

CLXXXIX SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

VENERDI' 14 LUGLIO 1967

Presidenza del Vicepresidente GARDU
indi
del Presidente CERIONI

INDICE

Mozione e interpellanza concernente l'intervento della Giunta regionale per la pubblicizzazione dei trasporti. (Discussione e fine della discussione e svolgimento congiunto):

RAGGIO	3822
PAZZAGLIA	3829-3845
MELIS PIETRO	3831
COTTONI	3834
ZUCCA	3836
GHINAMI, Assessore ai trasporti e turismo	3840
PEDRONI	3844
CORRIAS	3846
(Votazione segreta)	3848
(Risultato della votazione)	3848

La seduta è aperta alle ore 10 e 15.

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

Discussione e fine della discussione di mozione e svolgimento congiunto di interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della mozione Raggio - Cardia - Sotgiu - Melis G. Battista - Pedroni - Atzeni Angelino sull'intervento della Giunta regionale per la pubblicizzazione dei trasporti. Se ne dia lettura.

TORRENTE, Segretario:

«Il Consiglio regionale, constatato che dopo l'approvazione della legge regionale 29 agosto 1966, n. 9, nessun altro atto concreto è stato sino ad ora compiuto per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbano ed extraurbano gestiti dalla Società Tramvie della Sardegna; che non è stato ancora costituito il Consorzio di gestione e che la Giunta regionale non ha ancora deliberato la riserva dei fondi per la pubblicizzazione ai sensi dell'art. 2 della citata legge; considerato che il finanziamento della gestione del servizio potrà richiedere, oltre che provvedimenti del Governo a favore delle aziende pubbliche, anche l'intervento dell'Amministrazione regionale; constatato infine che la Giunta comunale di Cagliari ha predisposto un progetto di massima che propone una gestione pubblica dei trasporti orientata verso il ridimensionamento dei servizi, l'aumento delle tariffe e il peggioramento delle condizioni di lavoro dei tranvieri e perciò della sicurezza del servizio, trasformando così la pubblicizzazione in una pura e semplice operazione di prelievo e risanamento amministrativo di una azienda che i privati hanno portato al dissesto; impegna la Giunta: 1) a sollecitare, promuovendo le opportune iniziative, la immediata costituzione del Consorzio di gestione, nella direzione del quale sia assicurata la partecipazione delle orga-

nizzazioni sindacali e delle rappresentanze dei consigli comunali e di quello provinciale, comprendenti anche le minoranze; 2) a deliberare la riserva dei fondi in base all'art. 2 della legge regionale n. 9; 3) a rivendicare verso il Governo l'adozione di provvedimenti di riforma della finanza locale e di sostegno dell'intervento degli Enti locali nella gestione del servizio dei trasporti pubblici; 4) a predisporre i provvedimenti necessari per l'intervento finanziario della Regione nella gestione del servizio pubblico dei trasporti urbani ed extraurbani, intervento condizionato all'attuazione di un programma di sviluppo, nel quadro della programmazione economica, fondato sulla priorità del mezzo pubblico su quello privato; sulla estensione del servizio all'area industriale di Cagliari, verso la pubblicizzazione delle linee automobilistiche private; su un sistema tariffario che favorisca i lavoratori, gli studenti e le casalinghe; sull'incremento della velocità commerciale e delle frequenze, nel quadro di una riorganizzazione del sistema del traffico; sulla adeguata riduzione dell'orario di lavoro e il miglioramento delle condizioni di lavoro dei tranvieri e l'attuazione di misure che garantiscano la sicurezza del traffico, come condizioni indispensabili per poter attuare il sistema dell'agente unico; 5) ad attuare iniziative adeguate per contribuire alla elaborazione di un tale programma». (22)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento è stata anche presentata una interpellanza urgente Pazzaglia al Presidente della Giunta, che viene svolta congiuntamente. Se ne dia lettura.

TORRENTE, Segretario:

«al fine di conoscere se non ritenga di informare il Consiglio sullo stato della iniziativa per la pubblicizzazione dei trasporti urbani di Cagliari, e, in particolare, se non ritenga: a) che l'Amministrazione comunale di Cagliari abbia condotto l'iniziativa in modo tale che oltre che un notevole ritardo nella definizione si registra oggi una situazione di particolare disagio; b) che la mancata tempestiva re-

golare costituzione del Consorzio per la gestione del servizio, addebitabile alle Amministrazioni interessate e, soprattutto, a quella comunale di Cagliari, ritarda la assunzione dei servizi, che si svolgono, dopo un periodo di onerosa gestione controllata dalla Regione, in condizioni di anormalità; c) che le conseguenze di tali gravi errori delle Amministrazioni sono oggi risentite dai lavoratori dell'azienda tranviaria, che forse non avranno le retribuzioni il 15 p.v. e 21 dei quali sono già stati preavvisati del licenziamento; d) che la Giunta regionale debba chiaramente informare gli enti interessati che, in applicazione di ordine del giorno approvato dal Consiglio regionale, non verranno erogati i fondi disponibili in relazione alla legge regionale 29 agosto 1966, n. 9, se non verrà garantita la partecipazione dei lavoratori dell'azienda pubblica alla gestione della stessa e che, pertanto, le delibere già adottate nelle quali tale partecipazione non è prevista (una proposta tendente ad assicurarla è stata anche respinta) debbano essere modificate; e) che la Giunta regionale debba intervenire per sbloccare tale situazione, anzitutto invitando, responsabilmente, gli enti interessati a costituire regolarmente il consorzio e ad assumere le iniziative necessarie ad evitare che, nelle more della definizione delle perizie in corso per stabilire l'indennità spettante per il trasferimento dell'azienda, i lavoratori possano subire le conseguenze di cui al punto c). Rappresento lo stato di viva preoccupazione dei lavoratori, costretti ancora ad agitazioni sindacali per la tutela dei propri diritti. La presente interpellanza ha carattere d'urgenza». (113)

PRESIDENTE. In qualità di primo firmatario, ha facoltà di parlare l'onorevole Raggio per illustrare la mozione.

RAGGIO (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, esattamente un anno fa il Consiglio regionale approvava la legge 29 agosto 1966 numero 9 la cui ragione e scopo principale era quello di consentire ai Comuni e alle Province consorziati di poter procedere alla pubblicizzazione dei servizi di trasporto pub-

blico urbano e extraurbano. La legge, noi osservammo allora, veniva con un forte ritardo, un ritardo di cinque anni, sugli orientamenti in materia assunti dagli enti interessati, principalmente dal Comune di Cagliari e molto più in ritardo rispetto al maturare del problema, e perciò veniva già da allora ad intervenire in una situazione di grave crisi nel servizio del trasporto urbano, in una situazione che rendeva più complessa e più onerosa, ma allo stesso tempo anche più urgente, l'operazione di pubblicizzazione. E' passato un anno dall'approvazione, e la legge è del tutto inoperante, non solo rispetto ai suoi molteplici scopi e settori di intervento — fatto questo che ripropone la validità dell'intervento regionale nel campo dell'assistenza e dello stimolo verso i Comuni — ma soprattutto rispetto allo scopo principale, quello della pubblicizzazione. Nella sostanza, nonostante attraverso un faticoso processo si siano compiuti alcuni adempimenti formali, le cose stanno al punto di prima; anzi peggio di prima, perchè il processo di crisi del trasporto e del traffico si è andato ancora aggravando, innanzitutto per la crescente marginalizzazione del trasporto pubblico rispetto a quello privato, e poi per l'incremento generale del traffico in un ambiente urbanistico, della città e della zona, sempre più incapace a contenerlo.

La crisi in questo settore si è accentuata divenendo sempre più acuta, e in questo quadro il servizio del trasporto pubblico urbano ed extraurbano (soprattutto nella zona cagliaritana al cui problema principalmente la mozione si riferisce) è oggi in pieno caos e nella più grande confusione. Nei mesi passati sono state aumentate notevolmente le tariffe col consenso dell'Assessorato dei trasporti della Regione, ma il servizio è peggiorato; sono state ridimensionate le linee e le frequenze; in queste settimane non si è verificato nessun aumento di personale, nessuna assunzione stagionale in rapporto all'incremento del traffico, soprattutto verso le spiagge; e ai lavoratori, come è noto, ormai da mesi non viene garantita la regolare corresponsione del salario, e questo si sta verificando anche per il mese in corso. Gli interessi dei lavoratori

tranvieri e della gran parte degli utenti sono stati, nel corso di questi anni, irresponsabilmente calpestati e perciò i lavoratori sono oggi nuovamente costretti ad una lotta che così grave disagio crea agli stessi lavoratori, agli utenti e alla gran parte della popolazione; lotta che non potrà non acuirsi se non interverrà qualche fatto nuovo che metta fine a questa situazione.

Ora, onorevoli colleghi, dobbiamo domandarci per quale ragione si è venuta a creare questa incredibile e insostenibile situazione; perchè questa completa incapacità del potere pubblico a risolvere, pur avendone gli strumenti e le possibilità, i più elementari problemi dell'organizzazione civile. Quando noi poniamo questi problemi ci vengono prospettate le difficoltà cosiddette oggettive, che sarebbero di diversi ordini. Prima la difficoltà era relativa alla procedura faticosa per la costituzione del Consorzio, ed oggi al fatto che il Consorzio non potrebbe assolvere alle sue funzioni per l'insorta crisi al Comune di Cagliari. Ed è strano, onorevoli colleghi, che questo venga oggi sostenuto da chi l'anno scorso proprio a proposito della procedura e dei tempi necessari per gli adempimenti formali a costituire il consorzio, sosteneva, al contrario, che sei mesi (termine previsto allora nel disegno di legge presentato dalla Giunta) sarebbero stati più che sufficienti per questi adempimenti necessari per beneficiare delle provvidenze della legge numero 9. Se noi non avessimo, allora, con la nostra azione e trovando il consenso dell'assemblea, modificato quei termini, oggi la legge numero 9 sarebbe già del tutto inoperante, almeno rispetto a questo scopo principale della pubblicizzazione; e se non si opera oggi tempestivamente, tra pochi mesi scadranno anche i nuovi e più ampi termini e la legge numero 9 sarà del tutto e definitivamente inoperante proprio rispetto a questo suo scopo principale. In realtà, onorevoli colleghi, all'assunzione delle delibere del Comune e della Provincia di Cagliari si è arrivati solo nei giorni precedenti la scadenza della gestione straordinaria, e alla nomina dell'assemblea si è arrivati dopo questa scadenza. E a compiere questi atti con questo forte ritar-

do si è arrivati per la testarda volontà della Democrazia Cristiana, assecondata dagli altri partiti del centro-sinistra, di dar vita ad un Consorzio del tutto privo di una reale struttura democratica, al fine di svuotare la pubblicizzazione dei trasporti da ogni obiettivo di rinnovamento.

Ma oggi, comunque, sia pure dopo tanta fatica e attraverso un processo così tormentato, il Consorzio è costituito, tutti gli adempimenti relativi sono stati compiuti, l'assemblea è stata nominata, le delibere sono state approvate dall'autorità tutoria. Che cosa impedisce dunque che esso inizi la sua attività, che i suoi organi siano insediati, che si avvii la gestione pubblica? Anche qui si portano in campo le solite difficoltà. Una, appunto, come dicevo prima, sarebbe la crisi in atto al Comune di Cagliari, crisi che pare finalmente stia avviandosi a una qualsiasi composizione. Ma io credo che questo argomento sia del tutto inconsistente; del resto anche lo stesso onorevole Del Rio, credo in un incontro recente, dell'altro giorno, con i dirigenti dei sindacati dei tranvieri, ha ammesso che una difficoltà di questo tipo non esiste. Il Consorzio è regolarmente costituito ed è nelle condizioni giuridiche per funzionare, e già oggi la sua vita, come ente, è del tutto autonoma rispetto alle vicende degli altri enti che concorrono a formarlo. Il Consorzio può funzionare e in assenza dell'iniziativa di coloro che dovrebbero promuovere la convocazione della assemblea pare risulti, sulla base di affermazioni di autorevoli esperti in materia, che lo stesso Prefetto possa prendere l'iniziativa della convocazione, possa insediare, fare nominare gli organi esecutivi, avviare il processo di gestione pubblica.

Una seconda difficoltà consisterebbe nel fatto che non sono stati ancora perfezionati gli atti per il riscatto degli impianti. Avrebbe impedito questo perfezionamento la contestazione in atto sul valore degli impianti tra gli enti costituenti il Consorzio e la Società Tramvie della Sardegna. Ma anche questa situazione, onorevoli colleghi, ha precise responsabilità politiche. In primo luogo della Democrazia Cristiana, della Giunta comuna-

le e della Giunta provinciale di Cagliari e, io credo, della stessa Giunta regionale. Chi sono questi misteriosissimi personaggi che per l'avidità di poche decine di milioni (chè in sostanza è questo l'oggetto della contestazione) hanno la potenza di impedire al potere pubblico di attuare decisioni assunte nell'interesse della collettività, e conformemente alla legge? Li conosciamo tutti: sono personaggi di casa nella Democrazia Cristiana, negli ambienti dell'Amministrazione comunale e provinciale e nello stesso ambiente dell'Amministrazione regionale. Uno di essi — uno dei proprietari di questa società privata — come è noto, è addirittura un autorevole dirigente democristiano, segretario del Comitato cittadino di Cagliari della Democrazia Cristiana, cioè un dirigente che occupa un posto chiave proprio in quel partito che nel sabotaggio della pubblicizzazione ha la maggiore responsabilità. Questi personaggi, proprietari della Società Tramvie della Sardegna, sono dei noti operatori economici presenti in tutti i settori, dall'industria all'agricoltura, al commercio, al turismo, ai trasporti marittimi, all'edilizia ed ogni giorno bussano al Comune e alla Regione ed ottengono con estrema facilità; hanno ottenuto ed ottengono grandi favori e cospicui finanziamenti dal potere pubblico.

E' possibile, onorevoli colleghi, che l'Amministrazione comunale della capitale della Sardegna, che la stessa Amministrazione regionale non trovino l'autorità, la forza per costringere costoro alla ragione, esercitando nei loro confronti la necessaria e possibile pressione politica? Invece, al contrario, accade che un gruppo di potenti famiglie cagliaritanе blocchi l'attività del potere pubblico in un settore così delicato. E questo accade perchè il processo di subordinazione del potere pubblico agli interessi privilegiati è andato così avanti che il potere pubblico non riesce a porsi con autonomia, di fronte agli interessi della collettività, neppure nei casi gravi come questo. Ed in questa situazione, infatti, è costretto il Comune di Cagliari dalla politica centrista ieri, dalla politica del centro-sinistra oggi. Non c'è più settore di attività, onorevoli colleghi, non c'è più una parte di

questa città in cui, anche attraverso il Comune, questi gruppi economici non abbiano messo le mani, gettando nella crisi più profonda la vita cittadina e nella crisi politica la stessa amministrazione comunale.

Orbene, che cosa ha fatto la Giunta regionale in ordine a questa situazione? Io credo che si sia mossa nel modo peggiore. L'iniziativa mediatrice assunta qualche mese fa dall'onorevole Del Rio nella vertenza tra Comune e Società Tramvie della Sardegna, obiettivamente, al di là della volontà che può averla ispirata, ha favorito la resistenza dei privati. Del resto questa stessa resistenza era stata già favorita in precedenza, quando la Giunta regionale propose ed ottenne la concessione a fondo perduto di 700 milioni alla stessa società per il ripiano del passivo della gestione straordinaria.

Il problema del riscatto oggi è ancora aperto, e va risolto; va risolto subito senza cedere alle pretese dei privati che possono solo vantare in questo campo, e non solo in questo campo, di aver mandato al dissesto un'azienda per la quale hanno ricevuto, negli anni passati, miliardi di denaro pubblico. Questo problema del riscatto va risolto subito; e, noi diciamo, va risolto subito sul terreno dell'azione politica, sul terreno della pressione politica che può essere esercitata nei confronti di chi ha tanti interessi da far valere (ha fatto valere e penso farà valere, in futuro) nei confronti della Regione o nei confronti dei Comuni. Ma intanto l'esistenza di questo problema non può e non deve bloccare l'avvio della gestione pubblica. La gestione può essere avviata ugualmente, in attesa della definizione degli atti del riscatto; del resto, la stessa Società delle Tramvie ha detto di essere disposta ad accedere a questa soluzione.

L'altra difficoltà che è stata avanzata, con l'ordine del giorno del Consiglio comunale, riguarda il problema degli oneri di gestione, che non possono essere sopportati dagli enti promotori, data la situazione finanziaria abbastanza nota, in generale, degli Enti locali, oneri che d'altro canto debbono essere addossati alla collettività, data la funzione pubblica e sociale del servizio. Questo problema

esiste, non v'ha dubbio, ma questo problema, noi riteniamo, non può essere assunto a pretesto di ulteriori ritardi. Il problema lo abbiamo affrontato, ci sembra nel modo più giusto, nel modo più corretto nella nostra mozione indicando, in primo luogo, l'esigenza di una politica di rilancio della gestione pubblica che sia fondata sul concetto che gli obiettivi sociali non contrastano con i sani criteri economici della gestione, cioè sul fatto che la socialità non contrasta con la economicità; anzi è perseguendo al massimo gli obiettivi sociali della pubblicizzazione che è possibile realizzare una gestione più aderente a sani criteri economici, ed è possibile ridurre allo stretto necessario l'inevitabile, purtroppo, passivo di gestione.

Invece, come è noto, il Comune di Cagliari e gli altri enti costituenti il consorzio hanno predisposto un piano tecnico-economico di gestione che si fonda sul ridimensionamento del servizio, sulla ulteriore marginalizzazione del trasporto pubblico rispetto a quello privato, sull'aumento delle tariffe (aumento già realizzato), sul peggioramento delle condizioni di lavoro dei tranvieri, e, in sostanza, sul peggioramento delle condizioni di sicurezza del servizio. Conseguenza di questo orientamento è, ad esempio, che, per quanto riguarda gli ampliamenti, gli ammodernamenti (voci per le quali è consentito l'intervento della legge numero 9) gli enti costituenti il Consorzio chiedono appena, credo, 300 milioni, una somma del tutto irrisoria rispetto alle esigenze di potenziamento e sviluppo in questo settore.

Noi affermiamo che questo programma predisposto dal Comune di Cagliari è un programma di una gestione fallimentare, che porterà il passivo di gestione a livelli sproporzionati rispetto al servizio espletato. E' un programma attraverso il quale l'azienda con la gestione pubblica entrerà in una crisi ancora più profonda. Questo occorre dirlo con estrema chiarezza e franchezza perchè nessuno si faccia illusioni. Se dietro la pubblicizzazione non vi sono nè una politica, nè un programma di sviluppo orientati verso il raggiungimento di precisi obiettivi di carattere sociale, noi affermiamo con estrema chiarezza

che la responsabilità e tutte le conseguenze devono essere assunte dagli enti che questo vogliono e che la Regione non può essere assolutamente chiamata a concorrere alle spese di una tale gestione.

Al contrario, invece, noi riteniamo che la Regione deve, anzi ha il dovere di intervenire anche negli oneri di gestione, a condizione che i programmi siano fondati su finalità sociali e sani criteri economici, e perciò siano orientati nel senso dello sviluppo e della preminenza del trasporto pubblico su quello privato; siano orientati nel senso della gestione all'intera area industriale del servizio assorbendo progressivamente le linee automobilistiche private; siano basati, questi programmi, su un sistema tariffario che favorisca i lavoratori, gli studenti e le casalinghe, sull'incremento della velocità commerciale e delle frequenze, nel quadro della riorganizzazione del sistema del traffico, sul miglioramento delle condizioni di lavoro dei tranvieri e quindi sull'aumento della sicurezza del servizio. Anche a questo proposito, onorevoli colleghi, onorevole Assessore, come si è mossa la Giunta regionale? Io credo che la Giunta regionale avesse il dovere e il compito di contestare il programma elaborato dal Comune di Cagliari, ed avesse il dovere e il compito di contribuire ad elaborare un programma diverso; aveva questo dovere, questo compito per diverse ragioni. Intanto per il fatto che spetta alla Regione il coordinamento, ai fini della programmazione economica, degli interventi anche in questo settore; e non vi è dubbio che il settore dei trasporti rappresenta una componente di grande rilievo nell'ambito della programmazione economica.

Aveva il dovere di intervenire per le esigenze generali della politica regionale nel settore dei trasporti, perchè il trasporto pubblico urbano ed extraurbano anche, direi soprattutto, a Cagliari e nell'area cagliaritana, rappresenta un anello di collegamento tra i traffici interni ed esterni per ferrovia, per mare, per aereo. Aveva il compito di intervenire per specifico mandato, direi, della legge numero 9 all'articolo 2, quando afferma che la Giunta deve riservare una adeguata parte

dei fondi per la pubblicizzazione; parte adeguata, evidentemente, non solo al riscatto ma anche all'ampliamento e al programma di sviluppo. Aveva il dovere di contestare quel programma, di contribuire, sul terreno positivo, alla elaborazione di un programma nuovo e diverso. Questo però non lo ha fatto, anzi ha approvato il programma del Comune di Cagliari, quando l'Assessore ai trasporti ha dato il benestare all'aumento delle tariffe; aumento che è una parte essenziale di quel programma, e che è stato approvato nella esatta misura e con le stesse modalità in esso indicate. Il problema degli oneri di gestione e del passivo, dunque, comporta in primo luogo unitamente ad una certa politica di bilancio, in cui appunto le esigenze di una sana amministrazione non contrastino con le esigenze del raggiungimento di obiettivi sociali, evidentemente, anche altre misure, e provvedimenti di carattere nazionale a favore delle aziende pubbliche come l'esenzione dall'imposta sui carburanti, l'esenzione dalla tassa di circolazione, condizioni tariffarie di favore per la fornitura di energia elettrica, esenzioni dall'I.G.E. sui documenti di viaggio, misure di riforma della finanza locale: tutta una serie di provvedimenti di carattere nazionale a favore e a sostegno delle aziende pubbliche che consenta di avviare le sul terreno di una gestione ispirata a sani principi di economia. In secondo luogo questo problema comporta anche una politica nuova, diversa, democratica, delle entrate dei Comuni, una politica volta a colpire i redditi alti e speculativi per soddisfare le esigenze collettive.

In ogni caso, però, questo degli oneri di gestione (problema aperto e che va risolto nel senso che abbiamo detto) non può essere considerato un ostacolo all'avvio della gestione pubblica. Noi riteniamo che questo problema debba essere affrontato nel corso stesso della gestione anche perchè gli enti interessati hanno avuto, credo, assicurazione da parte della Giunta regionale, o comunque da parte dell'Assessore e dello stesso Presidente della Giunta, che la Regione non sarebbe stata insensibile al problema di un suo eventuale con-

corso agli oneri di gestione; nessun motivo, pertanto, poteva sussistere per assumere questo fatto, questo problema come una difficoltà a realizzare immediatamente la via della gestione. Si tratta, in sostanza, ancora una volta di un pretesto. Io ritengo che non esistano difficoltà oggettive, ma che siano accampati dei pretesti per nascondere una volontà politica negativa.

La realtà è che la Democrazia Cristiana è stata, nel passato, contraria alla pubblicizzazione e poi, quando il problema non poteva più essere eluso, ha avviato una politica tesa al sabotaggio della pubblicizzazione, ritardando il passaggio del servizio alla gestione pubblica e soprattutto tentando di svuotare l'operazione da ogni contenuto e fine sociale e di rinnovamento; e il piano tecnico-economico è appunto la piattaforma di questa linea di sabotaggio. La stessa struttura antidemocratica del Consorzio si è voluta per garantire, anche nel futuro, che questo sabotaggio possa essere perseguito per impedire che dall'interno dello strumento della gestione potesse emergere una volontà nuova.

Sono stati esclusi dal Consorzio, proprio per questa ragione, i Comuni di Assemini e di Selargius, i quali chiedevano di parteciparvi ed avevano già assunto le necessarie delibere; chiedevano soltanto di parteciparvi su un terreno di almeno relativa parità con gli altri, proponendo determinate modifiche, per rendere più democratico il Consorzio stesso. Sono stati esclusi dall'assemblea del Consorzio, con un atto di sopraffazione e violando il regolamento interno delle assemblee, i rappresentanti della minoranza di sinistra, i rappresentanti del partito comunista. Non è stata assicurata nessuna misura di partecipazione alla gestione del Consorzio da parte dei lavoratori, nonostante il Consiglio regionale abbia approvato, l'anno scorso, in occasione della discussione della legge numero 9, un ordine del giorno molto preciso a questo proposito.

La Democrazia Cristiana, al Comune e alla Provincia, ha dunque portato avanti, con intransigenza e coerenza, la politica (che è quel-

la del resto del Governo nazionale) che è così chiaramente espressa nella ormai nota circolare Taviani sulle linee pubblicizzate e non contestata nella sostanza dal piano economico nazionale Pieraccini, politica tendente a sacrificare il trasporto pubblico a favore di quello privato, secondo gli interessi dei Gruppi monopolistici del nostro Paese. Ma debbono essere denunciate, oltre alle responsabilità rinunciarie e prevalenti della Democrazia Cristiana, anche le responsabilità degli altri partiti laici del centro-sinistra, e, in modo particolare, mi si consenta, del Partito Socialista Unificato, il quale nel mentre i suoi dirigenti sindacali e i suoi militanti si battevano per la pubblicizzazione, nella sua rappresentanza nei Consigli e nelle Giunte comunali e provinciale, e nella stessa Giunta regionale, ha avallato pienamente e senza la minima resistenza l'azione della Democrazia Cristiana, sino ad arrivare, in occasione della elezione dell'assemblea consortile, a offrire il suo voto per consentire alla Democrazia Cristiana di avere la maggioranza assoluta nell'assemblea consortile, e per eleggere i rappresentanti del partito monarchico e del movimento sociale, escludendone invece i rappresentanti della minoranza di sinistra. Lo stesso Cambosu non è stato eletto sulla base di una designazione della minoranza di sinistra, è stato eletto sulla base di una designazione della maggioranza con una manovra che non è solamente antipatica, ma, mi sia consentito, anche provocatoria. Le minoranze hanno il diritto alla loro rappresentanza sulla base di un regolamento interno dell'assemblea comunale di Cagliari e dell'assemblea provinciale, regolamento che è stato violato e fatto a pezzi. Per che cosa poi! Io potrei discutere, e potrei anche comprendere in parte ciò se fosse stato fatto per assicurare ai compagni socialisti una maggiore presenza nell'assemblea per esercitare comunque, se pure in modo velitario, una qualche contestazione in quella sede. Ma la realtà è che questo arbitrio è stato fatto (e i rappresentanti socialisti vi hanno aderito) per consentire alla D.C. di avere la maggioranza assoluta nell'assemblea consortile. Questo è un fatto gravissimo e

inconcepibile di cui deve essere data una spiegazione.

Ho già detto delle responsabilità specifiche anche della Giunta regionale, la quale con la legge numero 9 non aveva esaurito il suo compito, ma al contrario era chiamata ed è chiamata a precisi obblighi politici. Ma queste responsabilità diventano ancora più evidenti ove si consideri che in questo periodo la Giunta regionale ha perseguito nel settore dei trasporti la stessa politica che ha ispirato l'azione sabotatrice della maggioranza del Comune e della Provincia di Cagliari. Non voglio qui aprire un discorso generale sui trasporti, non riguardando il tema strettamente la mozione, però non v'ha dubbio che quello che si verifica nel settore del trasporto urbano ed extra-urbano si verifica ormai in tutti gli altri settori dei trasporti. Sono elementi di crisi, di confusione assai grave, come conseguenza di una politica o, se si vuole, di una mancata politica, da parte, anche, della Giunta regionale. Nel settore delle autolinee private non è stata contestata la politica di ridimensionamento delle aziende, anzi ai privati è stato riconosciuto un contributo, un premio della Giunta regionale per chilometro percorso; in queste aziende private continua la pratica delle violazioni delle libertà sindacali, continua l'arbitrio, continua la discriminazione; la Giunta regionale premia queste aziende e l'Ispettorato sta a guardare.

Uno degli ultimi episodi di questa azione di discriminazione delle aziende private e di vergognosa subordinazione a questa azione da parte del potere pubblico riguarda appunto un lavoratore di Carbonia, il lavoratore Bellu, il quale è stato licenziato — dice l'azienda — perchè le sue prestazioni non corrisponderebbero prima alla qualifica di apprendista meccanico, poi alla qualifica di bigliettaio. L'azienda fa certo il suo mestiere, ma quello che è strano è che l'Ispettorato dei trasporti, investito della questione da parte degli organi sindacali, si è fatto portavoce puro e semplice delle dichiarazioni dell'azienda, le ha fatte proprie senza nemmeno porsi il problema di controllarle. La verità, anche

per quanto riguarda il Bellu, è la stessa di tanti altri lavoratori licenziati: il lavoratore Bellu di Carbonia, dipendente della ditta Canu e più, è stato licenziato da questa ditta che viene premiata dalla Regione con il contributo e viene difesa dall'Ispettorato, per il semplice fatto di aver organizzato all'interno dell'azienda la organizzazione sindacale. E' uno dei tanti episodi, e non il solo, purtroppo, della situazione che si è andata aggravando, purtroppo, nei confronti degli interessi dei lavoratori e degli stessi utenti, e rispetto alla quale la Giunta regionale ha continuato la vecchia politica di sostegno dell'azione degli interessi privati.

Nel settore delle ferrovie concesse nessun passo in avanti serio, concreto, è stato fatto per bloccare i propositi di smantellamento e per avviare un programma di potenziamento e di sviluppo. Nel settore dei porti e dei trasporti marittimi le cose non vanno in modo diverso. Debbo solo accennare ad alcuni elementi perchè credo che su questi aspetti, su queste questioni che investono più in generale la politica dei trasporti in Sardegna, un discorso debba essere aperto e debba essere aperto al più presto. E' la conferenza regionale dei trasporti, onorevole Assessore, questa conferenza più volte annunciata, e mai convocata, che deve fornire l'occasione, la sede in cui fissare le linee di una nuova politica della Regione nel settore, nel quadro della programmazione. In vista della sua convocazione sarebbe stato opportuno, come altra volta abbiamo sostenuto, sospendere qualsiasi nuovo provvedimento che potesse ulteriormente aggravare la situazione. Tutto questo non è stato fatto, e le cose vanno precipitando.

Onorevoli colleghi, è in questa grave e insostenibile situazione che il Gruppo comunista, per quanto concerne l'argomento specifico della mozione numero 22, richiama responsabilmente la maggioranza e la Giunta regionale sull'urgente necessità di compiere atti concreti che pongano fine al sabotaggio della pubblicizzazione. Chiediamo alla Giunta che le assicurazioni date dal Presidente Del Rio, qualche giorno fa, ai dirigenti

sindacali, si tramutino in fatti concreti con la massima sollecitudine. E' necessario, a nostro avviso, che la Giunta adotti con urgenza tutte le iniziative politiche necessarie, in primo luogo a garantire ai lavoratori tranvieri una stabilità dell'impiego e la regolare corresponsione dei salari e delle competenze: è questo il primo fondamentale diritto dei lavoratori che la Giunta regionale è chiamata a tutelare. E' necessario inoltre che la Giunta adotti misure politiche urgenti per ottenere che la assemblea consortile si insedi, costituisca i suoi organismi esecutivi e inizi subito la gestione del servizio. E' necessaria l'iniziativa politica della Giunta per ottenere che gli atti per il riscatto degli impianti siano definiti nella piena tutela degli interessi della collettività e del prestigio degli enti pubblici.

Oltre queste misure che a noi paiono urgenti, indispensabili per sbloccare la situazione grave e insostenibile che si è creata, e per tutelare gli interessi più elementari dei lavoratori tranvieri e degli utenti è necessario che nel quadro della preparazione della conferenza dei trasporti sia esercitata la necessaria azione per modificare il piano tecnico-economico per la gestione dei trasporti pubblici nel senso della promozione, dello sviluppo del trasporto pubblico e della modifica in senso democratico della composizione del Consorzio di gestione. A queste condizioni e solo a queste condizioni (la Regione deve essere chiamata ad assicurare il suo concorso finanziario anche nella gestione e nel provvedimento che la Giunta vorrà a suo tempo predisporre) chiediamo che tale condizionamento risulti chiaro e vincolante. E' necessario, infine, che la Giunta fissi fin d'oggi la data della conferenza regionale dei trasporti e le modalità della sua convocazione. E se questi impegni, onorevoli colleghi, onorevole Assessore, venissero a mancare, sia ben chiaro che la maggioranza verrà ad assumersi in pieno la responsabilità dell'acutizzarsi della lotta dei tranvieri e dei disagi per gli stessi tranvieri e per le popolazioni. *(Consensi a sinistra).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'o-

norevole Pazzaglia per illustrare la sua interpellanza.

PAZZAGLIA (M.S.I.). Nell'aprile di questo anno, signor Presidente, onorevoli colleghi, attraverso la interpellanza che soltanto oggi, nonostante la indicazione del carattere di urgenza, si discute, riportai alla attenzione di questa Giunta regionale un problema che ha formato oggetto, più volte, dell'attenzione del Consiglio e dei precedenti organi esecutivi della Regione. Prospettavo, allora, una situazione che avrebbe dovuto trovare, nel frattempo, una soluzione definitiva. Vi era, nell'aprile del 1967, nonostante l'avvenuta approvazione da 10 mesi della legge regionale numero 9 (che, infatti, fu approvata nell'agosto del 1966) una situazione di tensione, di pesante tensione nell'ambito dell'azienda da pubblicizzare, in quanto i salari non venivano assicurati ai lavoratori e vi era anche la minaccia di licenziamento per un certo numero di essi. E se allora sollecitavo, a ragione, un intervento della Giunta regionale presso la Amministrazione comunale di Cagliari che era in quel momento la maggiore imputata del ritardo e della mancata definizione del procedimento di pubblicizzazione, affinché la situazione venisse sbloccata, ancora oggi la situazione è pesante e preoccupante.

Il Consorzio, è vero, è stato costituito, perché successivamente all'aprile l'Amministrazione comunale di Cagliari ha fatto luogo alla approvazione di uno statuto (del quale per quanto attiene ad una parte, parleremo in modo particolare) ma la situazione è rimasta pesante per quanto attiene alle preoccupazioni, alle difficoltà ed ai disagi dei lavoratori dell'azienda tranviaria quanto lo era nell'aprile, quando il consorzio ancora non era costituito. Vi è stata, è vero, la crisi comunale di Cagliari; ma è anche vero che sussiste la possibilità di nomina di commissari per la realizzazione di singoli provvedimenti urgenti e vi è la possibilità, quindi, di un intervento che possa servire a sbloccare la situazione. Non credo che sfugga alla Giunta regionale lo stato di tensione nel quale oggi si trovano i rapporti tra i lavoratori e l'a-

zienda; non può sfuggire la sospensione frequente dei servizi e non può sfuggire, oltre tutto, che questa esigenza di difesa può far rischiare ai lavoratori altre conseguenze e che è bene, prima che si verifichi la necessità di difendere i lavoratori, cercare di prevenire. La situazione, fra l'altro, ha ormai esasperato i lavoratori; questi hanno ottenuto assicurazioni ed impegni da oltre 5 anni, alcuni sono diventati vecchi, alcuni sono andati in pensione ed ancora la soluzione del problema della pubblicizzazione non è giunta in porto.

Io vi domando una sola cosa, la domando a voi amministratori, a voi uomini di quella maggioranza alla quale si deve senz'altro attribuire, se non sul piano regionale, sul piano comunale la responsabilità di un ritardo che non ha, assolutamente, giustificazioni: che sarebbe avvenuto se un privato avesse differito, allontanato, allungato i termini della soluzione di un problema nel modo in cui voi avete trattato la soluzione del problema in discussione? Ma oggi sarebbe avvenuto già il finimondo! Non possiamo, quindi, chiedere altra pazienza ai lavoratori delle tranvie. Ne hanno avuto fin troppa, ed hanno finito per assistere ad una discussione circa la formazione della indennità che non convince nessuno! Io non voglio entrare nel merito del valore dell'azienda, perchè è oggetto di perizia, di valutazioni tecniche; nessuno di noi è in grado di stabilire con la propria scarsa competenza quale è il valore reale. Ma oggi vi è un clima di sospetto. Di fronte al ritardo nel raggiungere il risultato della determinazione della indennità, mentre si sa — io lo ho appreso abbastanza recentemente — che vi sono interessi notevoli di esponenti della Democrazia Cristiana per la formazione del *quantum* dovuto, e che è difficile resistere a pressioni che possono venire da chi ha il potere di farle, per vari motivi, nei confronti di determinati esponenti della Democrazia Cristiana, non si può pretendere che i lavoratori guardino con molta fiducia e con molta serenità a certe trattative. Io credo che se mi fossi trovato a dover decidere sulla formazione di una indennità che doveva an-

dare in gran parte al Segretario del mio partito a Cagliari, avrei abbandonato l'incarico, l'avrei deferito a qualche altro organo, per allontanare il sospetto di una soluzione non conforme agli interessi della città, ma agli interessi del partito, dico del partito.

Io sollecitavo, nella interpellanza, l'esame di altro argomento sul quale attendo una risposta molto precisa dalla Giunta. Io non ho mai avuto molta fiducia, lo confesso — e mi limiterò a brevi considerazioni in merito perchè l'impegno che noi abbiamo assunto per discutere questo argomento è di chiuderlo nella mattinata di oggi — negli ordini del giorno, come ho avuto occasione di ripetere in più occasioni; ma avevo la speranza che un ordine del giorno, quale quello che abbiamo approvato tutti e che era stato proposto dalla nostra parte, circa la partecipazione dei lavoratori alla gestione dell'impresa pubblicizzata, avrebbe trovato perlomeno nella Giunta regionale uno strenuo difensore. Avrei pensato che un ordine del giorno approvato a maggioranza, la cui approvazione venisse strappata al Consiglio, ad una parte del Consiglio, o venisse accettato per raccomandazione, non avesse esito; ma questo di cui parliamo la stessa Giunta regionale lo ha approvato, gli stessi componenti della Giunta regionale lo hanno approvato.

Invece quando lo Statuto è stato deliberato dal Comune di Cagliari, nonostante i nostri consiglieri comunali, da questi stessi banchi, in quest'aula, abbiano presentato un emendamento e chiesto la introduzione della norma che consentisse ai lavoratori di partecipare negli organi direttivi dell'azienda, alla gestione della azienda stessa, questa richiesta è stata respinta. Sono state, fra l'altro, sostenute da coloro che hanno respinto la proposta dei consiglieri del M.S.I. tesi sulla illegittimità dell'inserimento di una norma di questo tipo. Io posso anche accettare la teoria secondo la quale il diritto è una materia opinabile, e il mio mestiere è quello di discutere sulla interpretazione delle norme giuridiche; posso anche accettare quindi che possa essere discutibile la interpretazione di una norma giuridica, ma credo anche che non

sfugga alla Giunta regionale, alla quale prima della approvazione dello Statuto da parte del Consiglio comunale abbiamo indicato la esigenza di fermezza nei confronti della Giunta comunale di Cagliari in ordine a questo problema, che chiedevamo di considerare che l'ordine del giorno del Consiglio regionale condizionava l'erogazione dei contributi alla partecipazione dei lavoratori alla gestione dell'impresa, e di trarre quindi le conseguenze della mancata garanzia di tale partecipazione.

Alla Giunta regionale non può sfuggire che nella Costituzione — ecco una delle parti della Costituzione non attuata e che non si vuole attuare, mentre si polemizza perchè qualcuno si oppone alla attuazione di un'altra parte —, c'è un articolo 46 il quale se è norma non cogente, nel senso che non ha immediata attuazione, ma ha bisogno di altre norme, è però norma precettiva che indica, quindi, che qualunque norma legislativa che sia in contrasto con quei principi costituzionali può non essere osservata.

Siamo giunti, invece, alla pubblicizzazione di questi servizi attraverso uno statuto che ha completamente disatteso le decisioni del Consiglio regionale, ha completamente disatteso quell'articolo 46 della Costituzione al quale ci eravamo tutti richiamati per approvare il più volte citato ordine del giorno. L'articolo 46 della Costituzione è stato altre volte (il collega Melis lo ricorda) oggetto di esame in questo Consiglio e, fra l'altro, abbiamo persino chiesto che se ne dia attuazione da parte del Parlamento. Nonostante fosse stato in quella Costituzione introdotto tale principio già accettato dai primi Governi Parri e De Gasperi, di questo articolo 46 non si parla più; riserviamo ad altra occasione di indicare i motivi sostanziali della opposizione attuale alla partecipazione dei lavoratori alla gestione della impresa.

Voi volete, signori della Giunta, che questa situazione si trascini ancora? Non sono molto ottimista sulla soluzione della crisi comunale di Cagliari. Abbiamo visto come stanno andando le cose, e fra l'altro abbiamo motivo di pensare che fra la formazione della

Giunta, fra la distribuzione degli Assessorati, fra le dichiarazioni programmatiche, fra le discussioni sulle dichiarazioni programmatiche, fra la fiducia e il ferragosto — perchè il ferragosto non lo dobbiamo dimenticare — la soluzione della crisi comunale di Cagliari, se continuerà ad andare avanti col passo con il quale è andata avanti fino adesso, non sarà certamente rapida ed ancora meno efficace. Bisogna invece risolvere subito i problemi di centinaia di lavoratori. Noi non possiamo accettare, sotto nessun profilo, che ancora costoro siano costretti a scioperare per cercare di smuovere l'attenzione di una amministrazione pubblica. Noi non possiamo accettare che i salari vengano corrisposti quando è possibile e se è possibile. Dobbiamo trovare una soluzione nella parte del testo unico sulla legge comunale e provinciale, che autorizza i prefetti ad intervenire per determinati problemi e su determinati problemi con la nomina di un commissario prefettizio, per portare a soluzione il problema che si trascina ancora per la crisi comunale di Cagliari.

Io non ho altro da chiedere in questo momento, ma su questi due punti: soluzione immediata dei problemi che riguardano i lavoratori delle tranvie e garanzia della loro partecipazione alla gestione della impresa pubblica, ho necessità di una risposta che non può essere interlocutoria, dilatoria, di scarico delle responsabilità nei confronti della Amministrazione comunale di Cagliari (che non esiste), e resto in attesa di conoscerla nel corso di questa discussione. (*Consensi a destra*).

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

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo brevemente la parola sulla mozione numero 22 per sottolineare il vivo interesse che il mio Gruppo porta all'argomento in discussione. La pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbano per la città di Cagliari e, in generale, nel territorio dell'Isola, è stata dal partito sardo sostenuta con la ferma convinzione che il settore del pubblico trasporto sia settore di interesse sociale

in senso lato, nel senso cioè che investe i problemi della collettività non soltanto sotto il profilo individuale, ma proprio sotto il profilo generale dell'incremento di produttività del lavoro individuale e collettivo. Cioè non si può fare in questa materia il discorso limitato e chiuso della economicità della gestione aziendale in senso stretto, come, evidentemente, deve fare l'imprenditore privato che persegue fini di utile e di lucro privato.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CERIONI

(Segue MELIS PIETRO) Un sistema razionale, efficiente, rapido di trasporti crea le condizioni perchè il lavoro di tutti e di ciascuno porti una migliore produttività nell'interesse dei singoli e quindi anche nell'interesse della collettività. Ben per questo lo Stato, non da oggi, si sobbarca ad intervenire con massicci mezzi finanziari a sostegno della gestione del trasporto ferroviario pubblico. Noi sappiamo che l'azienda ferroviaria viene integrata nei suoi bilanci dall'apporto di centinaia di miliardi ogni anno, destinati a ripianare, per l'appunto, i *deficit* di gestione. Ma ciò lo Stato fa con una precisa motivazione che è di natura sociale ma è anche di natura economica. Se, improvvisamente, lo Stato decidesse di stringere i cordoni della borsa e di portare le tariffe di trasporto delle persone e delle cose a livelli di pura economicità di gestione aziendale, gran parte della attività produttiva del paese si bloccherebbe, si creerebbe una perdita di valori economici, enormemente superiore a quella che l'apporto pubblico alla gestione del mezzo di trasporto comporta. Con ciò non si vuol dire che necessariamente l'azienda pubblica di trasporto urbano debba essere condannata ad una gestione passiva. Si tratta di avere un certo coraggio, certo, come mi sforzerò di spiegare; un certo coraggio per adottare una politica dei trasporti urbani capace di snellire, di rendere rapido e funzionale il movimento delle persone e delle cose nell'ambito urbano, per i fini dei quali ho ora parlato.

Il movimento caotico, la congestione spaven-

tosa, l'intollerabile lentezza dell'attuale traffico urbano sono in rapporto diretto col continuo, impressionante incremento della motorizzazione privata, ed alla conseguente, disordinata sosta o posteggio delle macchine sul suolo pubblico. Ne derivano le attese, le file lente, il movimento faticoso dei mezzi e privati e pubblici di trasporto; tutto questo con quei riflessi negativi sulla produttività del lavoro collettivo, dei commerci, della economia in genere, cui ho fatto riferimento in precedenza. Occorre dunque arrivare a ciò a cui in altri paesi di varia ispirazione politica nell'indirizzo che li governa si è arrivati, promuovendo una drastica limitazione del traffico privato nell'ambito urbano; vietando, ad esempio, il traffico delle macchine in determinate aree del centro cittadino; vietando il parcheggio delle macchine nelle vie e piazze pubbliche di maggior traffico. Corrispondentemente occorre dilatare il sistema di trasporto pubblico, realizzare una rete di trasporto pubblico agile, capillarizzata, capace di soddisfare le istanze dei cittadini i quali, per questa via, sono ripagati della rinuncia alla utilizzazione del mezzo proprio.

I riflessi di una impostazione di questa natura evidentemente non possono che essere positivi, positivi sulla efficienza e rapidità del servizio, non più limitato, ritardato dalla densità, dalla congestione, dal disordine inevitabile, oggi, del traffico medesimo. Risultati positivi altresì sull'equilibrio economico della gestione, perchè, a mio giudizio, il trasporto pubblico acquisirebbe quote sempre più vaste del movimento dei passeggeri, con ciò recando apporti finanziari alla gestione economica del servizio medesimo. Non vi è dubbio che in questo modo si feriscono grossi interessi, in particolare uno dei più grossi centri di potere economico e di pressione politica esistente nel paese: il settore dell'industria automobilistica, che, ovviamente, risentirebbe qualche contrazione nella continua dilatazione che in questi anni si è registrata del mercato automobilistico in Italia. Ma l'interesse pubblico, evidentemente, deve prevalere; deve prevalere per i motivi che ho sommariamente evidenziato, e per la considerazione, ormai

generalmente accettata, che se non si adottassero i provvedimenti necessari le nostre città sarebbero sempre meno abitabili, sempre meno rispondenti alle esigenze di una comunità civile in sviluppo. Questo è un aspetto di principio sul quale il nostro partito ha puntato per sostenere l'esigenza di allargare sempre più vastamente il settore pubblico del trasporto.

Accanto al problema generale si pone la situazione particolare della città di Cagliari, e credo della città di Sassari, la situazione cioè di inefficienza, di insufficienza, della gestione privata nel settore dei trasporti in queste città, inefficienza e insufficienza clamorosamente rivelatesi nonostante i cospicui aiuti finanziari ricevuti dal pubblico erario per l'ammodernamento e l'ampliamento del loro sistema di trasporti. Le aziende, infatti, sono mancate alla funzione per la quale quegli aiuti avevano ricevuto e hanno registrato una situazione sempre più gravemente deficitaria, alla quale non si dava altra soluzione che quella del massiccio intervento del denaro pubblico, ferma restando la gestione in mani private, così da mantenere privati gli utili e da pubblicizzare gli oneri passivi, come è nella tendenza della speculazione tipica di questi organismi.

Altro aspetto, particolarmente sottolineato dalla interpellanza del collega Pazzaglia e rilevato nella mozione numero 22, riguarda i lavoratori impegnati in queste aziende. E' inconcepibile ed è inaccettabile che lavoratori, che hanno dato e continuano a dare la loro opera per un servizio di tanta importanza e utilità generale, non abbiano la sicurezza, non dico di una prospettiva di sviluppo, di un miglioramento nel futuro, ma non abbiano la certezza di poter contare sul pagamento regolare delle proprie competenze al termine del periodo salariale, mensile o quindicinale che sia. Ormai sono anni che queste masse di lavoratori vivono in questo stato di precarietà, che indubbiamente non ha riflessi positivi nell'esercizio del lavoro quotidiano.

Anche per questo motivo, il problema della pubblicizzazione deve essere risolto con tutta l'accelerazione che il potere pubblico può imprimere, se vuole, in modo che questa situa-

zione di precarietà, di incertezza venga rapidamente superata.

Infine, io riprendo qui un concetto che già altra volta ho svolto in questa stessa aula, circa il dovere costituzionalmente imposto agli organi politici, il diritto costituzionalmente riconosciuto ai lavoratori di regolamentare legislativamente e, quindi, rendere possibile la partecipazione dei lavoratori alla gestione aziendale. Soprattutto una azienda pubblica, la quale si propone fini di interesse pubblico, deve essere sensibilizzata al massimo in questa direzione. Interessare i lavoratori alla gestione aziendale significa responsabilizzarli, significa richiamarne la esperienza, la capacità, la volontà di miglioramento della azienda alla quale sono direttamente interessati, per modo che si abbia una collaborazione effettiva e preziosa dei lavoratori alla impostazione dei programmi, agli accorgimenti di gestione, al migliore funzionamento del servizio per una migliore redditività aziendale che, in buona sostanza, si traduce anche in un miglioramento delle loro condizioni di lavoro, di sicurezza del salario. L'articolo 46 della Costituzione, che io ho richiamato altre volte in quest'aula, come or ora ricordava il collega Pazzaglia, sancisce che deve essere assicurata, nei modi e nelle forme stabiliti dalla legge, la partecipazione dei lavoratori alla gestione delle aziende. Ora duole rimarcare che a 20 anni dall'approvazione del testo costituzionale non si sia fatto nessun passo avanti in questa direzione, duole ancora di più rimarcare che neppure la presenza e la partecipazione del partito socialista alla responsabilità collegiale del governo e quindi della politica generale dello Stato, sia riuscita a porre in termini di concreta realizzazione questo principio costituzionale, che discende da quello più generale sancito all'inizio stesso della Costituzione, con la dichiarazione solenne che la nostra è una Repubblica fondata sul lavoro.

Le leggi di cui l'articolo 46 parla non sono state emanate. Ma questo non è, io credo, una causa impediante all'ingresso dei lavoratori negli organi consortili e d'amministrazione del nuovo organismo pubblico di tra-

sporto quale lo prevediamo nella legge numero 9 che concerne questo argomento. Non è una causa impediante, perchè rappresentanti dei lavoratori possono essere designati a fare parte di quegli organi, indipendentemente dal fatto che sia istituzionalizzato con legge il principio della loro partecipazione. Si tratta di una partecipazione di fatto, cioè è una volontà che si manifesta di precorrere i tempi, se il potere politico questa volontà ha, in effetti. E se questo non avviene è soltanto perchè il potere politico questa volontà politica non intende esprimere.

Ecco perchè il mio Gruppo, nel ribadire questi concetti, nel confermare, cioè, l'esigenza della pubblicizzazione, nel sollecitare l'accelerazione dei tempi perchè essa sia realizzata, nel richiedere che sia assicurata ai lavoratori la certezza delle loro competenze nelle scadenze dovute e la loro partecipazione agli organi di gestione, si dichiara disponibile per concordare o approvare una risoluzione che in questo senso impegni in termini imperativi la Giunta. E' tempo ormai che siano rimossi gli ostacoli, superate le difficoltà, molte delle quali sono anche di natura pesante, legate ad interessi specifici di persone che hanno peso nelle determinazioni di questa Giunta. Il collega Raggio ne ha indicato alcune, ma altre ce ne sono, ed è necessario che la Giunta si scrolli di dosso ogni sospetto. Personalmente sono convinto che collusioni di questa natura nella volontà dei colleghi della Giunta non vi siano. Ma resta il fatto che l'opinione pubblica è largamente informata della presenza di questi interessi e del ruolo che essi tentano di giocare in determinati organi politici della maggioranza così da avvalorare il sospetto che da essi sia determinata la lentezza, quanto meno, delle procedure e delle decisioni conseguenti. (*Consensi a sinistra*).

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

COTTONI (P.S.U.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, non ritengo opportuno illustrare la legge regionale 29 agosto 1966,

numero 9, che fu oggetto di un ampio dibattito al Consiglio regionale. Vi fu allora un consenso unanime sugli obiettivi e le finalità della legge, che consentiva alle Amministrazioni comunali e provinciali di affrontare e risolvere alcuni dei problemi di fondo delle collettività locali, problemi che non potevano essere in alcun modo risolti dagli Enti locali per la nota insufficienza dei mezzi finanziari. I gravi problemi della pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbani ed extraurbani, la acquisizione delle aree fabbricabili e la esecuzione di complessi organici di opere pubbliche possono essere risolti soltanto nel quadro dell'intervento pubblico, delle agevolazioni statali e regionali, e pertanto la legge numero 9 costituiva e costituisce uno strumento legislativo adeguato per andare incontro alle esigenze ed alle necessità delle Amministrazioni comunali e provinciali.

E' vero che la legge numero 9, per quanto sia trascorso circa un anno dalla sua approvazione, ha dato sino ad oggi scarsi risultati operativi, per insufficienti progettazioni, per colpa o negligenze di alcune Amministrazioni che non hanno saputo fare precise scelte politiche, ovvero per la preoccupazione che la pubblicizzazione dei servizi di trasporto, con oneri finanziari inerenti alla gestione, possano aggravare i già dissestati bilanci comunali. Certo, le esperienze delle aziende municipalizzate sono motivo di giustificate apprensioni per gli amministratori comunali costretti ogni anno a contrarre mutui a pareggio dei bilanci finanziari. Ma queste apprensioni e preoccupazioni possono essere superate se la gestione della pubblica azienda si ispirerà a criteri di buona e sana amministrazione, senza inflazionare il personale dipendente, e ricordando che agli oneri inerenti alla gestione dei pubblici servizi di trasporto, oltre la collettività, debbono partecipare tutti gli utenti nel quadro di un sistema tariffario che favorisca i lavoratori, gli studenti e le casalinghe.

E' noto che il Comune di Cagliari ha assunto l'iniziativa di promuovere la costituzione di un consorzio di cui fanno parte i Comuni vicini e la stessa città di Cagliari,

per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbano ed extraurbano gestito dalle Società Tramvie della Sardegna. E' noto anche che in questi ultimi mesi sono sorte polemiche, perplessità, preoccupazioni e ritardi per le previsioni del costo di esercizio, per le notevoli passività che dovrebbero gravare sui bilanci comunali dei paesi consorziati e segnatamente del Comune di Cagliari. Io ritengo che la Giunta regionale debba, senza ulteriori indugi, promuovere la convocazione dell'assemblea o degli organi esecutivi sia pure nel rispetto di quelle che sono le autonomie comunali, nella convinzione che la riforma della finanza locale, già annunciata dal Ministro alle finanze, assicurerà ai Comuni maggiori entrate e che la stessa Amministrazione regionale interverrà, come si è verificato nel passato, a favore dei concessionari delle auto-linee per la gestione pubblica dei servizi di trasporto.

Io ricordo che l'onorevole Dettori, allora Presidente della Giunta, ricevendo i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, diede assicurazioni che un certo concorso finanziario, un certo contributo finanziario da parte della Regione sarebbe stato dato per integrare i bilanci deficitari della gestione dei servizi di trasporto urbani ed extraurbani, e pertanto, date queste assicurazioni che sono state, a quanto mi risulta, di recente confermate anche dal Presidente della Giunta Del Rio, a me sembra che non siano più ammissibili i ritardi per il passaggio dalla gestione privata a quella pubblica. Che cosa si oppone, onorevoli consiglieri, a che le Amministrazioni interessate avviino a rapida soluzione un problema così importante e vitale per la città di Cagliari e per i paesi vicini? Cagliari che ha questa grande estensione urbanistica, questa grande espansione demografica e industriale, ha necessità di assicurare facili e rapide comunicazioni fra la città ed i centri industriali. Vi è una legge che stabilisce degli stanziamenti precisi per il prelievo delle aziende; quindi, le Amministrazioni comunali nulla devono sborsare per quanto riguarda il prelievo delle aziende. Vi è l'assicurazione da parte del Governo regionale,

prima da parte dell'onorevole Dettori, come dicevo poc'anzi, oggi da parte dell'onorevole Del Rio, di un concorso regionale finanziario per attenuare le passività dei costi di esercizio; è annunciata una riforma della finanza comunale per cui maggiori dovrebbero essere le entrate, nelle casse comunali; sono annunciati provvedimenti legislativi nazionali nel settore per il risanamento delle aziende municipalizzate. Ebbene, di fronte, diciamo così, alle somme già stanziare, agli impegni responsabilmente, formalmente e politicamente assunti da parte del Governo regionale, come si può spiegare questo ritardo del passaggio dalla gestione privata alla gestione pubblica dell'azienda delle tramvie di Cagliari? O forse il Comune di Cagliari e gli altri Comuni interessati e la Provincia attendono subito un provvedimento o una legge da parte della Regione che assicuri il contributo, e ne determini da adesso l'entità?

La legge numero 9, consentendo ai Comuni con adeguati finanziamenti il prelievo delle aziende di trasporto, ha già delineato una politica che risponde alle esigenze del rinnovamento e dell'ammodernamento dei servizi di trasporto che sono indispensabili, urgenti, improrogabili in una società civile ed in una città come Cagliari. E' chiaro che da queste precise scelte politiche discendono altri impegni da concretare in altrettanti provvedimenti legislativi, in modo tale che il problema sia avviato rapidamente a soluzione, soddisfacendo quelle che sono le esigenze, le aspirazioni, le necessità delle popolazioni e soprattutto delle classi lavoratrici. Io sono d'accordo perchè vi sia una adeguata rappresentanza degli operai, nella gestione dell'azienda. Sono d'accordo perchè le competenze degli operai vengano corrisposte secondo precise scadenze. Ma, il problema che oggi ci interessa, il problema che dobbiamo risolvere è quello di stabilire il passaggio dalla gestione privata alla gestione pubblica, affrettando i tempi in modo tale che, in una nuova amministrazione con i suoi organi esecutivi, con le sue assemblee, questi problemi, siano necessariamente affrontati e di conseguenza risolti. Ritengo quindi che la Giunta regionale debba svolgere un'a-

zione politica, la più efficace, ricorrendo, magari, se occorre, all'autorità prefettizia per la convocazione immediata della assemblea generale degli organi esecutivi e perchè si accelerino i tempi per il passaggio dalla gestione privata alla gestione pubblica delle tramvie di Cagliari. (*Consensi al centro*).

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

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'impegno preso nella riunione dei Capigruppo di concludere il dibattito sui problemi trattati dalla mozione entro la mattinata, impone anche a me di restringere gli argomenti che avrei voluto trattare. Io credo che il Consiglio regionale, all'unanimità, si ponga oggi questo problema: come è possibile che un'azienda privata in stato prefallimentare, che non riesce a pagare regolarmente i suoi dipendenti, che ha chiesto ed ottenuto dalla Regione un'amministratore straordinario per un anno, che ha avuto dalla Regione il grazioso regalo di 700 milioni a copertura di passività di gestione, come è possibile che un'azienda di tal fatta opponga resistenza alla pubblicizzazione dei servizi? Credo che dobbiate ammettere che è una situazione assurda; in ogni caso equivoca, confusa che non può non rendere ammissibili tutti i sospetti. Il collega Cottoni poco fa ha ricordato che esiste una legge ormai da dieci mesi, con cui i Comuni interessati hanno garantito il concorso della Regione per una cifra che va oltre il 90 per cento per il pagamento di tutte le indennità di esproprio. Esiste anche un impegno politico, sia pure non tradotto in legge, per un eventuale concorso della Regione a quelle che saranno le passività di gestione. Leggi dello Stato in atto o *in fieri* danno la possibilità alle future aziende municipalizzate e a quelle già costituite di prevedere un intervento statale che d'altra parte già esisteva per le aziende private; voi tutti sapete che lo Stato interveniva di già a colmare il *deficit* di bilancio della Società Tramvie della Sardegna.

Come mai a quasi un anno di distanza non

si è ancora tradotta in realtà la pubblicizzazione dei servizi a Cagliari città? Forse contrasto ideologico e politico tra la formula dell'Amministrazione regionale e la formula delle Amministrazioni comunale e provinciale? No, sfortunatamente sono tutti della stessa formula: gli stessi partiti che compongono la maggioranza della Giunta regionale compongono la maggioranza e la Giunta comunale di Cagliari, la maggioranza e la Giunta della Provincia. A Quartu poi c'era già questa maggioranza e oggi c'è un Commissario prefettizio. A che cosa si deve questo ritardo? Quale possibilità di resistenza ha una azienda, ripetuto, a far pubblicizzare i servizi se non avesse degli addentellati, dei sostegni dentro le Amministrazioni comunali e quindi nell'assemblea consorziale che di esse è l'espressione? L'azienda denuncia ancora oggi, non accertate, decine di milioni di passività ogni mese. Malgrado ciò, nel momento in cui il Comune di Cagliari ha offerto una cifra già abbastanza alta, già superiore all'effettivo valore degli impianti (anche se il collega Pazzaglia dice che non è possibile entrare nelle questioni tecniche) malgrado ciò non si riesce a rendere effettiva la pubblicizzazione dei servizi a Cagliari! E la azienda che cosa fa? L'azienda resiste, non accetta il prezzo di indennizzo, e nello stesso tempo non paga i salari regolarmente ai lavoratori, minaccia di smobilitare alcune linee, minaccia rappresaglie verso i lavoratori. E il potere pubblico sta a guardare.

Ora, egregio onorevole Assessore ai trasporti, io posso anche ammettere che oggi il compito essenziale riguarda l'assemblea consorziale; è essa che deve decidere la pubblicizzazione, è essa che deve trattare con l'azienda, è essa che deve portare a compimento in concreto la procedura di riscatto. Però, la Regione non può lavarsene le mani. Non può pensare la Regione, la Giunta regionale che, fatta la legge, preso un impegno politico di correre agli eventuali *deficit* di gestione, il suo compito sia finito. La legge è stata fatta dal Consiglio regionale perchè si giunga alla pubblicizzazione dei servizi, ed allora non è accettabile la posizione alla Ponzio Pilato

assunta dall'Amministrazione regionale a proposito di questi ritardi, perchè l'Amministrazione regionale ha piena competenza sulle concessioni.

Una azienda, per esempio, che non paga regolarmente i suoi dipendenti, che minaccia di smobilitare alcune linee, che non fa fronte agli obblighi derivanti dalla concessione deve essere diffidata dall'Amministrazione regionale che ha anche la possibilità di minacciare la requisizione degli impianti. Dobbiamo invece constatare che una azione attiva nei confronti dell'azienda non c'è stata, e la Regione aveva ben voce in capitolo perchè ha regalato 700 milioni; noi che ci lamentiamo molte volte di spese, abbiamo buttato 700 milioni a favore degli azionisti della Società Tramvie della Sardegna! 700 milioni regalati, per fare che cosa? Per dare ossigeno ad una azienda che era in fallimento, e che oggi pretende due miliardi e 700 milioni per impianti che ne valgono a mala pena la metà.

Questa è la realtà delle cose. Possiamo stare tranquilli, possiamo stare assenti? E' chiaro che senza una collusione politica (io non so a quale livello, ma certamente a vari livelli da parte dei principali azionisti della Società Tramvie della Sardegna), a quest'ora il problema sarebbe stato risolto nell'interesse dei lavoratori e nell'interesse dei cittadini. E' una situazione equivoca, su cui è lecito qualunque sospetto, perchè se si trattasse di una azienda florida, di una azienda che con la pubblicizzazione debba subire un danno, io capirei la resistenza; ma è una azienda che dice che la gestione è passiva, che ci rimette milioni ogni giorno, che non riesce a pagare i lavoratori, che vuole smobilitare le linee... Ma una azienda come questa perchè resiste? Resiste perchè spera di avere 500 milioni in più di quelli che il Comune le ha offerto. Resiste solo per questo, perchè sa che nessuno degli organi politici vuole portare la cosa alle estreme conseguenze, cioè alla diffida ed alla requisizione degli impianti.

Il problema allora diventa politico, e sotto questo riguardo non possiamo essere soddisfatti neppure dell'azione svolta finora dalla Giunta regionale che, ripeto, ha potere di in-

tervento, anche presso l'assemblea consorziale. La diffida da fare dovrebbe essere duplice: una alla società ed una alla assemblea consorziale perchè si riunisca ed inizi a lavorare seriamente. Ma invece cosa è successo al Consiglio comunale ed al Consiglio provinciale? Intanto il centro-sinistra che, secondo il vecchio Nenni, avrebbe dovuto segnare per ogni italiano una maggiore libertà (voi ricorderete il famoso titolo a 8 colonne dell'«Avanti»: «Da questo momento ogni italiano è più libero»; non specificava in cosa consisteva questa libertà, ma ogni italiano era più libero), questo famoso regime progressista del centro-sinistra che cosa ha fatto al Consiglio comunale e al Consiglio provinciale? Ha escluso le minoranze dalla assemblea consorziale. O meglio, siccome unisce alla volontà di regime una notevole dose di ipocrisia, non le ha escluse, ha detto all'opposizione: vi regaliamo un rappresentante tanto per avere un controllo sull'assemblea consorziale.

Ancora una volta si sono trasformati un problema ed una questione di interesse pubblico in una volgarissima questione di sottogoverno e di clientelismo, o di aspirazione a fare del clientelismo. Non basta, ma sono stati esclusi i lavoratori, come già altri colleghi hanno ricordato, da una qualunque partecipazione alla gestione. Ed allora, io mi chiedo: che cosa cambia per i lavoratori, che sono i maggiori interessati, tra una azienda pubblica ed una azienda privata? La mia convinzione, e l'ho detto ai lavoratori, è che la lotta che occorrerà fare contro la gestione pubblica sarà probabilmente superiore e più forte di quanto non si facesse nei confronti dei privati, perchè allorchè si parte dal presupposto di fare della pubblica gestione uno strumento di potere e di sottogoverno, è chiaro che i lavoratori dovranno reagire nelle maniere che riterranno più opportune. Questo è il regime del centro-sinistra, un regime anti-democratico. Direi che sotto questo profilo è già superato De Gasperi; nel centro-sinistra le cose vanno ancor peggio che con il centrismo di De Gasperi. Siamo arrivati a questo punto!

Allora il problema, egregio onorevole Assessore, è di sapere che cosa avete fatto fino

a questo momento. Avete fatto telegrammi, dato assicurazioni, consigli eccetera, ma non avete utilizzato il potere che ci deriva dallo Statuto, che ci attribuisce la competenza piena in materia di concessione di linee tranviarie. A questo proposito sarebbe bene chiarire perchè vi abbiano escluso dalla competenza per quanto riguarda le linee filoviarie, mi pare, con una interpretazione dello Statuto del tutto *sui generis*. Quando si parla di linee automobilistiche e tranviarie, è chiaro che ci si deve riferire a linee di trasporto urbane ed extraurbane; è pacifico, allora, includervi anche i filobus che prima non esistevano. D'altra parte non so che differenza ci sia tra il tram ed il filobus, se non che uno cammina sulle rotaie con ruote non di gomma, e l'altro con le ruote di gomma; il servizio è lo stesso e non capisco perchè questa esclusione sia avvenuta. Ma sono cose che avvengono in questo bel regime democratico che ci state costruendo ogni giorno che passa. Dicevo che per la facoltà attribuita alla Regione dallo Statuto, avete la possibilità di diffidare l'azienda, di fare un discorso del genere: i 700 milioni che hai avuto, te li possiamo sempre riprendere, perchè basta modificare quella legge, basta rifarne un'altra e dire che quei 700 milioni sono stati dati come anticipazione sul riscatto. La cosa è pacifica, e l'azienda deve rimborsare 700 milioni; e vedrete allora come si calma.

Non avete utilizzato tutti gli strumenti in vostro possesso. Vero è che avete respinto l'anno scorso tutte le proposte che avevamo fatto in questo senso, quando vi esortavamo a dare i 700 milioni a titolo di anticipazione sul riscatto, come la logica suggeriva, perchè è ridicolo, è assurdo, che la Regione alla vigilia di riscattare gli impianti abbia regalato come spesa di gestione 700 milioni. E poi oggi ci troviamo di fronte ad una società che non accetta due miliardi e 300 milioni perchè vuole 2 miliardi e 600 milioni; insomma, è lecito pensare, egregi colleghi, che sotto c'è qualcosa che non va. Non è possibile pensare a qualche cosa di normale in tutta questa situazione. Vogliamo far fare una inchiesta dalla Magistratura? Facciamola fare, basta pre-

sentare una denuncia e la Magistratura interviene per accertare come stanno le cose. Io credo peraltro che sarebbe conveniente per tutti che a questo non si debba arrivare, però è chiaro che ad un certo punto, se le cose dovessero continuare di questo passo, per cui il peso delle inadempienze politiche ed amministrative, il peso delle inadempienze finanziarie deve ricadere sui lavoratori, saranno proprio i lavoratori a fare intervenire la Magistratura per una inchiesta seria sulla gestione e su quei bilanci che la Giunta Dettori si era impegnata a mandare al Consiglio regionale e che ancora non abbiamo visto. Voi ricordate che in Consiglio era stato accettato un ordine del giorno in base al quale si potevano dare 700 milioni alla Società Tramvie, previo esame dei bilanci e delle passività da parte della Commissione competente del Consiglio regionale. Questo esame non c'è stato; vogliamo fare una denuncia alla Magistratura perchè faccia essa l'esame di questi bilanci? Vogliamo vederci chiaro in questa storia dei 700 milioni di passività, diversamente, ripeto, chiunque di noi è autorizzato ad avere dei sospetti. Come è mio costume, ho parlato chiaro. Ciò che la Giunta ha fatto finora è poco, direi che è niente sotto il profilo sostanziale, perchè ancora oggi le cose sono come erano un anno fa. Si è parlato qui di dirigenti, di esponenti della Democrazia Cristiana interessati alla faccenda. E' chiaro che anche questo è un elemento da non sottovalutare: il fatto che un dirigente (e non degli ultimi) della Democrazia Cristiana sia direttamente interessato alla questione è un altro elemento che suscita dubbi e sospetti, è cioè un elemento che autorizza a vedere una collusione di carattere politico tra gli interessi della Società Tramvie e gli organi pubblici che dovrebbero procedere alla pubblicizzazione dei servizi. L'impegno che deve essere riconfermato, egregio onorevole Assessore, è che i bilanci di quei due anni siano inviati all'esame del Consiglio regionale, così come era stato accettato ufficialmente; io, in quella circostanza, avevo ritirato l'ordine del giorno dopo una esplicita dichiarazione del Presidente della Giunta che, non soltanto accettava la

richiesta come raccomandazione, ma che riteneva non necessario metterla in votazione, perchè egli era pienamente consenziente. Quello era un ordine del giorno piuttosto delicato perchè avrebbe permesso al Consiglio regionale, o alla Commissione, di chiamare un esperto a far controllare i bilanci e vedere, per esempio, se nelle passività non rientrassero anche i fondi necessari per ricostituire le scorte di attrezzi e di altre cose del magazzino della Società Tramvie, che, trovato vuoto dall'amministrazione straordinaria è stato poi lasciato pieno a spese dei fondi regionali, ed altre cosettine di cui si parla e delle quali per il momento non mi occupo; questi bilanci devono essere mandati all'esame della Commissione così come la precedente Giunta si era impegnata di fare, a meno che questa Giunta non assuma la responsabilità di non riconoscere questo impegno, cosa che, in ogni caso, arriverebbe sempre in ritardo, perchè l'esame doveva essere preventivo, doveva essere fatto prima dei decreti per la concessione dei 700 milioni. Ecco perchè vi dico che se andiamo a «sfruculiare», come qualcuno mi suggerisce, non so come le cose vadano a finire. Questi bilanci dovevano essere mandati prima di fare i decreti, mentre i decreti sono stati fatti ugualmente malgrado questo impegno non sia stato mantenuto, per cui si può verificare che una parte di quelle passività che avete coperto può non essere riconosciuta domani da un esame della Commissione consiliare competente del Consiglio regionale, il che, voi sapete, può comportare responsabilità di varia natura.

Egregio Assessore, quando le cose non sono chiare, in base alla regola comune, c'è qualche cosa che le appanna: può essere una leggera nebbia, ma può essere sporcizia ancora più forte della nebbia. Occorre che la Giunta regionale, ed il Consiglio dal suo lato, facciano chiarezza su questa questione, mettano a nudo le cose, in modo che se di intrallazzi già commessi o *in fieri* si deve parlare, come ciascuno di noi oggi è autorizzato a pensare, si sappia bene chi ha le responsabilità, politiche o non politiche, della questione. *(Consensi a sinistra)*.

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenuti alla Presidenza due ordini del giorno. Se ne dia lettura.

FRAU, Segretario:

Raggio - Congiu - Sotgiu - Birardi - Pedroni:

«Il Consiglio regionale, a conclusione della discussione sulla mozione n. 22, impegna la Giunta ad adottare con urgenza le opportune iniziative al fine di: 1) garantire ai dipendenti della S.T.S. la stabilità dell'impiego e la regolare corresponsione dei salari e di ogni altra competenza; 2) ottenere l'immediato insediamento dell'assemblea del Consorzio per la gestione dei trasporti urbani ed extraurbani di Cagliari, la costituzione dei suoi organismi esecutivi, l'immediato inizio della gestione pubblica dei trasporti; 3) favorire la definizione degli atti del riscatto degli impianti della S.T.S. nella piena tutela degli interessi della collettività e del prestigio degli Enti pubblici costituenti il Consorzio; 4) chiedere che i Comuni di Cagliari e Quartu e la Provincia di Cagliari compiano gli adempimenti necessari per beneficiare delle provvidenze della legge 29 agosto 1966, n. 9, prima della scadenza dei termini indicati nella stessa legge; impegna inoltre la Giunta: 1) ad attuare le iniziative adeguate per contribuire alla elaborazione di un programma di sviluppo dei trasporti urbani ed extraurbani che investa l'intera zona industriale di Cagliari e sia fondato sulla preminenza del trasporto pubblico su quello privato; 2) a promuovere la democratizzazione del Consorzio di gestione dei trasporti pubblici, anche secondo i voti espressi dal Consiglio regionale; 3) a predisporre un provvedimento per il concorso della Regione negli oneri della gestione del servizio, concorso condizionato alla attuazione di un nuovo programma di sviluppo e alla democratizzazione del Consorzio; 4) a convocare, entro il prossimo mese di ottobre, la conferenza regionale dei trasporti».

Corrias - Branca:

«Il Consiglio regionale, udite le dichiara-

zioni dell'Assessore ai trasporti e turismo sulle mozioni ed interpellanze relative alla pubblicizzazione dei servizi di trasporto; preso atto che la Giunta regionale ha adempiuto agli obblighi derivanti dalla L.R. 29 agosto 1966, n. 9, ed ai voti del Consiglio con solerzia e sensibilità, approva le dichiarazioni dell'Assessore ed impegna la Giunta regionale a continuare nella sua azione tesa a risolvere con sollecitudine e completezza il problema in discussione».

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'Assessore ai trasporti e turismo.

GHINAMI (P.S.U.), Assessore ai trasporti e turismo. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con l'iniziativa della legge regionale 29 agosto 1966, numero 9, l'Amministrazione regionale ha assolto l'impegno assunto davanti al Consiglio regionale, ponendo a disposizione degli enti pubblici interessati lo strumento finanziario atto a consentire anche la pubblicizzazione dei servizi di trasporto.

Dopo la pubblicazione della legge regionale n. 9, l'Amministrazione regionale non ha mancato di intervenire ufficialmente presso gli enti pubblici interessati perchè provvedessero sollecitamente all'adozione dei provvedimenti di loro competenza per la costituzione del consorzio. Per dissensi sorti tra le Amministrazioni interessate figurano inizialmente, quali membri del Consorzio, il Comune e la Amministrazione provinciale di Cagliari ed il Comune di Quartu S. Elena. Sono rimasti esclusi i Comuni di Assemini e di Selargius. Nello statuto del Consorzio è prevista, peraltro, la possibilità di ulteriori adesioni da parte dei Comuni che, nell'esercizio delle proprie autonome determinazioni, dovessero ritenere di aderire al Consorzio stesso.

Posso precisare che gli enti pubblici, membri del consorzio, hanno già provveduto all'adozione dei provvedimenti necessari per la costituzione del Consorzio stesso, alla cui entrata in attività osta unicamente la determinazione dell'importo dell'indennità di riscatto da corrispondere alla società cedente, per il

qual fine sono in corso contatti ufficiali tra le parti. Sono anzi informato che con tutta probabilità si dovrà giungere all'arbitrato proprio perchè il Comune di Cagliari, non intendendo in alcun modo regalare niente a nessuno, chiede che sia la Magistratura stessa a dire quello che è giusto che si paghi alla società cedente.

Il problema di un intervento finanziario esterno a ripiano dei previsti considerevoli disavanzi di gestione della azienda tranviaria consortile è già stato messo in evidenza, sia dalle risultanze cui è pervenuta la commissione di studio nominata dal Comune di Cagliari, sia dalle risultanze contabili della amministrazione straordinaria della società, chiusasi in data 13 marzo 1967. L'ammontare dei disavanzi incontrati dall'amministrazione straordinaria, esclusi i fondi di ammortamento e deperimento, è stato il seguente: periodo dall'1 aprile al 31 dicembre 1965, lire 283.267.000; periodo dal 1 gennaio al 31 dicembre 1966, lire 532.672.000; periodo dall'1 gennaio al 13 marzo 1967, lire 137.859.000.

La predetta commissione di studio considerando due piani di gestione dell'azienda pubblica (il primo relativo alla gestione pubblica nel periodo immediatamente seguente alla gestione privata, ed il secondo relativo alla gestione pubblica successiva) ha preventivato un disavanzo di gestione pari a lire 631.392.000 per il primo piano e pari a lire 520.000.000 per il secondo, non considerando — in entrambe le ipotesi — le spese inerenti agli interessi sul capitale conferito; ciò non conoscendo esattamente il valore del capitale fisso che verrà messo a disposizione dell'azienda. Trattasi, evidentemente, di fronteggiare cospicui oneri finanziari cui difficilmente si potrà sopperire con le modalità previste in materia dagli articoli 2 e 3 del testo unico delle leggi sull'assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei Comuni e delle Province.

Per questi motivi, e pur con le debite riserve derivanti dalla complessità del problema, posso assicurare che la Giunta regionale non mancherà di esaminare quanto prima l'argomento per l'individuazione delle pos-

sibili forme di intervento. Sono anche in grado di assicurare, dopo un colloquio avuto con il Ministro alle finanze, che l'articolo 13 della nuova legge sulla riforma tributaria, prevede esplicitamente la possibilità, da parte dello Stato, di intervenire completamente a ripianare gli oneri di gestione dei servizi pubblici. L'articolo 13 di questa legge prevede che ai Comuni siano riconosciute funzioni proprie che corrispondono alla vecchia dicitura di «spese obbligatorie» e «funzioni di interesse generale» e che corrispondono alla vecchia dizione di spese facoltative. Ebbene, esplicitamente l'articolo 13 pone l'impianto e la gestione dei servizi pubblici locali tra le funzioni proprie, e in base all'articolo 13 lo Stato garantisce un contributo in misura necessaria per integrare il fabbisogno relativo al normale svolgimento delle funzioni proprie di tali enti. Cioè questo articolo 13, che è stato integralmente recepito già dal Consiglio dei Ministri, solleva la Regione indubbiamente da tutti gli oneri, e dovrebbe, a mio avviso, incoraggiare i Comuni a superare le ulteriori remore che potrebbero esservi per affrontare sollecitamente e risolvere il problema della gestione pubblica di questi servizi, anche perchè, ripeto, una garanzia di questo genere li mette al coperto.

Per quanto attiene alla sollecitata determinazione dei fondi da riservarsi ai sensi dell'articolo 2 della legge regionale numero 9, per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto di interesse pubblico, devo precisare che tale adempimento è stato recentemente definito non appena sono stati risolti alcuni dettagli di ordine tecnico, e cioè relativi al fatto che si è dovuto inserire fra i Comuni beneficiari della legge anche quello di Siniscola.

In ordine al progettato intervento inteso al conseguimento di un programma di sviluppo che, nel quadro della programmazione economica e fondato sulla priorità del mezzo pubblico su quello privato, preveda sia l'adeguamento dei servizi alle nuove esigenze del traffico urbano (con particolare riguardo, per Cagliari, a quelle della zona industriale), sia l'attuazione di un sistema tariffario rapportato alla capacità finanziaria della utenza —

oggi costituita prevalentemente dai ceti sociali meno abbienti — assicuro che tali finalità saranno tenute presenti nell'indirizzo che la Amministrazione regionale intende perseguire per quanto di propria competenza in sede di approvazione dei programmi di ristrutturazione dei servizi e di determinazione delle tariffe. E' stata inoltrata anche recentemente dalla Società che gestisce il servizio a Cagliari una domanda per l'aumento delle tariffe che è stata rigettata dall'Amministrazione regionale; la Società ha presentato poi ricorso. Non so se l'onorevole Raggio si riferisse ad un aumento successivo, io parlo di ciò che è avvenuto durante la gestione della quale io rispondo.

Non posso esimermi dal rilevare, peraltro, l'opportunità che l'iniziativa per l'impostazione dei programmi nel senso precedentemente indicato debba essere rimessa all'organo collegiale cui compete la direzione dell'attività del Consorzio pubblico. Ritengo opportuno, comunque, richiamare in proposito alcune considerazioni formulate dalla Commissione di studio sui trasporti urbani e suburbani di Cagliari, nominata dal Comune di Cagliari, la quale ha messo in evidenza l'accentramento nella città di Cagliari della popolazione a più alto reddito ed a più alto consumo, nella quale massimo è l'indice della motorizzazione privata rispetto a quello della popolazione dei territori circostanti, per cui il trasporto delle persone nell'interno dell'area metropolitana tenderà ad essere assolto prevalentemente dalla motorizzazione privata. Gli attuali orientamenti della tecnica assegnano al trasporto pubblico di massa delle persone funzioni sostitutive del trasporto privato automobilistico. Trattasi, in pratica, di sopperire col mezzo pubblico a quelle limitazioni di traffico dei mezzi privati che vengono gradualmente introdotte con il verificarsi dei fenomeni di congestionamento. Rilevata, inoltre, l'interdipendenza tra la strutturazione dei servizi pubblici di trasporto e le soluzioni urbanistico-viarie che verranno adottate per una maggiore agibilità dei vecchi quartieri e per una specializzazione dei nuovi (nei quali dovrebbe essere attuata la concentrazione delle attivi-

tà direzionali e commerciali), la Commissione ha posto in rilievo la specifica funzione di componente essenziale per il raggiungimento delle finalità della pianificazione urbanistica che dovrebbe essere assegnata ai servizi pubblici di trasporto, finalità questa indubbiamente prevalente su quella più particolareggiata, anche se non meno importante, di offrire il trasporto economico a quanti non siano in condizioni di disporre di un proprio mezzo di trasporto individuale.

Anche alla luce delle sovraesposte considerazioni deve essere inquadrata la ristrutturazione dei servizi in atto, proposta dalla predetta Commissione, nell'intento anche di equilibrare il rapporto tra costi e ricavi dell'esercizio a gestione pubblica. Per quanto concerne le prospettate esigenze di traffico della zona industriale, la Commissione ha rilevato che allo stato attuale non è possibile individuare dettagliate soluzioni, in quanto non si dispone di precisi elementi sulla effettiva entità degli insediamenti, e gli stessi collegamenti viari con la città e l'*hinterland* sono in corso di definizione con l'approvazione del piano regolatore della zona. E' stato rilevato, comunque, che l'afflusso di persone agli stabilimenti sarà caratterizzato da forti punte di traffico concentrate in determinate ore della giornata e da sensibili contrazioni del traffico nelle restanti ore. Le punte di traffico, mentre non potranno giustificare l'istituzione di un servizio regolare, necessiteranno di speciali servizi effettuati per conto delle industrie interessate. Il servizio di linea dovrà, invece, essere rapportato alla domanda normale media di trasporto. Da quanto succintamente esposto è agevolmente riscontrabile la stretta connessione tra il problema dei trasporti pubblici della zona industriale e quello dell'assetto definitivo degli insediamenti industriali, il che ovviamente esclude una soluzione aprioristica del problema dei trasporti urbani di Cagliari che prescinde dalla valutazione delle esigenze nascenti dal carattere e dalla entità degli insediamenti industriali.

Per quanto concerne l'esigenza di ancorare i livelli tariffari alla capacità finanziaria

media dell'utenza, devo precisare che la stessa Commissione, nell'auspicare la urgente attuazione della ristrutturazione del sistema tariffario in atto, poi attuata con decorrenza 19 aprile 1967, ne rilevava l'utilità per la stessa utenza conseguita sia con la semplificazione di molti titoli di trasporto sia con l'istituzione delle tariffe preferenziali per operai, studenti ed impiegati. Posso assicurare che l'indiscussa esigenza di assicurare congrue tariffe di trasporto per operai, studenti ed impiegati, sarà uno dei cardini sui quali continuerà ad impostarsi l'indirizzo che l'Amministrazione regionale perseguirà nell'espletamento della propria attività di approvazione delle tariffe di trasporto per i servizi sottoposti alla propria competenza concessionale.

Per quanto attiene alla riduzione dell'orario di lavoro ed al miglioramento delle condizioni di lavoro dei tranvieri, pur auspicando il conseguimento di tali legittime rivendicazioni, devo precisare che l'argomento è regolamentato dalle leggi in materia e dal vigente contratto collettivo nazionale di lavoro di categoria e, pertanto, oggetto di contrattazione tra le parti interessate in sede di rinnovo del predetto contratto di lavoro. Il problema dell'adozione di misure che garantiscano la sicurezza del traffico, come condizioni indispensabili per poter attuare il sistema dell'agente unico, è stato già oggetto di esame e regolamentazione, per la cui osservanza è preposto l'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e trasporti in concessione cui compete per legge l'accertamento dei requisiti di sicurezza di esercizio dei servizi autofilotranviari di linea.

Assicuro che l'Amministrazione regionale non ha mancato di intervenire, come già in passato, nei confronti dei competenti organi statali per la sollecita definizione dell'*iter* legislativo dell'auspicata riforma delle leggi sulla finanza locale alle quali ho accennato più sopra. Desidero rammentare, in proposito, che la Commissione per la riforma tributaria ha già predisposto uno schema di disegno di legge, che è stato già sottoposto all'esame del Consiglio dei Ministri e che sarà approvato a giorni, secondo le assicurazioni che sono

state date. Si ha ragione anche di ritenere (anche per recenti dichiarazioni del Ministro alle finanze) che la legge per la riforma tributaria verrà approvata nel corso della attuale legislatura; ciò, in quanto taluni indilazionabili adempimenti, discendenti dagli accordi regolanti la Comunità Economica Europea, postulano l'urgente attuazione della riforma tributaria, necessità questa, peraltro, evidenziata dalla pesante condizione di bilancio degli Enti locali.

Nel concludere desidero far presente che la crisi recentemente apertasi in seno alla Giunta comunale di Cagliari ha comportato una remora all'inizio dell'attività del Consorzio pubblico. Una volta costituita la nuova Giunta comunale, l'Amministrazione regionale non mancherà di intervenire perchè il Consorzio, già regolarmente costituito, possa sollecitamente iniziare la propria attività.

Debbo aggiungere doverosamente che relativamente alla questione della politica generale dei trasporti, a cui si è riferito particolarmente l'onorevole Raggio, le richieste che lui ha fatto sono già state integralmente accolte. Una settimana fa circa il Ministro Scalfaro, a seguito di interventi che sono stati fatti dalla Amministrazione regionale, dal Presidente della Regione in particolare e dal sottoscritto, ha accettato di subordinare ogni modifica dei trasporti per ferrovia anche nella zona del Sulcis alla conferenza regionale dei trasporti che avrà luogo, come ho già comunicato ai sindacati, entro la prima decade di ottobre. Credo che questa sia una delle richieste avanzate nell'ordine del giorno Raggio - Congiu - Sotgiu - Birardi - Pedroni e che quindi può considerarsi già integralmente accolta. Per quanto attiene al finanziamento delle autolinee private, che non è ancora avvenuto, debbo dire che esso è subordinato integralmente al rispetto del contratto sindacale e della democrazia sul posto di lavoro; chè se non vi saranno garanzie in questo senso nessun contributo verrà concesso alle autolinee. Ed è questo l'unico modo di garantire che certe forme denunciate dallo stesso onorevole Raggio potranno essere in futuro modificate.

Mi pare inoltre che sia stata rivolta, da

parte di alcuni colleghi intervenuti nella discussione, una sollecitazione alla Amministrazione regionale a porsi addirittura su un piano più strettamente e più particolarmente paternalistico: cioè non è sufficiente che la Regione approvi le leggi, non è sufficiente che la Regione metta a disposizione dei quattrini, non è sufficiente che la Regione prenda impegni che garantiscano in un certo senso anche gli oneri di gestione, ma occorre addirittura che la Regione prenda per mano le amministrazioni che hanno la loro indipendenza, la loro autonomia e le porti a costituire effettivamente i Consorzi funzionanti. Io non credo che sia possibile, per il momento, che il Consorzio costituito a Cagliari possa funzionare prima che l'Amministrazione comunale di Cagliari venga sistemata, venga regolarmente eletta. Io non ho sentito le dichiarazioni del Presidente della Giunta in proposito, ma ho motivo di ritenere che non siano state fatte nella forma che l'onorevole Raggio ha riferito. Oltretutto, il Consorzio è attualmente incompleto per le dimissioni del l'onorevole Cambosu; non credo quindi che possa funzionare regolarmente. Per quanto attiene alla richiesta del consigliere Zucca, io personalmente non ho alcuna difficoltà, ma un impegno in questo senso può essere preso esclusivamente dal Presidente della Giunta al quale io riferirò immediatamente la richiesta di portare in Consiglio i bilanci della Società. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuto alla Presidenza un terzo ordine del giorno a firma Zucca - Raggio - Pedroni. Se ne dia lettura.

FRAU, Segretario:

«Il Consiglio regionale, a conclusione della discussione sulla mozione n. 22 impegna la Giunta regionale a mantenere fede, entro il 31 agosto p.v., all'impegno già assunto di inviare all'esame della Commissione finanze del Consiglio i bilanci della Società Tramvie per il 1965 e 1966, in riferimento alla gestione straordinaria».

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

PEDRONI (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, debbo innanzitutto rilevare che nel corso di questa pur breve discussione sulla mozione numero 22 sia mancata in quest'aula la voce autorevole della Democrazia Cristiana. La Democrazia Cristiana ha ritenuto di tacere nella discussione sulla mozione per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbano ed extra-urbano. Forse al Gruppo consiliare democratico cristiano manca in questo Consiglio un esperto e questa è una domanda che ci poniamo. La discussione generale della mozione è finita ed in essa non siete intervenuti; ci domandiamo allora se il vostro silenzio debba essere considerato una condanna di quanto è stato finora fatto dalla Giunta regionale a proposito della municipalizzazione dei trasporti urbani di Cagliari; oppure se il vostro silenzio si leghi ad una complicità per impedire la pubblicizzazione dei servizi urbani di Cagliari. In questa discussione voi non avete sentito il dovere di esprimere la vostra opinione, di manifestare responsabilmente le vostre posizioni. Se si tratta di una questione di esperti che vi mancano vi domandiamo se non ritenete opportuno di eleggere, per la prossima legislatura, quale esperto, l'attuale Presidente del Comitato cittadino della D.C. di Cagliari il quale sarà in grado di dire una parola autorevole sul problema dei trasporti urbani ed extra-urbani della città.

La D.C. su queste questioni ha taciuto; ha parlato soltanto il Partito Socialista Unificato che si è assunto la responsabilità diavalare la politica finora seguita dalla Giunta in materia. E direi che, in un certo senso, la risposta dell'onorevole Ghinami è peggiore del silenzio della Democrazia Cristiana. E' stata data una risposta burocratica e non sensibile alla portata reale del problema come si presenta e come è stato prospettato dalla mozione che noi abbiamo presentato e dalla realtà della situazione dei trasporti urbani di Cagliari. L'Assessore ci dice: va bene, l'Amministrazione regionale ha assolto ai suoi com-

piti, ha varato la legge numero 9, ha cercato di intervenire per la costituzione dei Consorzi. Ma per il funzionamento del Consorzio vi è un piccolo incaglio, un piccolo intoppo, manca solo di definire l'importo dell'indennità di riscatto, e dicendo che il Comune di Cagliari non intende regalare nulla a nessuno praticamente se ne lava le mani. D'altra parte l'Assessore ci dice anche che la Giunta non può accettare l'invito ad una azione paternalistica nei confronti degli Enti locali, nei confronti cioè di quegli enti che devono mettere in attuazione la legge numero 9.

Questa, onorevole Ghinami, è un po' la distribuzione del giuoco delle parti. Noi siamo d'accordo per approvare la legge numero 9 che stabilisce il principio della municipalizzazione dei servizi di trasporto urbano, ma poi si esce da questo Consiglio e a Cagliari e a Sassari si fa di tutto per impedire la pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbano. Bisogna tener presente e porre in rilievo soprattutto un fatto: che la Democrazia Cristiana è stata nel passato contraria alla pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbano e soltanto, come ha detto il collega Raggio, all'ultimo momento, quando non se ne poteva più fare a meno, ha dato il suo assenso per la approvazione della legge numero 9. Ora si sta portando avanti un'azione tendente a svuotare il contenuto della legge, per impedire la municipalizzazione dei servizi di trasporto urbano; e quando si giunge anche alla costituzione dei consorzi si cerca di dare a questi una struttura più antidemocratica possibile escludendo la rappresentanza dei lavoratori, la rappresentanza delle minoranze.

Ma direi che il giuoco delle parti si vede soprattutto a Sassari, dove ieri il Consiglio comunale ha approvato la utilizzazione dei fondi della legge regionale numero 9 attribuendo per la municipalizzazione del servizio tranviario la ridicola somma di 375 milioni. Quando ormai è risaputo — e questo lo ha affermato due giorni fa l'Assessore Angius al Consiglio comunale di Sassari — che il Consiglio provinciale di Sassari diretto dalla Democrazia Cristiana e dal Partito Socialista Unificato non intende aderire al Consorzio,

come non ha aderito al Consorzio il Comune di Sorso che credo sia retto da una amministrazione di centro-sinistra. Ecco il giuoco delle parti e la distribuzione delle parti. Qui si parla di municipalizzazione con la legge numero 9 ma quando si arriva nei Comuni, a Sassari in modo particolare, e a Cagliari per un altro verso, di municipalizzazione poi non se ne parla più. Non si tratta di portare per mano le amministrazioni comunali e gli enti interessati alla municipalizzazione dei trasporti urbani, si tratta di svolgere un'azione coerente per arrivare alla soluzione di questo problema. Nelle sue dichiarazioni l'Assessore ci ha parlato di impegno generico della Giunta regionale circa il piano di ammodernamento del servizio dei trasporti urbani di Cagliari. E' una affermazione un po' vaga. Un impegno su che cosa? Ad ammodernare come? Con quali mezzi? E ritorniamo al concetto che non possiamo portare per mano gli amministratori del Consorzio e gli amministratori comunali. L'Assessore non ha poi risposto a quasi nessuno degli impegni che noi chiediamo con la mozione e soprattutto con l'ordine del giorno. Non ha dato nessuna assicurazione che i lavoratori percepiranno regolarmente i salari. Ha fatto una affermazione generica sulla sperequazione esistente nella assemblea consortile, ma non ci ha detto niente soprattutto per quel che riguarda la gestione pubblica. D'altra parte l'Assessore che pur aveva aderito all'aumento delle tariffe non ci dice come...

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. E' stato rigettato dalla Regione.

PEDRONI (P.C.I.). E' stato rigettato, dalla Regione, comunque, l'Assessore ai trasporti, ripeto, non ci dice a che punto è il piano tecnico elaborato dal Comune per l'ammodernamento e se la Giunta, e in modo particolare l'Assessorato dei trasporti, provvederà, appena questo progetto sarà presentato, a portare elementi per assicurare un servizio moderno e celere, un servizio che dia veramente affidamento per la gestione dei trasporti urbani.

Avremmo voluto infine sapere quali passi ha fatto la Giunta per assicurarsi che il Comune di Cagliari, il Comune di Quartu e gli altri Comuni che fanno parte del Consorzio, e quindi anche l'Amministrazione provinciale, potessero effettivamente beneficiare della legge n. 9. Queste cose noi dicevamo nel mese di novembre; non si è provveduto alla costituzione del Consorzio e non si sono compiuti tutti gli altri adempimenti necessari per giungere alla municipalizzazione, che, in effetti, allo stato delle cose, non potrà essere fatta.

Noi, signor Presidente, ritiriamo la mozione numero 22 per consentire che il Consiglio si esprima sull'ordine del giorno numero 1.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pazzaglia, presentatore dell'interpellanza, per dichiarare se è soddisfatto.

PAZZAGLIA (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò brevissimo nel dichiararmi insoddisfatto delle dichiarazioni che l'Assessore ha fatto al Consiglio. Egli non ha dato risposta, o quanto meno una risposta accettabile, sui due argomenti che avevano formato oggetto della mia interpellanza e che avevo particolarmente messo in rilievo nell'illustrazione. Avevo chiesto infatti un intervento immediato per la soluzione dei problemi attuali che interessano i lavoratori che sono in attesa di una tranquillità nella corresponsione delle retribuzioni. L'Assessore in sostanza ha detto che tutto questo verrà differito alla soluzione della crisi della Giunta comunale di Cagliari.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. L'Amministrazione regionale è intervenuta diverse volte per il pagamento dei salari.

PAZZAGLIA (M.S.I.). Esatto. Però esiste un problema attuale che può essere risolto, a mio avviso, anche senza attendere la soluzione della crisi comunale di Cagliari. Non ho invece avuto assolutamente risposta su un altro punto che mi pare molto importante e che,

tra l'altro, è già consacrato, come dissi, in una decisione del Consiglio, cioè quel punto relativo alla garanzia della partecipazione dei lavoratori alla gestione dell'azienda pubblicizzata. Questo punto può essere tranquillamente deciso dalla Giunta regionale perchè la Giunta regionale è stata impegnata a non erogare fondi se non si verificano determinate condizioni. Questi sono i motivi molto brevi, ma mi pare sostanziali, e diciamo così, dirimenti, per dichiararmi insoddisfatto della risposta dell'Assessore.

PRESIDENTE. I presentatori dell'ordine del giorno Raggio - Congiu - Sotgiu - Birardi - Pedroni hanno facoltà di illustrarlo.

RAGGIO (P.C.I.). Rinunciamo alla illustrazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corrias per illustrare l'ordine del giorno di cui è firmatario.

CORRIAS (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno presentato da me e dal collega Branca è un ordine del giorno molto semplice e sintetico, ma consente indubbiamente in questa sede a tutti i colleghi presenti di dire il parere della Democrazia Cristiana, parere che è stato poc'anzi richiesto anche del collega Pedroni, che ha parlato per ultimo a nome del Gruppo comunista. Questo parere in questa sede, io penso che abbia lo stesso valore che esso avrebbe assunto se un rappresentante del Gruppo avesse parlato in sede di discussione generale. Sta di fatto che se una nostra complicità esiste (come taluno ha insinuato) la complicità è quella di essere solidali con l'Assessore ai trasporti, il quale ha parlato a nome della Giunta democristiano-socialista e le cui valutazioni noi condividiamo senz'altro. L'ordine del giorno infatti che io ho presentato col collega Branca pone anzitutto in risalto il lavoro sensibile e solerte che la Giunta ha fatto.

Io non voglio fare storie di eventi che ormai cominciano ad essere lontani nel tempo,

ma vorrei ricordare che la Democrazia Cristiana non «ha dato il suo assenso» alla legge numero 9; la Democrazia Cristiana «ha voluto» la legge numero 9, e, caso mai, l'assenso lo han dato altri Gruppi politici presenti in questo Consiglio. Mi pare che questa non sia una differenza di scarsa portata. La Democrazia Cristiana, fin da parecchi anni fa — prima ancora che l'onorevole Pedroni sedesse nei banchi di questo Consiglio — ha cominciato ad interessarsi del problema, ma non passivamente, sospinta da altri, bensì fermamente convinta, come fu affermato ripetutamente in Consiglio, della necessità che anche in questo settore di pubblico, di preminente interesse, il potere pubblico intervenisse a regolamentare in qualche modo le iniziative esistenti. Io ricordo che in altre occasioni noi ci trovammo in dissenso con i colleghi del Gruppo comunista, perchè mentre noi sostenevamo che il ruolo della Regione era quello di promuovere in tutti i modi, attraverso idonei provvedimenti di legge, attraverso iniziative di convocazione di Sindaci o comunque di rappresentanti di Enti locali, la costituzione di consorzi o comunque la pubblicizzazione ad opera degli enti direttamente interessati, i colleghi del Gruppo comunista parlavano di regionalizzazione dei trasporti. Io non ho elementi ora da poter addurre...

RAGGIO (P.C.I.). E l'esperienza ha confermato che avevamo ragione.

CORRIAS (D.C.). Non sto dicendo cose inesatte, allora! Perchè mi interrompe? Scusi, abbia pazienza! Si interrompe per contestare affermazioni, ma se dico cose esatte non è opportuno intervenire! Questo era il punto, e potremmo portare, se avessimo tempo a disposizione, i verbali di quelle sedute in cui queste due posizioni erano emerse. Noi non condividevamo allora la vostra impostazione, (in un eventuale nuovo dibattito la Democrazia Cristiana potrebbe anche cambiare idea) ma allora il contrasto esistente fra i nostri Gruppi era che noi sollecitavamo un tipo di pubblicizzazione, voi invece vedevate la necessità di creare un ente regionale dei trasporti.

Questo, se è vero come è vero, non porta alla conclusione che abbiamo subito altrui pressioni per arrivare a un certo tipo di iniziativa legislativa; torno a dire che abbiamo voluto noi, quel tipo di iniziativa legislativa convinti come eravamo che fosse opportuna ed utile. Quale era il tipo di iniziativa legislativa che poi si è concretata nella legge numero 9? Era un tipo di iniziativa legislativa che consentisse, che imponesse alla Regione questa azione di stimolo, di guida, di sostegno, di spinta, ma sempre — lo abbiamo sostenuto in tutte le occasioni — nell'ambito della doverosa e giusta autonomia degli Enti locali interessati più direttamente al problema. E chi ha seguito gli incontri fatti a suo tempo dalla Giunta regionale anche con le Associazioni sindacali e quindi con appartenenti a partiti di opposizione qui presenti, ricorda che questo fu il punto che la Regione sostene. Io dico che, se oggi (non ho nessuna difficoltà a sostenerlo, l'ho detto anche in altre occasioni) noi notiamo una certa rilassatezza, una certa lentezza nel concretare quei provvedimenti previsti dalla legge numero 9, questo può derivare dal fatto che non tutti gli enti interessati avevano sposato la nostra causa. Quando facemmo quelle riunioni, si notò subito — in alcuni dei presenti — un certo atteggiamento, fatto di titubanze e perplessità, da un certo punto di vista anche giustificate, perlomeno spiegabili, se non giustificabili, ma sta di fatto che il compito che la Regione si assunse fu portato avanti con tutta la sollecitudine del caso tanto che oggi — lo ha detto qualche collega —, noi constatiamo, a distanza di un anno circa dalla emanazione della legge numero 9, che sono poche le Amministrazioni comunali — e forse dicendo poche, dico già qualche cosa in più di quello che dovrei dire — che hanno assunto decisioni definitive su come utilizzare quella serie di centinaia di milioni che la legge numero 9 ha messo a loro disposizione.

Dicevo che in quella sede noi trovammo la piena adesione delle associazioni sindacali sull'iniziativa che volevamo portare avanti, ed in quella sede, io debbo ricordarlo, anche i sindacati furono d'accordo con noi nel trovare, per

quanto riguarda la Società esercente i trasporti a Cagliari quel sistema dell'amministratore straordinario, il quale doveva consentire all'Amministrazione regionale di esaminare a fondo la gestione dell'azienda onde accertare se realmente essa era deficitaria — come sostenevano i dirigenti della Società — o se invece — come affermavano i sindacati — vi erano delle voci nei bilanci che, indubbiamente, non convincevano molto. Ed a questo riguardo dirò con estrema chiarezza, con estrema sincerità, che una volta che il Presidente del Consiglio avrà accertato dagli atti consiliari quale fu l'impegno del Presidente Dettori, noi saremo pienamente d'accordo che quei documenti vengano messi a disposizione della Commissione competente dell'assemblea. Successivamente la Regione nei colloqui con gli enti interessati, con i sindacati, fece presente che avrebbe esaminato con la massima benevolenza e la massima comprensione la possibilità di intervenire anche nelle spese di gestione, cosa che in un primo tempo era stata esclusa, ed io chiedo — e questo è un impegno che noi chiediamo alla Giunta — che anche sotto questo punto di vista siano concretati al più presto quegli eventuali provvedimenti legislativi che consentano all'Amministrazione di intervenire anche nel settore così delicato e indubbiamente così importante della gestione degli enti pubblici di trasporto. Ecco perchè, onorevoli consiglieri, noi approviamo senz'altro quanto l'Assessore ai trasporti oggi ha detto a nome della Giunta regionale, ed impegniamo la Giunta a continuare la sua fatica, perchè realmente quella certa lentezza, quella certa rilassatezza che eventi imprevedibili o altri motivi oggi ci consentono di constatare, venga senz'altro spazzata e si proceda al più presto — per quanto riguarda Cagliari — alla costituzione degli organi del Consorzio che assumano finalmente le loro responsabilità. Anche perchè, è chiaro, vi è una situazione di disagio che noi qui constatiamo: vi sono i tranvieri che scioperano, e naturalmente la popolazione può anche protestare. Ma i tranvieri scioperano, e per che cosa? Per ottenere quanto è loro dovuto, come frutto del loro

V LEGISLATURA

CLXXXIX SEDUTA

14 LUGLIO 1967

lavoro; non si può pretendere da nessuno che lavori e che poi alla fine del mese debba attendere senza risultati positivi, senza una risposta concreta quanto gli è dovuto per il suo lavoro, molte volte in misura insufficiente, e che debba addirittura andare a piatire per ottenere un acconto che permetta di fare acrobazie e di continuare a vivere nella speranza che questo non capiti il mese successivo.

Occorre intervenire subito; occorre, quindi, che anche sotto questo punto di vista la Giunta si renda promotrice, prenda l'iniziativa per fare in modo che anche questo aspetto, che è un aspetto delicato ed importante, venga al più presto risolto. Naturalmente, poi, noi rivolgiamo una viva preghiera all'Assessore ai trasporti ed alla Giunta, perchè alla ripresa dei lavori venga finalmente indetta la conferenza regionale dei trasporti, in modo da ampliare — al di là del caso di Cagliari, che è il più urgente e il più importante al momento — l'esame approfondito e completo di un problema così importante, come quello dei trasporti. Soprattutto quando assistiamo a delle iniziative, a dei provvedimenti che rientrano, che si sospendono, che venendo dal di fuori della nostra competenza intaccano ancora questo settore così fondamentale per lo sviluppo economico e sociale della nostra Isola.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno a firma Raggio - Congiu - Sotgiu - Birardi - Pedroni. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Comunico che è pervenuta una regolare richiesta di votazione a scrutinio segreto dell'ordine del giorno a firma Corrias - Branca.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto dell'ordine del giorno a firma Corrias - Branca.

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	57
votanti	56
maggioranza	29
favorevoli	30
contrari	26
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Abis - Arru - Atzeni Angelino - Atzeni Eulo - Atzeni Licio - Bernard - Birardi - Branca - Cabras - Campus - Carta - Catte - Congiu - Contu Anselmo - Contu Felice - Corrias - Costa - Cottoni - Defraia - Dettori - Farre - Floris - Frau - Gardu - Ghinami - Giagu De Martini - Guaita - Isola - Lai - Lippi - Macis Elenia - Marciano - Masia - Medde - Melis G. Battista - Melis Pietrino - Melis Pietro - Mocci - Monni - Nioi - Nuvoli - Pazzaglia - Pedroni - Pisano - Puddu - Raggio - Sanna - Sanna Randaccio - Sassu - Serra Giuseppe - Serra Ignazio - Soddu - Sotgiu - Tocco - Torrente - Zucca.

Si sono astenuti: Presidente Cerioni).

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno Zucca - Raggio - Pedroni. Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova).* Chi non lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 18.

La seduta è tolta alle ore 13 e 10.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1967