legge che abbiamo in corso di esame) a procedere tempestivamente alla scelta di aree limitate nelle quali attuare i primi interventi di urbanizzazione ed alla predisposizione dei progetti; perchè noi abbiamo la certezza che l'intervento sulla 167 è capace di produrre effetti moltiplicatori (un intervento che avrà conseguenze benefiche, se sapremo attuarlo con sufficiente rapidità, sullo sviluppo della edilizia).

Terza direzione di intervento è quella della pubblicizzazione dei trasporti. In fondo, il collega Del Rio lo ha già ricordato: la legge risponde, per questo aspetto, ad un impegno del Consiglio consacrato in un ordine del giorno e

risponde ad un orientamento che la Giunta aveva assunto e comunicato al Consiglio con le dichiarazioni programmatiche che erano state rese dal Presidente Corrias nell'agosto del 1965. In quelle dichiarazioni programmatiche si diceva che la Giunta avrebbe favorito la pubblicizzazione dei servizi con adeguati interventi finanziari, consentendo ai Comuni l'acquisizione degli impianti e quindi il passaggio alla gestione pubblica, con la predisposizione di un disegno di legge *ad hoc*.

Una strada diversa si è scelta, la strada cioè di un disegno di legge che non si fermasse soltanto alla pubblicizzazione, ma considerasse, accanto a questo, altri interventi. Però, quello della pubblicizzazione rimane problema di fondo per alcune comunità che esistono in Sardegna; problema che è già arrivato a maturazione ed ha avuto un esame più approfondito per la città di Cagliari; problema che arriva a maturazione probabilmente anche per altri centri della Sardegna. La pubblicizzazione dei servizi non si fa, o non si postula, o non si chiede per una esigenza di carattere ideologico. E' stato già detto e giustamente.

La condizione nella quale i servizi di trasporto urbani si svolgono è oggi tale da non consentire all'iniziativa privata di sopportare i costi di gestione tenendo le tariffe ad un livello tale che la grande parte del pubblico possa servirsi del mezzo di trasporto. Non una scelta politica, non una scelta ideologica ha costretto tante città, e sono state ricordate, e costringerà altre città a scegliere la pubblicizzazione dei servizi, ma una condizione che è di carattere essenzialmente tecnico. Quando i tempi di percorrenza raddoppiano, quando la possibilità di utilizzazione dei mezzi viene ridotta al 30 al 40 per cento di quella che era soltanto 10, 8, 7 anni fa; quando si ha una concorrenza così forte, così pressante della motorizzazione privata; quando si debbono tenere a disposizione molti mezzi per il servizio che si concentra in alcune ore di punta, ma che deve poter continuare ad effettuarsi anche in ore che non sono di punta, io credo che fatalmente i Comuni siano costretti ad assumere l'onere di rendere ai cittadini il servizio dei mezzi di trasporto come rendono altri servizi. Si dice che la legge ha

un limite essenziale, perchè, essendo stata studiata e formulata per la pubblicizzazione dei servizi, in realtà non arriva all'obiettivo, perchè non impone ai Comuni questo obbligo. Credo che questa obiezione debba essere valutata e tenuta presente. Ho la certezza, però, che i Comuni interessati al problema arriveranno a quella soluzione proprio perchè parto dalla convinzione che vi è oggi una indisponibilità del privato a gestire questo servizio, un'impossibilità per il privato di gestire questo servizio. Ritengo, tuttavia, che l'obiezione possa essere accolta, e che potrà trovare accoglimento nella legge; accoglimento nei limiti nei quali ovviamente si deve far salva l'autonomia degli Enti locali e la facoltà di decidere definitivamente intorno al problema.

Io credo anche di dover dire qualche cosa su quello che è l'argomento più scottante portato in quest'aula; scottante, però, a mio modo di vedere, soltanto in apparenza, per il quale non mi pare che si possa fare ricorso ad espressioni più o meno velate ed efficaci di minacce di ricorso ad organismi interni od esterni al Consiglio per chiamarli a dare un giudizio che non sia un giudizio puramente politico. Il primo aprile del 1965 ebbe inizio la gestione straordinaria delle Tramvie; fu nominato un amministratore straordinario con una procedura resa possibile dalla applicazione dell'articolo 31 dello statuto della Società delle Tramvie. Si potevano scegliere due strade: o la strada della nomina di un Commissario, per il quale si sarebbero dovuti ottenere pareri sia dal Comune di Cagliari sia dal Ministero dei trasporti, o la strada della nomina di un amministratore straordinario, nomina concordata fra la Società e la Regione; un amministratore straordinario con compiti ben limitati, con compiti ben precisi. Di questa nomina si fece tanto poco mistero...

CARDIA (P.C.I.). Perchè si scelse quella strada?

DETTORI (D.C.), *Presidente della Giunta*. Si scelse quella strada perchè parve la più facile, la più rapidamente percorribile. Ne venne data notizia al Consiglio comunale di Cagliari ed il Sindaco di Cagliari nella riunione del 24 mar-

zo informò il Consiglio leggendo una lettera che era stata scritta dal Presidente della Regione sulle modalità della nomina e sui compiti che l'amministratore straordinario era chiamato a assumere. Si dette poi notizia della nomina dello stesso amministratore straordinario alle organizzazioni sindacali che avevano in corso la vertenza per le competenze accessorie, chiarendo che l'amministratore straordinario avrebbe avuto tra i suoi compiti anche quello di esaminare le loro richieste e di giungere ad una definizione della vertenza stessa. Cosa che fu fatta. Nè ho difficoltà a dire, perchè mi sento in coscienza del tutto sereno, che uno dei primi provvedimenti che io sono stato chiamato ad assumere all'indomani della elezione a Presidente della Giunta è stato quello della proroga della amministrazione straordinaria, che scadeva il 31 marzo di quest'anno e che ho prorogato fino al settembre del 1966, sembrando necessario ed opportuno che si garantisse ancora l'amministrazione straordinaria perchè il passaggio dalla gestione privata alla gestione pubblica avvenisse in un clima non turbato, in un clima più sereno. Ora, non credo che i colleghi intendano protestare contro la nomina dell'amministratore straordinario nè intendano protestare per i modi nei quali questa nomina è avvenuta e per i compiti che gli sono stati affidati. Non lo credo, perchè della nomina è stata data, ripeto, notizia ampia; la nomina era diventata di dominio pubblico; erano diventate di dominio pubblico le modalità; erano diventati di dominio pubblico i compiti.

Rimaneva e rimane un argomento che mi pare possa trovare ancora qui un più ampio discorso: l'argomento dell'assunzione degli oneri. Le parti politiche si mettono in una posizione che è di netto contrasto e nella quale evidentemente le possibilità di conciliazione sono poche. Che cosa disse la Giunta alla Società delle Tramvie quando decise di nominare l'amministratore straordinario? La Giunta prese una deliberazione, che fu poi comunicata alla Società delle Tramvie, nella quale si diceva che la Giunta stessa avrebbe predisposto un disegno di legge rivolto a favorire, con congrui interventi finanziari, la municipalizzazione dei servizi di trasporto da parte del Comune di Cagliari e da

parte degli altri Comuni contermini. Questa era una dichiarazione che la Giunta poteva fare con tutta tranquillità e serenità, tanto più che la stessa dichiarazione aveva già fatto al Consiglio. «Tale disegno di legge [così dice la deliberazione della Giunta] prevederà inoltre che tra le spese ammissibili a contributo per la anzidetta pubblicizzazione siano compresi anche gli eventuali passivi della gestione ordinaria di questa Società incontrati a far tempo dalla nomina dell'amministratore di cui sopra».

Ora gli appunti che si muovono a questa decisione della Giunta sono tre. Il primo è quello che la Giunta avrebbe dovuto prima di tutto sentire il Consiglio. Io ritengo, onorevoli colleghi, che questo impegno consacrato nella deliberazione di Giunta e nella comunicazione che è stata fatta alla Società fosse impegno che la Giunta poteva assumere. La Giunta garantiva alla Società di farsi promotrice di un disegno di legge nel quale sarebbero stati considerati interventi finanziari per la pubblicizzazione, sarebbe stato proposto al Consiglio un contributo sui passivi di gestione incontrati nel corso dell'amministrazione straordinaria. Dire che sarebbe stato proposto al Consiglio significa che la valutazione finale è dell'organo che deve approvare il disegno di legge proposto, cioè del Consiglio stesso.

Seconda obiezione che si fa. Il Consiglio deve, prima di poter decidere se si debbano o no ammettere certi oneri di gestione al pagamento con le somme messe a disposizione della Regione, avere gli elementi di bilancio. Questa obiezione l'ha portata con particolare vigore ieri il collega Zucca, ed io credo che sia una obiezione che abbia fondamento e che la Giunta, nel momento in cui lascia al Consiglio la decisione finale circa l'assunzione di questi oneri, debba dare al Consiglio tutti gli elementi di valutazione. Io credo che si possa o approvare un ordine del giorno o tener conto dell'impegno che io prendo, che i dati di bilancio e i dati utili ad un completo giudizio, quelli che si chiederanno, potranno essere messi a disposizione della Commissione consiliare permanente che si occupa del settore dei trasporti, cioè della terza Commissione, perchè si giunga ad un esame della situazione e ad alcune conclusioni.

Terza obiezione — che mi pare ugualmente importante da ricordare — è che noi non conosciamo le ragioni del passivo e che 700 milioni di passivo in un anno sono molti. In realtà non si tratta di 700 milioni in un anno; si tratta, intanto, di una gestione che è cominciata il 1° aprile del 1965, e siamo a luglio del 1966, e gli oneri che si prevedono si riferiscono anche a quel periodo di 180 giorni per il quale la legge autorizza la proroga della gestione straordinaria. Cioè noi arriveremo, dal momento della approvazione della legge con i 180 giorni di proroga, a coprire circa 2 anni con la gestione straordinaria dell'Azienda, e vi sono oneri che a mio giudizio il Consiglio regionale non può fare a meno di tener presenti. E' la parte più difficile del mio discorso, però credo che si possa con tranquillità dire che taluni interventi che oggi appaiono ai consiglieri che recitano una parte facile...

ZUCCA (P.S.I.U.P.). E' strano che non la vogliate mai voi questa parte. Lasciateci quel posto per un po', dato che è difficile.

DETTORI (D.C.), *Presidente della Giunta*. Mi consenta, onorevole Zucca, questo non è possibile, lo sa bene.

SERRA GIUSEPPE (D.C.). Ve lo deve dire l'elettorato.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Se non fosse per l'aiuto dei preti, sareste quattro gatti anche voi.

SERRA GIUSEPPE (D.C.). Sia più corretto.

PUDDU (D.C.). E tu sei un gatto solo.

SERRA GIUSEPPE (D.C.). E anche scorretto.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Miliardi e preti vi danno i voti.

PRESIDENTE. Vi prego di fare silenzio.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Sareste quattro gatti

come siete in Francia, dove i preti non vi appoggiano.

PRESIDENTE. Onorevole Zucca e onorevole Serra, vi prego di lasciar continuare il Presidente della Giunta, altrimenti sarò costretto a sospendere la seduta.

DETTORI (D.C.), *Presidente della Giunta*. Io volevo dire all'onorevole Zucca e all'onorevole Cardia che oggi è facile dire che noi stiamo regalando 700 milioni alla Società delle Tramvie; un regalo di 700 milioni alla Società delle Tramvie è cosa che può impressionare tutti noi. Voi ci chiamate amici della Società delle Tramvie. Io conosco pochissimo gli amministratori. Li ho conosciuti molto quando ero Assessore al lavoro, chiamato a risolvere vertenze sindacali; ed ho sempre avuto scarsa amicizia per gli amministratori della Società delle Tramvie. Facile, cioè, muoverò a noi l'accusa — che è una accusa infondata — di voler addirittura portare in Consiglio una legge che mette in atto un provvedimento macchinoso con una spesa di 56 miliardi, discriminando tra tanti Comuni dell'Isola (lo avete scritto: 13 favoriti ed oltre 350 trascurati) soltanto, esclusivamente allo scopo di poter dare alla Società delle Tramvie 700 milioni; il che, se mi è consentito di esprimere la mia opinione, non è vero.

La Regione ha assunto l'amministrazione attraverso un suo funzionario con il consenso di tutti, perchè non ci sono stati, nel momento nel quale ci potevano essere, dissensi. Cioè, si è ritenuto che la nomina dell'amministratore straordinario fosse un provvedimento utile, da approvare e da accettare; si è ritenuto che i compiti affidati all'amministratore straordinario fossero compiti ai quali adempiere. L'amministratore straordinario mandato dalla Regione ha incontrato, indubbiamente, nella sua attività degli oneri e vi ha fatto fronte. Noi dobbiamo esaminare se ci possiamo, come Regione, come Giunta e come Consiglio regionale, sottrarre all'esigenza di far fronte a quegli oneri che un amministratore straordinario da noi mandato all'Azienda ha assunto. E questa è la risposta che sostanzialmente è chiamato a dare il Consiglio.

Mi pare che io non abbia altro da dire. Chiedo scusa ai colleghi della disorganicità dell'intervento; non mi sento, purtroppo, in condizioni di fare un intervento più lungo come vorrei. Nella discussione degli articoli noi ci ispireremo a quella serenità e a quella pacatezza che ho richiamato. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. Sono pervenuti alla Presidenza altri due ordini del giorno. Se ne dia lettura.

TORRENTE, *Segretario*:

Ordine del giorno Manca - Sotgiu - Nioi - Pedroni:

«Il Consiglio regionale, a conclusione della discussione del disegno di legge n. 18, nell'affermare il diritto dei lavoratori, sancito dalla Costituzione repubblicana, di partecipare alla gestione delle imprese, impegna la Giunta a subordinare ogni concessione dei benefici della presente legge ai fini della municipalizzazione od alla pubblicizzazione dei servizi di trasporto alla condizione che, da parte dei Comuni e delle Province e loro Consorzi, siano deliberati statuti relativi alle Aziende di gestione che prevedano la partecipazione elettiva dei lavoratori agli organi direttivi delle stesse».

Ordine del giorno Manca - Pedroni - Congiu:

«Il Consiglio regionale, a conclusione della discussione del disegno di legge n. 18; ritenuto indispensabile evitare che l'intervento finanziario della Regione abbia carattere sostitutivo a quello dello Stato; richiamata l'esigenza già solennemente espressa che il Governo adempia agli obblighi e agli impegni costituzionali nei confronti della Sardegna, impegna la Giunta a sollecitare ufficialmente un incontro con il Governo per chiedere i contributi straordinari dello Stato ai fini del finanziamento dei particolari piani di opere pubbliche e di trasformazioni fondiari, di cui all'art. 8 p.c. dello Statuto sardo».

PRESIDENTE. L'onorevole Pazzaglia ha facoltà di illustrare l'ordine del giorno n. 1.

V LEGISLATURA

CXIII SEDUTA

14 LUGLIO 1966

PAZZAGLIA (M.S.I.). L'ordine del giorno che i colleghi Marciano, Fois ed io abbiamo presentato attiene alla gestione delle aziende municipalizzate o pubblicizzate; il che mi consente, signor Presidente, nel trattare l'argomento della gestione, di riprendere alcune espressioni che sono contenute in quella relazione finale che, a mio avviso, senza alcun rispetto della procedura, è stata distribuita in Consiglio con la...

PRESIDENTE. E' soltanto un suo avviso, badi, perchè la procedura e il Regolamento sono stati rispettati, onorevole Pazzaglia. Lei, in questo modo, accusa la Presidenza di avere in qualche modo violato il Regolamento; il che non è giusto.

PAZZAGLIA (M.S.I.). Io non ho accusato la Presidenza di aver violato il Regolamento; ho voluto dire che la relazione finale, o è un allegato al disegno di legge o è un documento che il relatore avrebbe dovuto leggere in aula, e che non essendo stato letto non doveva essere distribuito. So già che il Regolamento impedisce, e in questo senso la Presidenza ha già deciso, di utilizzare questo documento come atto del Consiglio; ma la distribuzione c'è stata. Per quanto sia non agli atti, sul documento che proviene dal relatore di maggioranza (a lui, con sincera cordialità, invio gli auguri di pronta e completa guarigione) non posso fare a meno di rilevare che egli ha scritto (quando si parla possono anche sfuggire parole e giudizi non molto rispondenti ai propri pensieri, ma quando si scrive questo non dovrebbe accadere), ha scritto che io avrei fatto osservazioni molto generiche in ordine alla gestione delle imprese municipalizzate. Io ripeterò quelle osservazioni nella illustrazione di questo ordine del giorno, le ripeterò perchè egli ha affermato che si tratterebbe di «un campionario di luoghi comuni che da più di mezzo secolo sono stucchevolmente ripetuti ogni qual volta si vuole municipalizzare un servizio di interesse pubblico», pur avendo ammesso che da parte mia è stata indicata la municipalizzazione come rispondente ad una esigenza di carattere sociale. Non posso quindi (mentre gli confermo gli auguri

più cordiali e più sinceri) non dire con la stessa sincerità che l'onorevole Defraia nello scrivere queste cose evidentemente non ha tenuto conto di quanto io ho esattamente detto e che non è un campionario di luoghi comuni e ancor meno è stato stucchevolmente ripetuto in quest'aula.

Debbo dire, però, per la gestione pubblica, onorevoli colleghi, che i difetti esistono, e non sono stati nascosti neanche dai colleghi della maggioranza, che di questi difetti hanno in altre occasioni preso atto e dei quali si sono ovviamente preoccupati. Esiste un difetto che è diffuso — anche se non è generale — e che deriva dalla politicizzazione degli enti pubblici ai quali vengono assimilate, in certi sistemi di sottogoverno, le aziende municipalizzate. Quindi, quando noi proponiamo una partecipazione dei lavoratori alla gestione di queste aziende municipalizzate, proponiamo anzitutto (e non certo soltanto perchè i principi ispiratori sono altri) una partecipazione agli organismi amministrativi delle aziende municipalizzate di elementi tecnici, quali i lavoratori che come tali possono essere chiaramente identificati per la loro esperienza, per la loro vita nella impresa, per la loro conoscenza dei problemi interni dell'impresa. Ciò per inquadrare la partecipazione dei lavoratori anche in polemica nei confronti di un certo tipo di gestione.

Le ragioni fondamentali del nostro ordine del giorno sono da ricercarsi nel convincimento della necessità di instaurare nelle imprese, oggi e non domani, così come è previsto tra l'altro dalle norme costituzionali, il principio della collaborazione fra imprenditore e lavoratore. E' ora, dicevo, che i lavoratori non siano tenuti più ai margini della vita aziendale; è ora che il rapporto di lavoro non sia più basato su quei principi che considerano il lavoro quale una merce come tutte le altre; è ora quindi che il lavoro assuma la qualifica di soggetto della economia. Uno dei modi per raggiungere questi risultati è la partecipazione dei lavoratori alla gestione e agli utili dell'impresa. E' evidente che in questa sede noi parliamo di gestione soltanto perchè nessuno di noi, nello stesso momento in cui giustifica la municipalizzazione dei servizi del trasporto pubblico sotto un profilo sociale e

quindi considera una impresa pubblica di trasporto come un qualunque altro servizio di carattere sociale esclude che questa azienda possa avere un utile in quanto deve adempiere a delle funzioni di carattere sociale. Anche la partecipazione dei lavoratori alla sola gestione di queste imprese pubbliche consente di raggiungere quel risultato cui noi aspiriamo, e cioè il risultato di trasformare il lavoratore da oggetto in soggetto della economia.

I sindacati dei tranvieri, quando esaminarono il problema della pubblicizzazione dei servizi, accettarono tutti il principio della partecipazione dei lavoratori alla gestione. Ma il Comune di Cagliari, l'unico che ha già predisposto uno statuto, non ha previsto, nonostante richieste analoghe da noi fatte in Consiglio comunale, alcuna norma che preveda detta partecipazione. Se la legge verrà approvata, è evidente che la Regione dovrà concedere contributi per il finanziamento della iniziativa di municipalizzazione e che quindi la Giunta regionale sarà in grado di esercitare, nei confronti dei Comuni, delle Province e dei loro Consorzi, le azioni politiche necessarie per ottenere la modifica degli statuti stessi. Sullo stesso argomento è stato presentato un altro ordine del giorno che, nonostante alcune espressioni diverse, non differisce nella sostanza. Le espressioni non modificano, a mio avviso, quello che è lo scopo che col nostro ordine del giorno si vuole ottenere. «Richiedere» nel nostro ordine del giorno sta nel senso di «pretendere», e pertanto siamo disposti a inserire qualunque parola che possa dare maggiore certezza di significato. Così, quando parliamo di «partecipazione organica», intendiamo una partecipazione che, basata sul rapporto di lavoro, sia elettiva, avvenga cioè attraverso la elezione, da parte dei lavoratori stessi, di loro rappresentanti. Quindi non vedo, se non nelle premesse del richiamo alla Costituzione, che io ho richiamato fra l'altro nel corso del mio intervento, l'esistenza di un dissenso che possa giustificare di fronte al Consiglio una diversa valutazione degli ordini del giorno. Io posso accettare, se la Presidenza lo consentirà, anche un eventuale esame della possibilità di concordare un ordine del giorno che possa tener conto dei punti di vista del Consiglio. Mi au-

guro che la Giunta (la quale fra l'altro ha nel suo seno rappresentanti di alcune organizzazioni sindacali che hanno accettato nel corso delle trattative per la municipalizzazione dei servizi tranviari di Cagliari tali principi) voglia accettare questo ordine del giorno e che esso possa, comunque, essere approvato dal Consiglio.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno numero 2 e numero 3 non possono essere illustrati.

Qual è il parere della Giunta sui tre ordini del giorno?

DETTORI (D.C.), *Presidente della Giunta*. Signor Presidente, per quanto concerne gli ordini del giorno numero 1 e numero 2, credo anche io come dice il collega Pazzaglia che non vi sia sostanziale differenza, anche se la espressione contenuta nell'ordine del giorno numero 2 è certamente più vincolante, perchè dice «s subordinare ogni concessione dei benefici della presente legge» anzichè «richiedere». Io credo che questi due ordini del giorno possano essere accettati dalla Giunta. Per quanto concerne l'ordine del giorno numero 3, voglio dare soltanto un chiarimento che mi sembra indispensabile. Sappiamo che l'articolo 8 dello Statuto prevede la predisposizione di piani particolari di opere pubbliche e di trasformazioni fondiari; piani che devono essere predisposti dalla Giunta, presentati al Consiglio, approvati dal Consiglio e poi portati al Governo. Se quando si sollecita ufficialmente un incontro col Governo per chiedere i contributi straordinari si vuole intendere che la Giunta debba avviare trattative per sapere quali contributi, eventualmente, il Governo potrà dare o potrà proporre con legge al Parlamento per l'attuazione dei piani straordinari, la Giunta può, con questo chiarimento, accettare l'ordine del giorno come raccomandazione. Se invece si vuole affermare che occorre ottenere dal Governo l'assicurazione di contributi straordinari in presenza di piani non ancora predisposti e non ancora formulati, è evidente che non possiamo esprimere consenso su questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordi-

V LEGISLATURA

CXIII SEDUTA

14 LUGLIO 1966

ne del giorno numero 1, a firma Pazzaglia - Marciano - Foïs. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Dovrebbe decadere, perchè tratta la stessa materia dell'ordine del giorno numero 1, l'ordine del giorno Manca - Sotgiu - Nioi - Pedroni.

Per dichiarazione di voto ha domandato di parlare l'onorevole Manca. Ne ha facoltà.

MANCA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io credo che non sfugga ad alcuno la differenza sostanziale che esiste tra l'ordine del giorno numero 1 e l'ordine del giorno numero 2. E' chiaro che non sono in contrasto l'uno con l'altro, ma l'ordine del giorno numero 2 richiama la Regione, l'organo erogatore dei contributi, l'organo concessionario dell'autorizzazione all'esercizio del servizio di trasporto urbano ed extraurbano, a subordinare tali concessioni alla inclusione nei rispettivi statuti della rappresentanza dei lavoratori. Ora, io credo di parlare a persone sufficientemente esperte per comprendere la differenza che intercorre tra la richiesta di subordinazione e il chiedere o il richiedere ai Comuni di includere, negli eventuali statuti che regoleranno la materia relativa alla gestione dei servizi, la rappresentanza dei lavoratori. Noi sì, possiamo «richiedere», ma se ci limitiamo a questo ammettiamo che le nostre richieste possano anche essere respinte. La differenza, signori del Consiglio, è sostanziale. Il fatto che vi siate pronunciati per la sostanza di questa nostra richiesta, credo che potrebbe portare ad accogliere il nostro ordine del giorno che precisa la nostra volontà in modo abbastanza formale, che offre una garanzia perchè sia attuato il principio della partecipazione dei lavoratori, così come è attuato in altre aziende dello Stato. Del resto, onorevoli consiglieri, anche le Ferrovie dello Stato hanno nel consiglio di amministrazione una rappresentanza di lavoratori eletti, ma è una rappresentanza che è disposta per legge, cioè che è disposta secondo una norma stabilita da una regolamentazione dello Stato. Col nostro ordine del giorno questa garanzia noi vogliamo offrire ai lavoratori e a sostegno delle

richieste che a suo tempo hanno avanzato i sindacati proprio in relazione alla materia in discussione. Pertanto noi insistiamo perchè il Consiglio voti il nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare, per dichiarazione di voto, l'onorevole Pietro Melis. Ne ha facoltà.

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io credo che non vi sia difficoltà alcuna ad accettare e votare, dopo aver votato il precedente ordine del giorno, anche questo. Perchè? Nell'intendimento dei proponenti del primo ordine del giorno, come è stato esplicitamente detto, l'espressione «a richiedere l'inclusione» non comportava una attenuazione della volontà dei proponenti ad esigere la partecipazione dei lavoratori. Infatti gli stessi proponenti dell'ordine del giorno già approvato si dichiaravano disposti ad accettare una formulazione sostitutiva, come «pretendere» oppure «di imporre», che è poi quanto sostanzialmente è detto nell'ordine del giorno numero 2, dove si subordina la «concessione dei benefici alla assunzione di questi impegni negli Statuti». Pertanto, ritengo che una votazione positiva su questo ordine del giorno consenta di coordinare e in sostanza di far convergere anche formalmente due volontà che manifestamente erano convergenti.

PRESIDENTE. Per dichiarazione di voto ha domandato di parlare l'onorevole Zucca. Ne ha facoltà.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Io aggiungo soltanto, a quello che ha detto il collega Melis, che non vedo nessun contrasto tra i due ordini del giorno, perchè il secondo ordine del giorno aggiunge due concetti: 1) subordinare ogni concessione (non soltanto «richiedere» ma «subordinare»); 2) che la rappresentanza dei lavoratori debba essere elettiva. Quindi credo che si tratti di due ordini del giorno non contrastanti ma che tendano entrambi allo stesso obiettivo.

PRESIDENTE. In questo caso si sarebbe dovuto procedere alla votazione per divisione. Ora

il Consiglio, mi pare, attraverso l'onorevole Melis, e credo che questo sia il parere di tutti i consiglieri, ha autorizzato praticamente la Presidenza a fare un lavoro di coordinamento, nel caso che sia approvato l'ordine del giorno numero 2.

Metto in votazione l'ordine del giorno numero 2. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Per quanto riguarda l'ordine del giorno numero 3 la Giunta ha dichiarato di accettarlo come raccomandazione. Bisogna conoscere al riguardo l'opinione del presentatore. Ha facoltà di parlare l'onorevole Congiu.

CONGIU (P.C.I.). Signor Presidente, se l'onorevole Dettori avesse ricordato come già sullo stesso argomento e su analoga richiesta da parte del Gruppo comunista la Giunta si sia pronunciata per l'accoglimento come raccomandazione io sono convinto che elementi di riserbo e di imbarazzo gli avrebbero impedito di ripronunciare le stesse parole. Ora noi insistiamo nel proporre l'ordine del giorno perchè, a nostro parere, c'è una logica in quello che facciamo, e purtroppo c'è una logica anche in quello che non fa la maggioranza e in particolare la Giunta. Noi stiamo discutendo una legge che ha, fra i suoi ancora non approvati elementi di intervento, i complessi di opere pubbliche. Esiste un articolo dello Statuto, che è l'articolo 8, il quale nell'ultimo comma pone a carico dello Stato i finanziamenti di piani straordinari di opere pubbliche e di trasformazioni fondiari. Onorevole Dettori, lei ha parlato di aggiuntività per dire che questa non deve essere riferita e verificata per singole opere o addirittura per singoli settori. Ma su questo terreno, cioè in un settore dove lo Stato non ha operato e non intende, allo stato attuale delle informazioni, operare, l'aggiuntività in che cosa consisterebbe, secondo lei? Consisterebbe nel fatto che allo Stato può essere consentito di non dare attuazione ad un articolo dello Statuto e alla Regione di sostituirsi in questa inadempienza allo Stato. Tutto il suo discorso, seppure contemporaneamente ad altre correnti di opinione presenti in Consiglio circa la definizione del carat-

tere aggiuntivo, urta con questa verità di fatto: che non si tratta di un settore nel quale la Regione anticipi o nel quale, in attesa che lo Stato faccia, la Regione provveda. Siamo in presenza di una lacuna grave, di una violazione grave di quegli obblighi costituzionali dei quali — ecco il punto — voi stessi, noi tutti, Consiglio regionale, abbiamo affermato con il voto la necessità che vengano dallo Stato rispettati.

In quel precedente ordine del giorno al quale mi riferivo e che fu accettato come raccomandazione proprio dal Presidente della Giunta regionale (che ottenne in quella circostanza il consenso del Gruppo proponente) si dava un preciso mandato alla Giunta, perchè si riteneva che la Giunta fosse abilitata a farlo con quell'impegno, a iniziare una trattativa. Siamo al secondo tempo, onorevole Dettori; siamo al tempo in cui di quella trattativa non si sa nulla, in cui lei osa qui in Consiglio riproporre il termine «raccomandazione» ad una misura politica che lei due mesi fa ha accolto allo stesso titolo senza farne nulla, e coprendo anzi, con la presentazione di questa legge, una inadempienza dello Stato contro cui ha sollevato col suo consenso tutto il Consiglio regionale. Noi non possiamo che ritenere che la Giunta regionale sarda e i Gruppi che in essa sono rappresentati danno alle parole e agli atti politici un certo significato. Ed è quindi giusto e necessario chiarire, davanti ai singoli atti concreti che vengono proposti in Consiglio, chi vuol proseguire nella lotta per ottenere l'adempienza dello Stato agli obblighi costituzionali e di legge, amici sardisti, negli atti veri che debbono impegnare il nostro discorso e la nostra attenzione nei confronti dello Stato, e chi invece ritiene di aver gettato una grande possibilità di alibi alla propria noncuranza per questi problemi, e ritiene che anche questa sollecitazione debba andare a finire, come è andata a finire quella di due mesi fa, nel novero delle cose che vengono accolte come raccomandazione col segreto proposito di non farne nulla fino alla prossima volta. In questo senso, signor Presidente, ringraziandola di avermi dato la parola, la pregherei di mettere l'ordine del giorno in votazione.

V LEGISLATURA

CXIII SEDUTA

14 LUGLIO 1966

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno numero 3. Chi l'approva alzi la mano. (*Viene richiesta la controprova*). Chi non l'approva alzi la mano.

(*Non è approvato*).

Sul passaggio alla discussione degli articoli è stata chiesta la votazione a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul passaggio alla discussione degli articoli del disegno di legge numero 18.

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti e votanti	57
maggioranza	29
favorevoli	36
contrari	21

(*Il Consiglio approva*).

(*Hanno preso parte alla votazione*: Abis - Arru - Atzeni Alfredo - Atzeni Angelino - Atzeni Licio - Birardi - Branca - Cabras - Campus - Cardia - Carta - Catte - Congiu - Contu Felice - Corrias - Cottoni - Del Rio - Dettori - Farre - Floris - Frau - Gardu - Ghinami - Guaita - Lai - Latte - Lippi - Macis Elodia - Manca - Marciano - Medde - Melis G. Battista - Melis Pietrino - Melis Pietro - Mocci - Monni - Nioi - Nuvoli - Occhioni - Pazzaglia - Pedroni - Peralda - Pisano - Puddu - Puligheddu - Rui - Sanna Randaccio - Sassu - Serra Giuseppe - Serra Ignazio - Soddu - Sotgiu - Spano - Torrente - Zaccagnini - Zucca).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 17.

La seduta è tolta alle ore 12 e 20.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1966