

CCXIII SEDUTA

(POMERIDIANA)

GIOVEDÌ 9 NOVEMBRE 1967

Presidenza del Presidente CERIONI

INDICE

Disegno di legge: «Provvidenze per l'ammasso dei formaggi "pecorino romano" e "fiore sardo" prodotti nella campagna 1966-1967». (113) (Discussione e approvazione):

TORRENTE	4354
SASSU	4357
MEDDE	4357
MARCIANO	4360
RUIU	4361
MONNI, relatore	4361
CATTE, Assessore all'agricoltura e foreste	4361
(Votazione segreta)	4364
(Risultato della votazione)	4364

Mozione (Annunzio)	4341
------------------------------	------

Mozione e interpellanze concernenti il disservizio delle autolinee in concessione in Sardegna (Discussione e svolgimento congiunto):

NIOI	4344
SPANO	4352
MARCIANO	4353

Sull'ordine del giorno:

MONNI	4353
-----------------	------

La seduta è aperta alle ore 17 e 35.

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

Annunzio di mozione.

PRESIDENTE. Si dia annunzio della mozione pervenuta alla Presidenza.

FRAU, Segretario:

«Mozione Raggio - Pedroni - Cardia - Congiu - Sotgiu - Torrente sulla costruzione del Palazzo del Consiglio regionale». (44)

PRESIDENTE. Vorrei conoscere quando la Giunta è disposta a discutere la mozione.

DEL RIO (D.C.), Presidente della Giunta. Immediatamente.

PRESIDENTE. Poichè dobbiamo iniziare oggi la discussione di un'altra mozione, penso che la discussione di questa mozione numero 44 potrà avvenire lunedì prossimo.

Discussione di mozione e svolgimento congiunto di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della mozione Sotgiu - Nioi - Manca - Melis Pietrino - Cabras - Pedroni concernente il disservizio delle autolinee in concessione in Sardegna. Se ne dia lettura.

FRAU, Segretario:

«Il Consiglio Regionale della Sardegna constatato il crescente disagio cui vanno incontro le popolazioni dell'Isola a causa del modo in cui viene svolto il servizio delle autolinee in concessione; accertato che tale disagio è determinato dalla politica di risparmio contrat-

tuale messa in atto, da tempo, dalle società concessionarie le quali, non solo si rifiutano di trattare con i sindacati operai il rinnovo del contratto di lavoro già scaduto da oltre due anni, ma, in Sardegna, e particolarmente le grosse società, col beneplacito degli uffici regionali preposti, vanno sempre più violando impunemente le leggi ed i contratti di lavoro, a danno dei lavoratori dipendenti e dei viaggiatori; ritenuto che particolarmente gravi risultano: l'estensione indiscriminata e non contrattata dell'agente unico, la riduzione degli orari di percorrenza in molte linee, la riduzione del personale, il mancato rispetto del riposo settimanale e delle ferie per i lavoratori, i trasferimenti coatti di residenza dei dipendenti, l'incredibile numero delle multe, delle sospensioni dal lavoro, i licenziamenti per rappresaglia sindacale, nonché le serrate per ritorsione alle giuste azioni di sciopero dei lavoratori; constatato, inoltre, che l'Amministrazione regionale, con criteri legalmente discutibili, ha erogato a favore delle società esercenti il servizio automobilistico in concessione la somma di L. 200 milioni a fondo perduto; visto che, nonostante tale cospicuo e non legittimo contributo, le società beneficiarie, lungi dall'interrompere la politica di risparmio contrattuale, messa in atto con le succitate violazioni di legge e di contratto, l'hanno invece ulteriormente accentuata; mentre deplora severamente l'erogazione di questi contributi, e mentre solidarizza incondizionatamente con gli operai in lotta, allo scopo di assicurare il regolare funzionamento di questo importante servizio pubblico, impegna la Giunta: 1) a fissare entro breve termine la data definitiva ed indilazionabile della Conferenza regionale dei trasporti, nel corso della quale debbono essere esaminati i provvedimenti necessari per la gestione pubblica degli autoservizi; 2) a intervenire, con la massima urgenza ed energia, per stroncare tutti gli arbitrii, le illegalità e gli abusi delle società concessionarie, pena la decadenza delle concessioni; 3) a pretendere che, a seguito dell'avvenuta erogazione di contributi in conto capitale da parte della Regione, le Società beneficiarie eroghino ai loro dipendenti un salario

inferiore a quello corrisposto ai lavoratori dello stesso settore in Continente; 4) a nominare una Commissione sindacale consultiva, composta di 9 membri, che deve essere sistematicamente sentita in materia di: a) istituzione e soppressione di linee automobilistiche; b) concessione di linee o dichiarazione di decadenza; c) aumento e riduzione degli orari di percorrenza; d) autorizzazioni alla istituzione di agenti unici». (43)

RESIDENTE. Sullo stesso argomento è stata anche presentata un'interpellanza Nioi - M. Pietrino - Cabras agli Assessori ai trasporti e al lavoro, che viene svolta congiuntamente. E' abbinata alla discussione anche una interpellanza Marciano - Pazzaglia - Lippi al Presidente della Giunta. Se ne dia lettura.

RAU, Segretario:

per sapere se sono a conoscenza del fatto che già da qualche tempo la direzione del Gruppo SATAS di Nuoro ha intrapreso, con tutta una serie di provvedimenti arbitrari ed illegali, una politica di contenimento dei costi di produzione e quindi di incremento dei profitti, attuata a spese dei lavoratori e della efficienza del servizio automobilistico. Fra questi provvedimenti rivestono una particolare gravità i seguenti fatti: 1) la riduzione del personale di circa il 18 per cento, nonostante il fatto che è immutato sia rimasto il chilometraggio percorso dai mezzi della Società, sottoponendo quindi i lavoratori a un superlavoro. Una parte del personale rappresentata dal 18 per cento in meno è stata licenziata con speciosi motivi, un'altra è stata attivamente trasferita ad altri Gruppi della stessa Società, un'altra infine è stata costretta ad andare in pensione anticipatamente; 2) la riduzione dei tempi di percorrenza, attuata col colpevole assenso dell'Ispettorato alla motorizzazione e dell'Assessorato ai trasporti, che costringe il personale a condurre mezzi pesanti su strade difficili e tortuose in tempi sempre più brevi, mettendo in tal modo pericolo la stessa incolumità dei passeggeri. Tutto, per far risparmiare all'Azienda la spesa complessiva di qualche ora di lavoro; 3)

la progressiva generalizzazione dell'agente unico, accordata inspiegabilmente dalla Regione, nonostante il tassativo divieto della legge e nonostante che questo comporti pericolosi sacrifici fisici per il personale e rischi per i passeggeri; 4) il trasferimento coatto di residenza imposto, pena il licenziamento, a decine di lavoratori al solo scopo di risparmiare le spese per la quota di trasferta, anche questo in dispregio alle disposizioni di legge in materia. La direzione della SATAS di Nuoro, inoltre, ha trovato un comodo sistema di risparmio contrattuale attraverso tutta una serie di violazioni del contratto di lavoro che vanno dalla indiscriminata e massiccia applicazione delle multe, anche contro coloro che sono costretti ad assentarsi per documentate ragioni di salute, al frazionamento in singole giornate delle ferie annuali, alla concessione dei riposi settimanali a distanza anche di 20 giorni l'uno dall'altro, anzichè sull'arco della settimana, come previsto dalla legge. Contro questo stato di cose i lavoratori si sono battuti con tutti i mezzi sindacali e legali, ma la Direzione della SATAS, forte delle alte protezioni di cui gode in qualità di figlia del monopolio FIAT, calpesta impunemente le leggi e i contratti; licenzia in tronco i dirigenti sindacali e i membri della commissione interna; punisce, minaccia e terrorizza per rapresaglia gli operai che democraticamente si servono della libertà di sciopero per difendersi. I sottoscritti, mentre denunciano questa intollerabile situazione, chiedono di sapere dagli onorevoli interpellati che cosa hanno fatto o intendono fare per stroncare finalmente la prepotenza e l'illegalità della SATAS ed al contempo desiderano avere chiarimenti in merito alla notizia diffusa dalla stampa, secondo cui l'Assessore ai trasporti, nel corso della Conferenza Nazionale di Stresa, avrebbe assunto l'impegno di erogare, a favore della SATAS, un contributo a fondo perduto di lire 10 a chilometro, non è detto in base a quale legge, al fine di alleviare una pretesa deficitarietà del bilancio. I sottoscritti nel ritenere assurda e provocatoria tale notizia si permettono tuttavia di sollecitare una pubblica smentita da parte dell'Assessore interessato, in

considerazione anche del fatto che la SATAS, mentre da una parte lamenta, ma non documenta, un calo sul numero dei passeggeri, dall'altra si rifiuta di accogliere la richiesta avanzata da vari centri della Provincia di Nuoro di istituire corse *bis* per evitare che i passeggeri siano costretti a viaggiare in cento e cento venti in corriere da 54 posti. Pertanto i sottoscritti chiedono di sapere se gli onorevoli interpellati non ritengano opportuno: 1) di nominare una commissione d'inchiesta, nella quale devono essere largamente rappresentati i sindacati, col compito di accertare i fatti denunciati onde giungere eventualmente alla dichiarazione di decadenza dalle concessioni di linee automobilistiche della SATAS; 2) a sospendere immediatamente, in attesa dell'esito dell'inchiesta, qualsiasi provvedimento in favore della SATAS». (98)

«per sapere quale azione intende svolgere in ordine al problema delle comunicazioni tra la Sardegna e la Penisola italiana e particolarmente se ritiene necessario richiedere la costruzione di un nuovo invaso per navi traghetto in un punto idoneo del litorale toscano, in considerazione del notevole profitto che ciò determinerebbe all'economia sarda. Pertanto i sottoscritti, considerato: — che il porto di Civitavecchia, scali e collegamento ferroviari compresi, è inadeguato alle esigenze attuali dei traffici sardi, e tanto meno a quelle ipotizzate dal Piano di rinascita; — che l'approdo di Civitavecchia imporrebbe ancora limitazioni alla costruzione di navi traghetto adeguate; — che per condurre all'economicità il servizio traghetti statale occorrono navi capaci di compiere tre corse giornaliere, anzichè due, come attualmente; — che lo sviluppo economico della Sardegna — specie per quanto riguarda le colture ortofrutticole, primizie in particolare — trova un serio ostacolo nella scarsa disponibilità, nell'insicurezza e nel costo di trasporto; considerato ancora: — che oltre l'80 per cento dei carri traghettati interessano i traffici con l'Italia centro-settentrionale; — che per le condizioni ambientali il costo di un nuovo approdo in Civitavecchia supererebbe largamente il costo di un altro scalo a 100-150 Km.

V LEGISLATURA

CCXIII SEUTA

9 NOVEMBRE 1967

più a nord dello stesso, più sicuro e dotato di maggiore possibilità di collegamento col retroterra; — che con un percorso inferiore a quello per Civitavecchia si raggiungerebbe un approdo nel più adatto litorale toscano; — che un approdo toscano inciderebbe positivamente, proprio nel periodo di minor traffico di merci, sul piano turistico; — che le navi attualmente in servizio fra l'Isola e Civitavecchia, con l'attuazione del Piano di rinascita, saranno sufficienti allo smaltimento del traffico con il centro meridione della Penisola; chiedono al Presidente della Giunta se non ritenga opportuno e urgente intervenire affinché non sia realizzata una seconda invasatura per navi traghetto nel porto di Civitavecchia e se non ritenga invece necessario sollecitare la progettazione di una nuova invasatura, nel punto più idoneo del litorale toscano, capace di consentire l'approdo a mezzi più grandi e più veloci degli attuali. La presente interpellanza ha carattere di massima urgenza». (30)

PRESIDENTE. L'onorevole Nioi ha facoltà di illustrare la mozione.

NIOI (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo appena ieri concluso il dibattito sulla politica economica nel settore petrolchimico, oltre che sui rapporti tra il padronato di questo settore e i lavoratori, e oggi affrontiamo la situazione delle autolinee in concessione e i rapporti fra le società concessionarie e i propri dipendenti. Dal dibattito sul settore petrolchimico è venuto fuori un quadro drammatico della condizione operaia in quel settore, sia sotto il profilo economico salariale, sia sotto il profilo delle libertà sindacali e delle libertà umane. Io credo che non meno drammatica sia la situazione nel settore che forma oggetto del presente dibattito. E ciò non a caso, onorevoli colleghi, perchè questo stato di cose fa capo a un disegno nazionale, a una precisa linea politica del padronato italiano, linea di politica economica voluta sì dal padronato ma accettata e sostenuta anche dallo stesso Governo. E' noto a tutti infatti che il piano del padronato italiano per il su-

p
s
c
p
c
s
v
p
g
t
p
q
i
a
b
r
o
g
d
u
s
s
d
a
r
r
o
r
i
s
f
s
g
s
n
o
l
a
d
p
q
ndi, un notevole incremento dello sfrutta-

amento della recessione economica puntava soprattutto sulla forte accumulazione e contrazione dei capitali per promuovere un rapido processo di ammodernamento tecnologico. Per attuare questo piano si è deciso di tenere una massiccia offensiva contro i lavoratori, per far gravare prevalentemente il peso e lo sforzo dell'ammodernamento tecnologico sui lavoratori; offensiva che puntava contro i livelli salariali, contro i livelli di occupazione e contro le libertà sindacali. Così in questi anni abbiamo visto che lo scontro fra lavoratori e il padronato è sceso in campo aperto, in maniera massiccia, violenta. Abbiamo visto il padronato trincerarsi dietro un rifiuto netto a rinnovare i contratti di lavoro ormai scaduti. Abbiamo visto migliaia e migliaia, centinaia di migliaia di licenziamenti, di riduzioni di orari di lavoro. Abbiamo visto un attacco violento anche contro le libertà sindacali che non si era mai verificato nella storia sindacale italiana, con arresti e con denunce contro i lavoratori. In sciopero anche da parte del Governo.

ora, nonostante la forte risposta dei lavoratori, questa linea del padronato che fu chiamata «la politica dei redditi», è in parte passata, pesando quasi esclusivamente sui lavoratori: i salari sono rimasti in gran parte fermi, i contratti non si sono rinnovati, o si sono rinnovati con aumenti modestissimi. Oggi si parla di ripresa economica; la recessione dicono, è ormai superata. La recessione è ormai superata, ma la politica padronale, purtroppo non è cambiata e si marcia ancora sulla stessa linea. Negli ultimi due anni, infatti, abbiamo avuto in Italia un aumento della produttività del 21,5 per cento e un aumento dei salari di appena il 3,9 per cento. Il monte salariale complessivamente è diminuito negli ultimi anni. Nel settore industriale abbiamo quest'anno, rispetto al '63, 500 mila occupati in meno, e nel complesso dei settori produttivi circa 900 mila occupati in meno. Tutto ciò nonostante nel corso di questi anni, dal '63 ad oggi, la popolazione in Italia sia aumentata di un milione e mezzo di unità. Queste cifre parlano da sole, onorevoli colleghi. Vi è stato, quindi, un notevole incremento dello sfrutta-

mento e un notevole aumento dei profitti da parte dei padroni.

Nel Meridione e in Sardegna questa politica ha provocato una ulteriore marginalizzazione. E gli effetti di questa politica si sono fatti sentire in modo assai pesante in Sardegna, anzi forse in Sardegna più che altrove, data la debolezza della nostra struttura economica. E qui basterà citare alcuni esempi (altri li hanno già citati i colleghi questa mattina, parlando della diminuzione notevole della occupazione nel settore industriale). Ne citerò alcuni relativi alla Provincia di Nuoro, che, nel loro piccolo, sono abbastanza chiarificatori. Nel settore minerario, in Provincia di Nuoro, si è registrato un raddoppio della produzione nel corso di questi anni, dal '64 fino ad oggi; c'è stata una diminuzione della manodopera del 33 per cento; ad Orani, ad esempio, da 240 occupati si è scesi a 160 occupati. Nell'edilizia, in Provincia di Nuoro, nel '62-'63 avevamo 7 mila occupati, oggi abbiamo 3 mila occupati e 2.500 edili sono regolarmente iscritti come disoccupati negli uffici di collocamento. Il fenomeno si riflette anche sulla cartiera di Arbatax, sia pure in misura più limitata, più contenuta, ma più significativa comunque. Alla cartiera abbiamo una riduzione del personale del 10 per cento, per non parlare poi dell'A.L.A.S. che pur essendo una azienda regionale (il che significa che la stessa Regione ha seguito in qualche misura questa linea politica) ha subito una diminuzione del personale di circa il 20 per cento, e delle Ferrovie Complementari dove si parla addirittura di smantellamento totale.

Nel quadro di questa politica, politica di attacco ai livelli salariali, alla occupazione, alle libertà sindacali, le società che gestiscono servizi pubblici automobilistici in Sardegna non sono rimaste indietro, anzi per certi aspetti sono all'avanguardia, almeno per quanto attiene alle società più grosse, alla S.A.T. A.S., alla SCIA. E non a caso, perchè la SATAS e la SCIA sono due società che dipendono direttamente dalla FIAT. E' noto a tutti che la FIAT ha il cento per cento delle azioni della SITA, e quindi della SATAS e della SCIA. E' la FIAT, quindi, che serven-

dosi degli appoggi che ha *in alto loco* e dello strapotere finanziario, nega ai lavoratori dipendenti da queste aziende il rinnovo del contratto di lavoro che è arretrato di due anni. Non esiste altra categoria in Italia, di una certa importanza, che abbia il contratto bloccato da due anni, nonostante la dura lotta che i lavoratori conducono per il suo rinnovo. Non solo questo contratto, già di per sé arretrato, non viene rispettato dalla SATAS ma non vengono rispettate neanche le leggi sul lavoro. Vi è da parte di questa società un attacco massiccio contro l'occupazione. Dal '64 al '67, a parità di percorrenze, a parità di linee servite, la SATAS ha operato una riduzione del personale di circa il 20 per cento. Come è pervenuta a questa riduzione del personale? Attraverso licenziamenti per ragioni disciplinari in primo luogo, e attraverso il congedo anticipato con la famosa legge dello scioglimento per i lavoratori che avevano raggiunto il 50.º anno di età. Nel frattempo c'è stato un aumento del prezzo dei biglietti di circa il 10 per cento e quindi un notevole incremento di profitti. Ma lo sfruttamento è aumentato anche per altre ragioni. Intanto è in corso una forte azione per la riduzione dei salari (dei salari previsti da quel contratto arretrato già di due anni) e non sulla paga base (tanto più che la paga base dei lavoratori delle autolinee è tra le più basse che esistano, si aggira sulle 30-35 mila lire) ma sulle altre voci contrattuali. La paga base rappresenta, in sostanza, solo il 50 per cento del salario complessivo, per cui l'attacco è rivolto alle altre voci del contratto, per esempio per quanto riguarda le indennità di trasferta e di pernottamento dei lavoratori. E' noto che la legge 148 sui servizi automobilistici, stabilisce che la residenza dei lavoratori deve essere fissata nella località dove sono le sedi e gli uffici delle aziende. Fino a 4 o 5 anni fa i lavoratori della SATAS, poichè risiedevano nelle sedi di Cagliari, di Sassari e di Nuoro, godevano delle indennità di pernottamento e di trasferta quando per il servizio si trasferivano in altre località. Da alcuni anni, almeno per quanto riguarda Nuoro, tutti i lavoratori, indistintamente, sono stati trasferiti di resi-

denza coattivamente; l'azienda li ha obbligati a chiedere la residenza nella località dove, per il servizio, devono pernottare e ha tolto a questi lavoratori le indennità di cui prima godevano, qualcosa cioè che si aggira sulle 1000 1100 lire al giorno che a fine mese significano 30.000 lire in meno sul già magro salario. Quindi, nessuno più in Provincia di Nuoro gode di queste indennità. L'azienda come è arrivata a questo? Per il trasferimento della residenza occorre l'accettazione da parte del lavoratore e l'accettazione l'ha imposta con il ricatto l'azienda. Un lavoratore cioè veniva invitato a trasferire la residenza, e se non la trasferiva l'azienda gli cambiava linea. Faccio un esempio pratico: un autista vive con la famiglia a Nuoro e viaggia nella Nuoro-Bitti; l'azienda lo trasferisce a Bitti per non pagargli l'indennità di pernottamento ma se non accetta questo cambio di residenza, la azienda lo trasferisce alla Fonni-Lanusei costringendolo così a vivere lontano dalla sua famiglia. Il lavoratore quindi per poter rientrare in famiglia, sia pure per poche ore al giorno, è costretto ad accettare il trasferimento di residenza. In questo modo, dicevo, la azienda è riuscita a togliere circa 30 mila lire al mese ad ogni lavoratore.

Altra azione che la SATAS ha condotto in Sardegna è quella della riduzione delle percorrenze allo scopo di non pagare lo straordinario, per risparmiare cioè somme che dal punto di vista salariale sono assai modeste. Per poter attuare questa riduzione è stato fatto un esame di quelle linee che superavano le otto ore lavorative, di quelle linee cioè per le quali l'azienda doveva pagare lo straordinario, e in relazione a quelle linee l'azienda ha chiesto all'Ispettorato della motorizzazione la riduzione della percorrenza, cioè, in sostanza, l'aumento della velocità.

L'Ispettorato ha autorizzato questo aumento di velocità. (cosa pericolosa perchè ne va di mezzo l'incolumità dei passeggeri su linee difficili che percorrono strade tortuose di montagna). Non ci si è premurati di interpellare i lavoratori, i sindacati, sulla riduzione delle percorrenze in quei percorsi, degli orari, e quindi sull'aumento della velocità. Niente; la

azienda chiede, l'Ispettorato concede, e quindi anche l'Assessorato concede, e sono fatti brevissimi. L'Assessorato concede perchè la azienda riesce a dimostrare che in fondo la velocità media è molto modesta. Facciamo un caso tipico, la Torpè-Budoni, per esempio. Tra andata e ritorno sono 129 chilometri che devono essere percorsi in tre ore dalle autolinee della SATAS, quindi alla media di 43 chilometri orari. Questo è il calcolo che l'azienda ha fatto all'Ispettorato, l'Ispettorato naturalmente vede che 43 chilometri orari non sono eccessivi, tanto più che la strada non è molto curata, e quindi può essere concessa la riduzione della percorrenza. Ma l'azienda si è dimenticata di dire all'Ispettorato che in questa percorrenza di 129 chilometri vi sono ben 33 fermate, e che in ognuna di queste fermate bisogna fare il carico e lo scarico dei bagagli, bisogna fare i biglietti per i passeggeri, la spedizione degli effetti postali, per cui per ogni fermata si devono perdere minimo 2 minuti; 2 minuti per 33 fermate superano un'ora, e quindi non si tratta più di 3 ore di percorrenza, ma si scende al di sotto delle due ore e quindi non 43 chilometri di media ad ora, ma oltre 65 chilometri di media ad ora, e 65 di media in certe strade è difficile farli anche con macchine leggere, non con pullmann carichi decine e decine di passeggeri. Eppure notiamo spesso che questi autisti sono costretti a calcare l'acceleratore fino a 90 in certe strade con un rischio enorme per tutti. Quelle velocità, fra l'altro, non sono delle velocità sicure, sono delle velocità che valgono per tutto l'anno, quindi anche durante il periodo invernale, quando le strade sono bagnate, umide, ciotolose ed anche gelate, tanto che spesso capitano incidenti, per fortuna non molto gravi che tuttavia, costano ai lavoratori, perchè per ogni incidente anche minimo, per qualsiasi danno che venga provocato alla macchina la SATAS regolarmente fa pagare i danni ai lavoratori. E' sempre l'autista che paga. Per rendere più agevole questa diminuzione delle percorrenze e questo aumento di velocità la SATAS ha tolto da tutti pullmann anche il segnale di pericolo; c'era infatti un congegno che con segnali luminosi e acustici se-

gnalava quando il pullman superava i 70 chilometri orari. (i 70 chilometri previsti dal Codice stradale che non possono essere mai superati). Bene, questi congegni sono stati tutti tolti, in modo che l'autista sia tranquillo, libero di camminare quanto vuole, pur di raggiungere quella determinata velocità e quel determinato orario. Nonostante questi fatti siano stati segnalati all'Ispettorato ed all'Assessorato, nè l'Ispettorato nè l'Assessorato sono mai intervenuti.

Altra azione che questa società conduce è quella dell'agente unico. In sostanza si impone ad un solo uomo di condurre la macchina e di fare anche il fattorino, riducendo quindi quasi alla metà le spese: anzichè due uomini in un pullmann, un uomo solo. Anche questa azione (che come le altre tende a ridurre i costi), viene portata avanti con il concorso della Regione e dell'Ispettorato, perchè per la istituzione dell'agente unico occorrono precise autorizzazioni. L'autista è costretto a fare il carico, lo scarico di bagagli, il servizio postale, i biglietti, la guida, la pulizia del mezzo, (senza alcun aumento di salario, naturalmente) sottoposto, quindi, a un lavoro fisico estenuante, su linee che hanno anche 20 o 30 fermate, su linee tortuose perchè non è che l'autorizzazione sia stata chiesta per linee semplici con un unico capolinea, senza alcuna fermata intermedia; no, è stata chiesta per linee che hanno anche 20 fermate. Ora, per alcune linee si potrebbe anche discutere della cosa: io so che in Continente ci sono dei pullmann che hanno le chiusure automatiche, gli sportelli automatici, ma su linee semplici, dove vi sono poche fermate e dove i passeggeri non devono trasportare molti bagagli, e via di seguito. Io vedo che anche in città, nei servizi urbani, nonostante non vi siano molti bagagli da trasportare, tuttavia c'è il fattorino e c'è l'autista. Non è assolutamente giusto che la azienda arbitrariamente e con il consenso dell'Ispettorato imponga, senza discutere con i lavoratori, un aumento di lavoro di questo genere. E' necessario quindi che caso per caso questi problemi vadano visti e vadano esaminati. Su questo punto è necessario che l'Ispettorato e la Regione prima di decidere sentano

l'opinione dei sindacati, l'opinione dei lavoratori.

Altro problema è quello che riguarda i riposi settimanali. E qui c'è una cosa assurda, incredibile, che non si verifica in nessun'altra azienda in Italia, in nessun altro settore. Il riposo settimanale è obbligatorio per legge, tanto che non può essere nemmeno retribuito e deve essere goduto dal lavoratore, che ogni sei giorni deve avere un giorno di riposo. Questa è la legge, ci sono sentenze, c'è nei contratti. Ebbene, alla SATAS non esistono nè leggi nè contratti, perchè alla SATAS i riposi li dà la direzione aziendale quando le pare e piace, ed in media vengono dati ogni 15 ogni 20 giorni, cumulativamente; anzichè dare un giorno di riposo ogni 7 giorni, dà il riposo tutto assieme alla fine del mese. Cosa assurda, che costringe un operaio a lavorare ininterrottamente per 20 giorni, per 30 giorni consecutivi senza un giorno di riposo; cosa assurda, oltre che inumana e assolutamente intollerabile. Anche in questo caso la Regione è rimasta impassibile nonostante la situazione sia stata più volte denunciata e all'Ispettorato e all'Assessorato dei trasporti. Capita anche il caso che qualche lavoratore che dopo 6 giorni di lavoro si sia messo a riposo perchè così gli consentiva la legge, ma senza l'autorizzazione dell'azienda sia stato sospeso per uno o per due giorni; l'Azienda cioè lo ha punito perchè si è avvalso di un diritto che gli spettava assolutamente. Io credo che situazioni di questo genere non esistano in altre regioni d'Italia, non esistano in altre aziende, nemmeno in Sardegna.

Altro punto è quello delle ferie. E' noto che le ferie si dovrebbero dare cumulativamente, questo è il principio: ogni lavoratore, dopo un anno di lavoro ha diritto ad avere quei 20 - 25 giorni o quel mese di ferie consecutive, da godere con la sua famiglia. Purtroppo, per ragioni tecniche non sempre è possibile attuare questo principio ed i sindacati ammettono che le ferie siano date in un'unica soluzione compatibilmente con le esigenze aziendali, cioè la loro distribuzione nell'anno deve essere trattata fra i lavoratori e l'azienda. Noi siamo arrivati all'assurdo che la SATAS non dà mai

due giorni di ferie consecutive, ma le distribuisce nell'arco dell'anno a suo piacimento. Si sono verificati a questo proposito anche alcuni gravi casi ed io posso citare nomi e cognomi. (credo che li abbia anche l'Assessore questi dati perchè so che ha avuto un incontro con i lavoratori che gli hanno presentato un loro documento). Ad un bigliettaio di Nuoro che chiedeva di andare a Cagliari per visitare il padre che stava morendo all'Ospedale Civile, il direttore dell'azienda di Nuoro ha risposto: «Se vuoi andare a visitare tuo padre, alle 17 e 30 finisci il lavoro, prendi un tassì, parti a Cagliari a visitare tuo padre, però domani mattina alle 5 e 30 devi essere qui pronto a riprendere il lavoro, altrimenti ti licenzio». Questo disgraziato è stato costretto a prendere in prestito una macchina da un amico, a viaggiare per 400 chilometri da Nuoro a Cagliari, vedere il padre che stava morendo, e riprendere il lavoro l'indomani mattina alle 5 dopo aver viaggiato tutta la notte. Sono cose inumane, assurde, non sono concepibili in una situazione di rapporti sindacali normali. Casi di questo genere se ne possono citare a decine. Si arriva persino al punto di non consentire agli autisti di andare a revisionare le patenti. Quando scade la patente si deve necessariamente andare a revisionarla, molti devono venire qui a Cagliari; niente, peggio per lui, deve andare il giorno che gli capita, anche se scade oggi, e se gli capita il riposo fra 15 giorni, deve andare fra 15 giorni.

Questa situazione poi, questo stato di cose viene attuato con l'intimidazione, con il terrore, e chi protesta viene inesorabilmente colpito, senza rimedio: sospensioni, licenziamenti si contano a decine tutti i giorni. L'ultimo è quello dello sciopero di protesta fatto una quindicina di giorni fa; l'Azienda ha dato 65 giorni di sospensione! E la cosa più grave, anche se spiegabile, è che i più colpiti sono gli attivisti sindacali, ai quali vengono inflitte le punizioni più gravi, più severe, per non parlare poi dell'azione fatta nei confronti dei dirigenti delle Commissioni interne. A Cagliari ed a Nuoro hanno sfasciato le commissioni interne perchè hanno licenziato i membri dei

consigli direttivi. Non si devono fare le commissioni interne! A Cagliari è stato licenziato il segretario della Commissione interna. in modo illegale; padre di famiglia, dopo tanti anni di lavoro è stato buttato sul lastrico. In che modo lo licenziano? Riescono a licenziarli provandoli; hanno mandato il dirigente della officina a provocarlo, quello gli ha risposto per le rime, e siccome ha risposto male ad un dirigente è stato licenziato in tronco. A Nuoro il segretario della Commissione interna è stato licenziato perchè gli è stata trovata una differenza di 500 lire nel foglio di cassa. Licenziato in tronco e senza indennità di licenziamento, dopo 20 anni di lavoro.

Apparentemente sembra una cosa grave la mancanza di 500 lire dal conto cassa per chi non conosce il sistema di esazione, per chi non conosce come queste cose vengono fatte; ma la differenza del foglio di cassa è una cosa normalissima in tutte le autolinee, ogni giorno ogni bigliettaio ha soldi in più o in meno di quelli che dovrebbe avere secondo l'importo che è stato registrato. Tanto è vero e normale il fatto che nella busta paga dei dipendenti delle autolinee c'è una voce che dice addebito o accredito differenza foglio incassa. Alla fine del mese l'azienda fa i conti: se è avanzato in più il più glielo accredita, se ha versato in meno il meno glielo addebita. Siccome questo errore lo ha fatto il segretario della Commissione interna, un giorno dopo 20 anni di lavoro, è stato licenziato in tronco senza un soldo di liquidazione, padre di famiglia, 6 figli a carico. Sì, l'azienda è stata denunciata, si è andati davanti alla Magistratura: quel lavoratore ha vinto la causa, ma l'azienda ha appellato e chissà quando la questione si risolverà. Altro membro di Commissione interna, sempre a Nuoro, licenziato in tronco; sapete perchè? Perchè è arrivato con 3 minuti di ritardo all'orario di partenza. Questo per dimostrare a quale punto siamo arrivati. L'altro giorno un altro autista, sindacalista è stato licenziato in tronco subito dopo lo sciopero, perchè sentitosi male si era fatto sospendere da un collega. L'azienda non poteva essere avvisata perchè era in partenza da un altro paese. Poi è avvenuto questo: lui si

è fatto sostituire, questo suo collega si è prestato, lo ha sostituito, licenziamento in tronco. Dopo varie insistenze è stato riassunto; è stato riassunto, però, dopo che lui ha firmato un documento nel quale accetta la retrocessione da autista a bigliettaio; fa oggi l'autista e viene pagato da bigliettaio. Naturalmente la questione non è risolta, perchè se fa l'autista sarà pagato da autista! Intanto questo ha fatto la SATAS. Ma vi sono casi anche più modesti, più semplici, non so, punito un autista perchè durante l'estate si era tolto il cappello, perchè, di ordinanza, deve tenerlo sempre in testa. Un altro (posso fare nomi e cognomi) è stato punito perchè ha dimenticato in officina il rubinetto dell'acqua aperto. Vigè il terrore, una situazione assolutamente insostenibile. Bisogna assolutamente intervenire. Si possono citare decine e decine di casi e situazioni di questo genere.

Ora come è possibile tollerare questo stato di cose? I lavoratori hanno risposto, non è che stiano con le mani in mano. Quest'anno hanno fatto venti giorni di sciopero, reagiscono, cioè non mollano nonostante le intimidazioni, nonostante i ricatti, nonostante le lusinghe, le punizioni, i premi antis-ciopero, sono compatti al cento per cento; solo quattro lavoratori non hanno mai scioperato. Quindi c'è una risposta, una reazione da parte dei lavoratori, una posizione dignitosa da parte degli operai. Tuttavia non si riesce a sbloccare la situazione perchè l'azienda si sente protetta. Ora qui si sono toccati i livelli di lavoro più bassi. Non mi risulta (io dirigo un sindacato provincialmente), ma non mi risulta che in nessun'altra azienda si siano toccati livelli di questo genere nei rapporti tra i lavoratori e i datori di lavoro. Qui ci si comporta da negrieri nel senso vero della parola, con prepotenza, perchè si sentono protetti, questa è la realtà. Godono di protezioni politiche. E non a caso il presidente della SATAS in Sardegna è un noto parlamentare della Democrazia Cristiana. Quindi è chiaro che vanno avanti a testa bassa, senza aver paura di nessuno, insomma, sanno di avere le spalle ben coperte. Non riconoscono i sindacati. E' un anno che

nessun sindacato è riuscito a Nuoro a trattare con la SATAS.

TORRENTE (P.C.I.). In un certo periodo nel consiglio d'amministrazione della SATAS c'erano consiglieri regionali!

NIOI (P.C.I.). Va bene, credo che lo sappiamo un po' tutti. Io non voglio fare personalismi, ma la situazione è ben nota a tutti. Quindi, dicevo, neppure rapporti sindacali si riesce a stabilire con questa gente, si rifiutano di riconoscere il sindacato, non trattano, non discutono nonostante gli scioperi. E' quindi una vergogna intollerabile che dobbiamo riuscire in qualche modo a cancellare. Ora, la domanda che ci dobbiamo porre è questa: la Giunta regionale che cosa ha fatto e che cosa può fare, se non l'ha fatto nel passato? Tutti i fatti che io ho esposto sono stati denunziati per iscritto dai lavoratori alla Giunta regionale, agli Assessorati competenti; tutti quanti, dal primo all'ultimo, più dettagliati anche. Ebbene, la Giunta regionale non è mai intervenuta; mai! Questo è il fatto grave che investe la responsabilità politica della Giunta regionale, di questa, ma soprattutto delle passate. Non si sono degnati neanche di rispondere ai sindacati, ai lavoratori. Non ci risulta alcun intervento nei confronti della azienda; può darsi che l'abbiano anche fatto, ma non risulta ai sindacati. Di fronte a fatti così gravi la Giunta è rimasta impassibile. Abbiamo appreso che qualche volta l'Ispettorato ha fatto qualcosa, si è mosso, ha fatto qualche inchiesta su alcuni elementi. Ma come venivano fatte queste inchieste dall'Ispettorato? Venivano fatte in modo strano. Un rappresentante dell'Ispettorato andava nella direzione dell'azienda e chiedeva se era vero o meno quanto era stato denunziato dai lavoratori. Naturalmente l'azienda diceva di no, e cercava di dimostrare anche che non era vero, e tutto si chiudeva lì. Non si preoccupavano minimamente di andare a chiedere ai lavoratori interessati, a coloro i quali la denuncia avevano fatto.

Ma qualcosa di grosso è stato fatto anche dalla Giunta, non so se da questa o dalla pre-

cedente, ma comunque da una di queste due Giunte. Abbiamo saputo ufficiosamente (perchè ufficialmente non è emerso nulla) che la Giunta regionale ha disposto la erogazione (o l'ha già fatta anche materialmente) di circa 200 milioni, non so se più o meno, a fondo perduto, a favore di queste aziende. Gran parte di questi 200 milioni, logicamente, se li è portati via la FIAT, la SATAS e la SCIA. Ora, siccome il fatto è molto grave, c'è da chiedersi prima di tutto su quale base, per quale ragione la Giunta regionale ha dato 200 milioni a questi signori. Dopo che la Giunta era già informata del comportamento di questi signori nei confronti dei lavoratori, nei confronti del servizio che essi svolgevano. Qualcuno parla della legge 22, ma io ho risfogliato la legge 22 e non ho trovato un appiglio che potesse giustificare l'erogazione di 200 milioni a favore di queste società automobilistiche. Mi si dimostrerà come la Giunta abbia fatto a dare 200 milioni sulla base della legge 22 a queste società, a quale titolo.

Si dice: il servizio è passivo. Beh, intanto chi lo ha detto che il servizio è passivo? Io credo che ci siano alcune linee anche passive, ma la SATAS, la SCIA non hanno una o due linee, hanno decine, centinaia di linee in Sardegna. Ce ne saranno alcune passive, ma ce ne sono molte, moltissime attive. Chi li ha forniti i dati per dimostrare le passività? Le aziende, è chiaro. E sappiamo anche come li forniscono, perchè di questi dati, ne ho visto io, forniti all'Ispettorato. L'azienda fornisce i soli incassi della partenza e basta; cioè, da Nuoro a Cagliari abbiamo staccato tanti biglietti. Ma fra Nuoro e Cagliari ci sono 40 paesi! Quanti biglietti sono stati staccati in questi paesi? Questo non è detto. Ecco perchè è facile, quindi, dimostrare le passività del bilancio di un'azienda. Ma poi, se andiamo a vedere la realtà, i fatti, proprio stamane mentre comunicavo ai lavoratori della SATAS che stasera si sarebbe discussa la mozione, mi è stato detto che nella linea Fonni-Nuoro un agente unico, cioè un operaio che guida il pullmann da solo, ha dovuto caricare su un pullmann di 40 posti 91 passeggeri. Io non so se qualcuno di voi abbia viaggiato per sapere

quella strada può essere percorsa da un pullmann piccolo con 91 persone a bordo. Ma ci si di questo genere se ne verificano tutti i giorni, a decine. I pullmann sulla strada Nuoro-Capena sono stracarichi, nonostante siano numerose le corse, Nuoro-Orgosolo, Nuoro-Loche, Nuoro-Orune. Soprattutto nei nove mesi di scuola i pullmann sono stracarichi di studenti che vanno e che vengono. Cosa vengono a parlare di passività! Probabilmente hanno fornito i dati dell'estate, quando non viaggiavano gli studenti, e i dati solo delle stazioni di partenza. Ma se si vanno a fare i conti sul serio...! Poi d'altra parte la Regione, se è vero che ha dato i quattrini, a parte la liceità del provvedimento perchè non si è preoccupata di chiedere qualcosa ai lavoratori? Perchè quelli che più di tutti sanno quanto si è incassato fino al millesimo sono i lavoratori. Non ci sono aziende che lo sappiano quanto loro. Basta fare un'inchiesta per un mese, i lavoratori registrano fino al millesimo di quanto incassano. Questo lo possono fare benissimo; perchè non lo possono fare? Perchè ci si deve assolutamente fidare dell'azienda? Questo non lo capisco. Quindi questo passivo noi non lo vediamo assolutamente. Io credo che vi siano anche alcune linee passive, ci siano alcune società — piccole società — che sono passive e forse vanno anche aiutate, ma, a mio avviso, i dati che hanno fornito le aziende, soprattutto la SATAS, alla Regione sono dati fasulli, — scusate il termine — non sono dati precisi, non sono dati seri. Se volete dati seri chiedeteli ai lavoratori.

Allora perchè questi 200 milioni? Non so se siano solo 200, io ho avuto notizia di 200 milioni, non so però se siano di più o di meno. A che pro? Per incoraggiarli nell'arbitrio, nell'illegalità, nell'azione anti-operaia che hanno condotto fino ad oggi? Non bastano forse i soldi che queste aziende decurtano ai lavoratori? Non sappiamo forse che fra licenziamenti, fra trasferimenti di residenza, punizioni, ritorsioni di percorrenza, agenti unici, la SATAS in Sardegna ha operato un risparmio continuale di circa il 30 per cento nel corso di questi ultimi due anni? Noi abbiamo avuto di recente alcuni incontri con l'Assessore per cer-

care di convincerlo a convocare le parti, perchè il sindacato si preoccupa, cerca di creare un clima diverso, insomma, perchè in questa situazione non si può andare avanti. Siamo andati a denunciare questi fatti e l'Assessore si è impegnato ad avere un incontro con la azienda, a parlarne con l'Assessore al lavoro, e quindi a convocare le parti. Vedo che l'Assessore al lavoro cade dalle nuvole; evidentemente l'Assessore Ghinami non gliene ha neanche parlato, tanto ha preso sul serio la cosa! Fatto sta che questo è avvenuto circa un mese fa e a un mese di distanza non si è fatto nulla, anche se l'Assessore ci ha chiesto di sospendere l'azione sindacale, di operare una tregua sindacale al fine di favorire l'incontro. I sindacati hanno chiesto la contropartita e hanno detto: «Beh, noi sospendiamo l'azione sindacale a condizione che anche l'azienda la smetta con i licenziamenti, con le punizioni e con le multe». L'Assessore non ha potuto prendere impegni in questa direzione, però i sindacati hanno sospeso l'azione sindacale in omaggio alla Regione. Questo omaggio però è andato a vuoto, perchè da un mese l'Assessore non ha ancora riunito le parti, siamo ancora al punto di prima, l'Assessore al lavoro non ne sa niente. E la Regione poi va a premiare queste aziende. E' una vergogna e una cosa assolutamente intollerabile! La Giunta, io credo, deve render conto di fronte al Consiglio di questo suo inoperare, perchè è un modo di operare che, in fondo, diventa... *(Interruzioni)*.

Beh, non ha poi riconvocato i sindacati, non ha fatto l'incontro, non ha fatto nulla. E in un mese io penso che ci sia il tempo di fare queste cose!

Io credo che la Regione, giunti a questo punto, abbia un solo dovere: in attesa di predisporre organicamente un piano per la gestione pubblica degli autoservizi (perchè a questo bisogna giungere) deve togliere le concessioni a questi signori. Ma non per le poche linee passive (perchè qualche volta è stato fatto anche questo e anzichè colpirli li ha favoriti; gli hanno tolto le peggiori linee che avevano); le linee migliori bisogna togliere, colpirli sul serio, perchè i maggiori disservizi

in pratica si verificano proprio in queste linee più attive, lì bisogna colpirli. E a chi vanno affidate? Questa è la domanda che mi ha fatto l'Assessore ai trasporti, l'altro giorno. A chi affidiamo queste linee provvisoriamente, in attesa, come dici tu, — mi diceva — di pubblicizzare la gestione? Io credo che in Sardegna ci siano società (e se ne trovano più di una) disposte ad assumersi questo grave onere di gestire autolinee così attive. Basta prendere contatto con certe società e si vedrà che molte di queste, a braccia aperte, sono disposte a prendere certe linee di servizio automobilistico. Ad esempio, le stesse Ferrovie Complementari sono dispostissime a prendere queste linee, dispostissime a prenderle tutte in blocco. E' una società che, naturalmente, fa i suoi affari — questo non lo nega nessuno. — che si comporta con i lavoratori in un certo modo, però non arriva mai a queste bassezze, è ben lontana dal giungere a questo livello. Ma intanto c'è un altro aspetto importante, che deve essere tenuto presente: i lavoratori delle autolinee delle Ferrovie Complementari prendono un salario di circa il 30-35 per cento in più di quello che percepiscono alla SATAS.

Ora noi prendiamo atto anche del fatto che finalmente la Giunta regionale si è decisa a fissare la data per la Conferenza Regionale dei Trasporti. Dico «finalmente», perchè dopo tanti rinvii, tanti spostamenti speriamo che sia la volta buona, speriamo che alla fine di questo mese, o all'inizio dell'altro, si tenga sul serio la conferenza dei trasporti. Non so se sia merito anche della nostra mozione, che ha un po' sollecitato la Giunta ad arrivare a discutere la mozione con la data della Conferenza già fissata; può darsi, ma non è questo che importa. Il problema comunque è troppo grave per essere ulteriormente dilazionato. Va affrontato, va discusso e va chiarito, perchè a nostro avviso la pubblicizzazione dei trasporti in Sardegna, la gestione pubblica dei trasporti, è ormai matura. Lasciare questo importante servizio alla gestione privata è un assurdo, un assurdo economico e un assurdo politico. I servizi pubblici devono servire il pubblico — lo dice la stessa parola — ma lo

obiettivo dell'azienda privata non è quello di servire il pubblico, è il profitto; è naturale, rientra nell'ordine logico delle cose. E' evidente, quindi, che i servizi pubblici debbono essere gestiti dallo Stato, dall'ente pubblico, siano o no attivi, non ha importanza questo problema. Io anzi ritengo che un servizio pubblico non può essere mai attivo per essere efficiente. Il costo del servizio non deve essere pagato solo da chi si serve di questo servizio, ma dalla collettività, come avviene per una infinità di altri servizi. La costruzione delle strade, per esempio; mica vengono pagate solo da quelli che viaggiano sulle strade. Non so, l'acqua, la distribuzione dell'acqua, la raccolta dei rifiuti urbani e via di seguito, tutta una serie di servizi pubblici che vengono gestiti dal potere pubblico e che non sono mai attivi, sono sempre passivi e sempre in perdita.

Anche questo è un servizio pubblico e quindi non si deve basare assolutamente sulle attività di bilancio. Ecco perchè noi riteniamo che sia indispensabile la costituzione di un Ente Regionale dei Trasporti che abbracci l'intera gamma dei trasporti pubblici in Sardegna, ferrotranviario, filotranviario e automobilistico. Il modo come va concepito, consegnato questo Ente Regionale dei Trasporti è un problema che si deve affrontare, che si deve discutere; l'importante è che si accetti il principio. Ci sarà un problema di spesa, ma anche questo verrà affrontato. Io non credo che si debba risolvere adesso la questione. Noi vogliamo sapere se la Giunta è disposta a vedere benevolmente, ad accogliere questo orientamento.

Per concludere, onorevole Presidente, nel denunciare questo stato di cose, nel biasimare severamente la Giunta per il suo operato in questo settore, noi chiediamo che si intervenga con urgenza, subito, al più presto possibile, per stroncare questa prepotenza, questi abusi, questi arbitri, queste illegalità della SATAS che non sono oltre assolutamente tollerabili, pena la decadenza delle concessioni. Questo bisogna dirlo chiaro e non solo dirlo ma anche farlo. Si deve imporre anche a queste società concessionarie di servizi di tra-

sporti pubblici che hanno beneficiato dei contributi della Regione. (come lo si deve imporre alla SIR, alla Timavo, e ad altre aziende) di erogare un salario che non sia inferiore a quello erogato ai lavoratori del Continente. Chiediamo infine che venga istituita una Commissione sindacale che sia sentita dalla Giunta ogni qualvolta devono essere presi provvedimenti che riguardano i lavoratori. Io credo che da questo punto, come gli altri, possano essere accettati dalla Giunta, perchè si tratta di cose possibili. Una Commissione sindacale consultiva che si esprima sulle questioni che riguardano i lavoratori personalmente, direttamente, ovvero quelle che riguardano la concessione, la dichiarazione di decadenza di licenze, l'aumento o la riduzione degli orari di percorrenza, l'autorizzazione all'istituzione di agenzie uniche, tutte questioni che riguardano in modo diretto o indiretto i lavoratori; ed i lavoratori devono essere ascoltati, sentiti dalla Regione, prima che siano presi provvedimenti di questa natura.

Questo chiedono in sostanza i lavoratori, onorevole Presidente, chiediamo noi, chiediamo le popolazioni della nostra Isola. I lavoratori hanno avuto un incontro con l'onorevole Presidente nei giorni scorsi, mi risulta che lo hanno avuto anche con l'onorevole Carta, segretario regionale della Democrazia Cristiana; il Presidente ed anche l'onorevole Carta hanno assicurato che gran parte di queste rivendicazioni dei lavoratori saranno accolte dalla Giunta regionale. Siamo qui a sentire, appunto, onorevole Presidente, se questi impegni che coi i lavoratori avete preso saranno mantenuti. *(Consensi a sinistra).*

IL PRESIDENTE. Ha domandato di parlare l'onorevole Spano. Ne ha facoltà.

SPANO (D.C.). Signor Presidente, i problemi sollevati dalla mozione comunista concernente il disservizio delle autolinee in concessione in Sardegna, sono senza dubbio rilevanti e meritano di essere discussi ed esaminati in maniera esauriente ed approfondita. Siamo convinti di questo che non riusciamo per a comprendere come mai i colleghi pre-

V LEGISLATURA

CCXIII SEDUTA

9 NOVEMBRE 1967

sentatori abbiano insistito nel richiedere la discussione immediata della mozione, senza attendere di conoscere i risultati delle discussioni, degli studi che sarà possibile avviare in occasione della Conferenza regionale dei trasporti, fissata per la fine del corrente mese, e quindi imminente e non più dilazionabile.

NIOI (P.C.I.). Non era stata ancora fissata quando abbiamo sollecitato la discussione della mozione.

SPANO (D.C.). E' stato comunicato ufficialmente che la Conferenza è fissata ormai per il 30. Ora, è vero che i problemi sollevati dalla mozione si riferiscono ad un aspetto particolare del sistema dei trasporti e richiedono senza dubbio un'attenzione, un esame del tutto particolare, tuttavia non può negarsi che la conferenza regionale potrebbe dare utili elementi di discussione, di valutazione anche su queste situazioni che rivestono certamente una gravità per certi aspetti veramente eccezionale. Noi riteniamo, pertanto, che discutere oggi su questa mozione sia prematuro, e che si farebbe cosa certamente più saggia rinviando la discussione a dopo la conferenza, dando così al Consiglio la possibilità di discutere con maggiore concretezza, e la certezza di arrivare a conclusioni più chiare e determinanti. Per queste considerazioni, signor Presidente, il Gruppo democristiano chiede che la discussione sulla mozione venga aggiornata ad altra data.

PRESIDENTE. E' cosa che non può decidere il Presidente, ma deve decidere l'assemblea. Pertanto invito l'assemblea a pronunciarsi in questo senso.

NIOI (P.C.I.). I presentatori della mozione sono d'accordo.

PRESIDENTE. Poichè è in discussione anche la interpellanza presentata dal collega Marciano, desidero sapere se anche lui è d'accordo per il rinvio della discussione di questa interpellanza a dopo la Conferenza regionale sui trasporti.

MARCIANO (M.S.I.). Signor Presidente, io ritengo che l'interpellanza presentata da me e dai colleghi Pazzaglia e Lippi, e che già da due anni giace in quest'aula senza discussione, sia proprio propedeutica alla conferenza dei trasporti, almeno per quanto riguarda l'argomento da noi trattato. Quando ho saputo che si sarebbe discussa la mozione comunista sui trasporti, ho voluto, dopo due anni, ricordare che esisteva anche la nostra interpellanza. Ora, per quanto riguarda la mozione comunista gli stessi presentatori ritengono opportuno che se ne riprenda la discussione a conferenza avvenuta, ma per quanto riguarda la nostra interpellanza, io ritengo che gli elementi (anche se sono passati due anni) che vorremmo portare all'attenzione del Consiglio, possano essere tenuti presenti proprio in occasione della conferenza dei trasporti. Per cui, io vorrei, giacchè ne ho la possibilità, illustrare l'interpellanza.

PRESIDENTE. Penso che l'interpellanza potrebbe discutersi alla ripresa dei lavori del Consiglio, se la Giunta è d'accordo.

DEL RIO (D.C.), *Presidente della Giunta*. D'accordo.

PRESIDENTE. Allora possiamo senz'altro rinviare la discussione della mozione a dopo la conferenza dei trasporti, restando stabilito che l'interpellanza Marciano sarà trattata prima.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare l'onorevole Monni. Ne ha facoltà.

MONNI (D.C.). Signor Presidente, onorevoli consiglieri, vorrei far presente al Consiglio l'urgenza di inserire all'ordine del giorno e discutere subito il disegno di legge numero 113: «Provvidenze per l'ammasso dei formaggi "pecorino romano" e "fiore sardo" prodotti nella campagna 1966-1967», che la IV Commissione agricoltura ha approvato alla unanimità stamane e che, mi risulta, ha pure ap-

V LEGISLATURA

CCXIII SEUTA

9 NOVEMBRE 1967

provato all'unanimità la II Commissione finanze.

PRESIDENTE. Invito il Consiglio a pronunciarsi sull'inserimento all'ordine del giorno e sulla immediata discussione del disegno di legge numero 113. Chi li approva alzi la mano.

(Sono approvati).

Discussione e approvazione del disegno di legge: «Provvidenze per l'ammasso dei formaggi "Pecorino romano" e "Fiore sardo" prodotti nella campagna 1966-67». (113)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Provvidenze per l'ammasso dei formaggi "pecorino romano" e "fiore sardo" prodotti nella campagna 1966-67»; relatore l'onorevole Monni.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

TORRENTE (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento che stiamo per trattare è stato presentato dalla Giunta anche quest'anno con un notevole ritardo rispetto alle esigenze di sovvenire il settore della pastorizia nella fase di vendita del prodotto, direi anzi, come è risultato in Commissione stamane, che quest'anno il provvedimento è stato presentato e viene discusso con un maggiore ritardo rispetto all'anno scorso. A questo ritardo credo non potremo sopperire neppure con la discussione di stasera in aula, consci come siamo che l'urgenza di un provvedimento del genere non ci permette di allargare il nostro discorso. Il provvedimento non solo ha tutto l'aspetto di un ammasso volontario del formaggio, ma altresì richiama tutti i problemi che sono connessi ad un provvedimento di questo tipo, sia in generale, sia per la situazione specifica in cui esso si colloca. Ciò nonostante mancheremmo al nostro dovere verso il Consiglio e verso l'opinione pubblica, oltre che verso la categoria dei pastori sardi, se non accennassimo, anche se brevemente, ad alcuni temi che a questo provvedimento si collegano.

Noi riteniamo che un provvedimento di ammasso del formaggio di tipo romano e fiore

sardegna sia un provvedimento assolutamente limitato, che presenta limiti di carattere generale e limiti specifici. Il nostro Gruppo è della opinione che per affrontare e risolvere le crisi periodiche nelle quali si dibatte questo settore (come abbiamo avuto occasione ripetutamente di dire in Consiglio) ben altri provvedimenti di carattere strutturali sono necessari, che non un provvedimento di questo tipo. Però anche se noi ci limitassimo a vedere la necessità di sopperire a crisi di mercato del prodotto caseario e non a tutte le esigenze della pastorizia, anche in questo caso io credo che sarebbe necessario approntare interventi a monte della valle di un provvedimento di ammasso. E mi spiego. Un provvedimento di ammasso prescinde dai problemi che, come ho già detto, abbiamo richiamato altre volte, di carattere strutturale, che attengono alla struttura fondamentale del contratto, mentre è necessario ribadire che la situazione contrattuale e fondamentale esistente in Sardegna incide direttamente e indirettamente sulla situazione del mercato lattiero-caseario. Come è noto, e come è risapato, le catene che si vengono a stabilire per la contrattazione del pascolo influenzano anche la vendita del prodotto, nel senso che condizionano la disponibilità del prodotto da parte del pastore ed il prezzo di vendita. Ma quando riferirmi, in modo specifico, agli interventi a monte di un provvedimento d'ammasso che riguardano la organizzazione della produzione casearia, e in primo luogo a quell'obbligo derivante dalle leggi ed in particolare dalla legge sulla rinascita della nostra Isola, esigenza che riguarda la creazione di una rete di stabilimenti cooperativi, di primo e di secondo grado, nel settore della trasformazione del latte. E' vero che in questo settore abbiamo fatto dei passi in avanti in questi anni e non saremo noi a disconoscere questi passi; abbiamo compiuto anche degli errori e a volte anche grossolani, in questo settore, però siamo ben lungi dall'aver realizzato un sistema organizzato di cooperative di primo grado che possano garantire una razionale igienica lavorazione del prodotto tale da garantirne in modo organico la collocazione e la vendita.

Ed infine dobbiamo rilevare che, nonostante gli impegni ed i programmi che sono stati presentati anche al Consiglio negli anni passati, manchiamo totalmente di quelle attrezzature cooperative di secondo grado che vanno sotto il nome di «caciare zonali» e che dovevano rappresentare l'anello di congiunzione, di coordinamento della produzione cooperativa con il mercato di vendita.

Il secondo problema che sta a monte del provvedimento di ammasso è, a mio parere, il problema dell'assistenza tecnica alla produzione casearia. E' un problema che va diventando di anno in anno sempre più urgente e sempre più grave. Sappiamo benissimo che i nostri gruppi pastori e le nostre cooperative, le nostre latterie sociali, anche là dove già esistono, non hanno le dimensioni e la capacità economico-finanziaria per garantirsi, come avviene in altri settori cooperativi. (per esempio le cantine sociali), un'assistenza tecnica alla lavorazione, alla produzione che oggi diventa sempre più necessaria per una qualificazione del prodotto, e per garantirne in modo permanente la qualità. A questo problema la Giunta regionale deve prestare un'attenzione abbastanza sollecita e deve collocare questo tipo di assistenza nel quadro di quella assistenza tecnica gratuita ai contadini e alle organizzazioni cooperative che costituisce, anch'essa, un obbligo sancito nel quadro della politica agricola del Piano di rinascita della Sardegna.

Quando parlo di provvedimenti a valle intendo riferirmi a quella fase di assistenza, di sostegno e di garanzia che segue la lavorazione del prodotto. E qui viene fuori un vecchio problema sul quale non ci stancheremo di richiamare l'attenzione della Giunta regionale e della maggioranza del Consiglio. Intendiamo parlare dell'istituzione di un vero e proprio ufficio del commercio con l'estero, che è poi il nucleo centrale del problema del collocamento del prodotto caseario, del formaggio pecorino sardo di tipo romano. Ci troviamo, a questo proposito, veramente nel campo della rinuncia. Noi abbiamo per Statuto il diritto di partecipare alla stipulazione dei trattati commerciali con l'estero e raramente noi ab-

biamo visto esercitare questo diritto da parte del Presidente della Regione Sarda. Se c'è un prodotto che può essere oggetto di una trattativa con la partecipazione del Presidente della Regione Sarda, questo è il formaggio. Ma questa presenza non deve essere solo un fatto formale, deve essere anche un fatto sostanziale. E il fatto sostanziale è questo, detto in moneta spicciola: che il sistema di collocamento di questo prodotto nei mercati esteri, e in particolare nel mercato americano, è un sistema che si fonda sulla concessione di permessi di esportazione che vengono rilasciati dal Governo. Orbene, per farla breve, noi riteniamo che la Giunta regionale sia nel suo diritto se chiederà che, almeno in parte o in proporzione alla produzione, alla quantità di produzione sarda in questo settore, essa stessa e i suoi organi, l'Assessorato dell'agricoltura e per esso questo auspicato ufficio del commercio con l'estero, siano delegati a rilasciare, per quella quota di esportazione, i permessi in Sardegna a produttori sardi specialmente organizzati in cooperativa. Questo è un problema che la Giunta regionale deve affrontare, è una rivendicazione che deve assumersi la responsabilità di portare avanti. Altrimenti, cari amici della Giunta, continueremo a vedere gli industriali comprare il formaggio in Sardegna, portarlo a Roma, valersi dei permessi di esportazione e guadagnare anche un dollaro in più perchè lo spediscono dal Lazio come formaggio pecorino di tipo romano prodotto in quella regione.

Nel caso specifico il provvedimento si collega alla produzione del 1966-'67. Io ritengo che sia nostro dovere richiamare l'attenzione del Consiglio e della Giunta sul fatto che il pericolo che sta di fronte ai pastori, alle loro organizzazioni economiche e cooperative, è un pericolo sopravveniente e duplice che non riguarda soltanto il destino di quella parte di prodotto che giace invenduto nei magazzini, nelle caciare delle cooperative o dei singoli pastori, ma riguarda anche la produzione in atto del 1967-'68. Ieri l'onorevole Assessore all'agricoltura ha ricevuto un centinaio di delegati di pastori della nostra Isola e si è reso conto della drammaticità di questa situazione.

Può darsi che con un provvedimento di ammasso noi evitiamo il pericolo per una quota di reddito che riguarda il prodotto dell'anno scorso, ma corriamo il pericolo che quella quota X venga moltiplicata per 10 e rappresenti un danno dieci volte maggiore per il prodotto dell'anno venturo. Sicchè, a nostro parere, anche per quanto riguarda la situazione di quest'anno, la Giunta regionale non può farsi un alibi con questo provvedimento e dire che con esso ha affrontato in tutto, oppure in prevalenza, il pericolo che corre questo settore economico e questa categoria di produttori che, come si sa, incidono notevolmente sulla economia generale della nostra Isola.

Il problema della siccità, il problema di sovvenire la vita, l'esistenza del patrimonio ovino sardo mettendo a disposizione, subito, quantitativi di mangimi che siano immediatamente distribuiti ai pastori, è un problema urgentissimo. E' vero che sta piovendo da alcuni giorni, ma come tutti sanno, questa pioggia, col freddo che sopravviene, non darà frutti immediati, forse in certe zone non ne darà affatto. I danni sono già abbastanza gravi. I consorzi agrari si rifiutano di distribuire il mangime se i pastori o gli allevatori non rilasciano garanzie reali, avalli solvibili. Adirittura ci sono consorzi agrari che pretendono il pagamento integrale degli altri debiti dell'agricoltore o dell'allevatore prima di dare il mangime a credito. Queste denunce sono state fatte in abbondanza, come ho detto ieri all'onorevole Assessore. A questa situazione non si può sovvenire col prestito della legge numero 15 o con i prestiti della numero 9. A questa situazione si può sovvenire con provvedimenti specifici per i quali il nostro Gruppo ha presentato un'apposita proposta di legge, e per la quale ha chiesto l'urgenza che purtroppo la Giunta e la maggioranza hanno respinto. Però noi riteniamo che, in attesa di approvare questa legge, sia necessario suggerire alla Giunta un metodo, un sistema di intervento immediato che sia nelle sue possibilità reali ed immediate. Noi suggeriamo due strade e preghiamo non solo l'Assessore alla agricoltura, ma anche l'onorevole Presidente della Giunta, di tenerne conto. La prima, che

sembra rientri nei doveri della Giunta regionale, oltre che nei suoi diritti, è quella di intervenire immediatamente sui consorzi agrari avvalendosi della sua competenza primaria di controllo sull'operato di questi organismi, richiamandoli al dovere di sopperire a queste necessità, di non essere esosi nei confronti dei pastori, di dare il mangime sulla base di calamità agrarie, come è previsto, perchè questa è una calamità per le quali in altre regioni il Governo italiano mobilita persino le forze armate. Quando si tratta di salvare il bestiame allevato nella Valle Padana, vanno i militari, vanno i carabinieri. Qui si tratta di salvare milioni di capi ovini della Sardegna, e noi non ci preoccupiamo di questo problema, noi investiamo anche il Governo nazionale di un problema di questo genere; noi abbiamo delle riserve ad intervenire con una certa prestezza sui consorzi agrari. Noi possiamo anche arrivare alla nomina di commissari per questi consorzi agrari che si sottraggono al loro dovere. La seconda strada è ancora più diretta, è ancora più diretta. Noi siamo intervenuti in altre occasioni, aggirando il regolamento comunitario senza una legge specifica, senza l'urgenza di un caso di questo genere; abbiamo distribuito agli agricoltori somme inattive del prezzo del grano — onorevole D'Amico, ella era, mi pare, Assessore all'agricoltura — attraverso gli Enti comunali di assistenza. Io non so perchè in questa occasione noi riteniamo di distribuire, attraverso gli Enti comunali di assistenza, un quantitativo di mangime gratuito in proporzione al capitale di bestiame. Io capisco che si tratta di centinaia di milioni, di un miliardo, ma quando il rischio che si corre è quello di perdere 10 miliardi di ricchezza, io credo che il gioco valga la candela!

Per farla breve, sul provvedimento specifico nonostante queste osservazioni, noi diamo il nostro parere positivo, diamo il nostro consenso. Avremmo voluto un provvedimento più generale, che mettesse la Giunta in condizioni di servirsi di questa legge sempre, quando ce ne fosse bisogno. Purtroppo in Commissione il tempo non era sufficiente per un esame approfondito dei termini della legge; la Com-

missione si ripropone di vedere il problema con maggiore ampiezza e di risolverlo per i prossimi mesi. Gli emendamenti che sono stati presentati e sono stati concordati dalla Commissione hanno anche il nostro appoggio. Anche noi ci siamo uniti alla lamentela che i fondi a disposizione sembrano insufficienti ai compiti che la legge si propone di assolvere. E d'altra parte dobbiamo lamentare che per far fronte a questo finanziamento la Giunta regionale ricorra a uno storno che colpisce un altro dei punti nodali del bilancio, per quanto riguarda la modifica delle strutture della nostra Isola, che è quello dei fondi per estinguere i diritti feudali, esclusivi di pesca. Infine vorremmo l'assicurazione dell'Assessore che in sede di decreto — anche se per il momento non si pone con urgenza un problema di prezzo minimo — venga garantito, come fu garantito l'anno scorso, un prezzo minimo ai pastori che porteranno il loro prodotto all'ammasso. Auspichiamo anche che quest'anno, sulla base dell'esperienza non positiva che i consorzi agrari hanno fatto l'anno scorso, si cerchi di dare attuazione a quel punto della legge che prevede la possibilità di incaricare più organismi cooperativi, che siano nelle condizioni di farlo, almeno parzialmente, della gestione dell'ammasso volontario. (*Consensi a sinistra*).

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

SASSU (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, certamente questa legge era tanto attesa da parte dei nostri pastori della Sardegna ed è necessario, assolutamente necessario, che la Giunta, o magari l'iniziativa consiliare faccia una legge definitiva. Ed è necessario, come io molte volte qua ho accennato, dividere la Sardegna, onorevole Presidente, in 12 o 13 zone, o almeno in 10 zone, ma dividerla in zone, ed è necessario fare un piano di produzione; dire alle nostre cooperative, dire ai nostri pastori che si uniscano in cooperative e allo stesso tempo dare le direttive. E queste cose io le ho dette. Non vorrei dilungarmi molto, non vorrei manco essere noioso

perchè sono cose che ho detto da molti anni. E' necessario incaricare la Commissione agricoltura che si rechi negli Stati Uniti per vedere la fine che il formaggio fa, i prezzi che ricavano dal nostro prodotto. Io ringrazio lo Assessore all'agricoltura, il Presidente, la Giunta intera che è venuta nella determinazione di fare questa legge. E' una legge tanto attesa. Per quanto riguarda la questione della vendita del formaggio certamente ci vuole gente nel selezionamento, gente all'altezza di poter fare queste cose. Non sono d'accordo col collega Torrente che le cose non sono andate bene: non sono andate come si sperava, però l'ammasso dell'anno scorso è stata una cosa fatta bene. Si capisce che ancora i pastori non sono maturi per capire l'importanza di quanto si è fatto. A questo punto la raccomandazione che faccio io è che si faccia una legge permanente. E, onorevole Assessore, noi questo anno dobbiamo pensare ai mangimi per salvare il bestiame, ma dobbiamo anche mettere nel bilancio un forte fondo per incoraggiare la creazione di erbai, di medicai, perchè da lì i pastori debbono capire la necessità di farsi l'erbaio, il medicaio. E' giusto che si faccia l'ammasso, che si indirizzi la produzione, ma non è giusto che si continuino a dare i mangimi così, in maniera che il pastore quello che ricava se lo prenda lui, che non vada a beneficio nè dell'ente A, nè dell'ente B, nè del commerciante A nè del commerciante B, che faccia l'interesse suo, l'interesse della Sardegna, della collettività. (*Consensi al centro*).

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

MEDDE (P.L.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi liberali daremo il voto favorevole al disegno di legge numero 113, pur con qualche osservazione che, a nostro giudizio, riteniamo opportuna ed utile. Una osservazione, innanzitutto, riguarda il ritardo notevole con il quale l'argomento viene posto in discussione. Un'altra osservazione riguarda l'inadeguatezza, possiamo stabilirlo sino da questo momento, dello stanziamento e la tardività dell'intervento. Siccome il settore lattiero caseario

rappresenta per la nostra economia uno degli aspetti più importanti, reputiamo necessario che l'Amministrazione regionale, nell'autorità degli Assessori competenti, predisponga una legge organica che coordini tutte le spese che la Regione affronta per il settore. Una legge organica è indispensabile sia sotto l'aspetto finanziario, sia sotto l'aspetto sociale. Con il coordinamento delle spese si può realizzare sicuramente una notevole economia per il bilancio regionale, si cura meglio il settore, ed è più facile raggiungere lo scopo che si vuole conseguire, ossia il miglioramento del prodotto, la sua valorizzazione con la certezza del suo collocamento ed una tanto auspicata stabilizzazione del prezzo. Bisogna, in effetti, liberare la categoria dei produttori dallo stato di ansia in cui all'inizio di ogni annata vengono a trovarsi: se l'Amministrazione regionale sarà in grado di garantire, per l'avvenire, un prezzo base del latte, ossia darà ai pastori ed agli allevatori in generale la certezza di non incorrere, come spesso avviene, con i frequenti sbalzi di prezzo, in facili dissesti finanziari, allora avrà dato veramente a questa categoria un notevole appoggio. Il pastore ha urgente bisogno di questa garanzia in modo da preordinare, con serenità, la propria attività a breve e a lungo termine. Questi strumenti di emergenza, che si adottano quasi sempre con intempestività o con notevole ritardo, non sono certamente i soli mezzi che sollecitano i pastori. Le avversità naturali che con particolare frequenza e, direi, metodicamente si abbattano sulla nostra isola devono costituire l'oggetto principale della legge che io sollecito. Disporre per l'avvenire, sempre quando si verificano situazioni abnormi, anziché deliberare anno per anno come si sta facendo, significherà comprendere effettivamente e compiutamente le molteplici esigenze dei produttori. Nè mi si dica che le condizioni del bilancio regionale non consentono l'adozione di una legge finanziaria *ad hoc*: basterebbe rivedere le singole voci del bilancio per rendersi esatto conto che certi stanziamenti sono inutili o eccessivi se vogliamo impostare la questione in termini di economia e di finanza. Certi enti finanziati dalla Regione non

ampongono ad alcuna funzione nè sotto l'aspetto dell'economia in senso stretto, nè sotto lo aspetto della socialità. Si sgombri il terreno da taluni carrozzoni politici e si destinino le relative spese a scopi veramente produttivi, per il benessere di tutti i sardi e in particolare della benemerita categoria dei pastori che giorno per giorno affrontano disagi e pericoli di ogni sorta.

Poichè è inerente all'argomento in discussione debbo ricordare che sin dal gennaio dell'anno scorso io con i colleghi del Gruppo liberale abbiamo presentato una interrogazione all'Assessore all'agricoltura per sapere se fosse a conoscenza che tutto il pecorino di tipo romano prodotto nei caseifici dell'Istituto tecnico caseario della Sardegna, durante la campagna del 1965, era stato qualificato secondo la nomenclatura mercantile, «scartone», ossia non idoneo alla alimentazione umana. Inutile dire che quella interrogazione è rimasta senza risposta, nè ci risulta che l'Assessore abbia adottato i sollecitati provvedimenti per rimuovere le cause che hanno determinato tale sconcertante risultato. Ma non so se non si è intervenuto come era dovere intervenire, ma si sono stanziati 300 milioni di lire da parte dell'Amministrazione regionale per la costruzione di un impianto di salagione e stagionatura dei prodotti caseari da affidarsi alla supervisione tecnica dell'Istituto tecnico caseario. In questo Istituto, lautamente finanziato dalla Regione, esistono forse dei tecnici o non più verosimilmente dei politici? La mia non è certamente una insinuazione, dal momento che il risultato conseguito dal detto ente nell'annata 1965 (non ho dati per il 1966), è per tutti abbastanza eloquente. Io prego la cortesia del Presidente della Giunta e dell'Assessore all'agricoltura per che vogliano accertare, di persona, e se lo ritengono opportuno in collaborazione con tecnici non politicizzati, ma di provato valore, che non mancano, il funzionamento del predetto Istituto.

Debbo ancora una volta ricordare l'opportunità di abbandonare, una volta per sempre, i criteri politici nel destinare a posti di dirigenza a persone che non hanno alcuna qualifi-

cazione tecnica: si badi, almeno qualche volta, agli interessi generali e non soltanto al tornaconto contingente della posizione politica, personale o di partito. Se a questo criterio si fosse, nel passato, ispirata la Giunta, in tale circostanza e in casi simili noi oggi non avremmo dovuto registrare tanti risultati negativi nei diversi settori della economia isolana. Sempre stando all'Istituto tecnico caseario creato dalla volontà della Regione come strumento tipico di guida per la ricerca tecnico-scientifica e sperimentale del settore zootecnico caseario, e mantenuto in vita con oltre 500 milioni di lire per gli anni 1965-'66, non mi risulta che sia stato sostituito il Consiglio di amministrazione scaduto da oltre sette anni, e siano stati espletati concorsi (beninteso non addomesticati) perchè siano assicurati alla direzione dell'Istituto elementi di provato valore, addestrati alla vera ricerca tecnico-scientifica e sperimentale in grado, quindi, di sollevare l'istituzione stessa dallo stato di provvisorietà nel quale palesemente si trova e di garantirle quel prestigio e quella serietà tecnica che merita e che tutti i Sardi in generale ed i produttori in particolare si attendono.

Come giustamente è stato rilevato nella relazione della Giunta al disegno di legge in esame, il restringimento dell'area di consumo del formaggio pecorino romano è, anche a mio modesto parere, dovuto non soltanto alla sleale concorrenza di produzioni similari, ma anche, e più ancora, alla qualità del prodotto. E' uno dei principi fondamentali della economia che la merce buona scacci quella cattiva. Ecco perchè, come ho sostenuto in Commissione stamane, ritengo opportuno ed utile l'impiego del marchio per contraddistinguere e salvare la autenticità del prodotto sardo dalle produzioni similari. E' quanto richiedono i produttori.

Mi si può obiettare che tale sistema valga o possa servire a scartare parte del nostro prodotto caseario, ma se questo è vero è altrettanto vero che tale disciplina serve come mezzo di difesa del prodotto non solo, ma di garanzia per lo stesso consumatore. E' vero che potremo registrare in un primo momento una flessione nel consumo generale, ma nessuno può mettere in dubbio che un prodotto

selezionato potrà spuntare nel mercato di consumo prezzi più remunerativi a compensazione del minor prezzo dei prodotti meno buoni.

I criteri dell'economia vanno impostati e perseguiti in prospettive non di un solo anno di produzione, e questo va rimarcato particolarmente in considerazione del tipo di economia esistente nella nostra Isola priva di grossi complessi industriali; va rimarcato in considerazione dei riflessi ai quali darà luogo il Mercato Comune ed ai quali noi non potremo sottrarci. L'applicazione del marchio come strumento selettivo, serve anche ad indurre i produttori a meglio curare il proprio prodotto. Con questo accorgimento e con una minore salatura richiesta dall'esigenza di adeguare le qualità ai mutati gusti dei consumatori statunitensi (perchè proprio essi rappresentano, non direi la totale, ma la maggior parte delle forze di consumo del nostro prodotto), noi avremo assicurato per l'avvenire immediato e mediato il collocamento del nostro prodotto.

Altri provvedimenti sarebbero opportuni. Tanto l'Assessore all'agricoltura quanto l'Assessore all'industria dovrebbero, ad esempio, agire presso il Ministro al commercio con l'estero al fine di ottenere che all'esportazione del formaggio pecorino di produzione sarda venga applicato lo *standard* italiano fissato con Decreto Presidenziale 1259 del 1955, che non fa riferimento al contenuto di umidità, anzichè a quello statunitense. Infatti a numerose partite di formaggio pecorino romano prodotto in Sardegna ed esportato negli USA è stato imposto il dazio doganale del 16 per cento sul valore, anzichè quello del 12 per cento e ciò in quanto, a causa del loro contenuto di umidità superiore al 34 per cento, il formaggio non sarebbe stato rispondente ai requisiti qualitativi previsti dalle vigenti disposizioni statunitensi in materia. Sollecito questo intervento degli Assessori alla agricoltura e all'industria perchè oltre i riflessi di ordine economico sugli esportatori sardi, il formaggio sardo, di cui trattasi, non potrebbe essere più venduto sul mercato americano sotto la denominazione di «romano» perchè dichiarato non rispondente ai requisiti qualitativi previsti dallo *standard* n. 19610

per il formaggio romano da grattugia. E' necessario, quindi, raggiungere un accordo con le autorità statunitensi e, in attesa, ottenere di continuare che si chiami sul mercato americano «formaggio romano da grattugia» perchè, altrimenti, resterà gravemente pregiudicata l'ulteriore presenza su quel vasto mercato di questo importante prodotto dell'Isola, con grave danno per tutta la nostra economia.

Connessa con il problema del prodotto caseario sardo è la questione della integrazione delle 209 lire a chilogrammo fissate per il formaggio esportato verso i paesi terzi da parte del fondo internazionale. Non mi risulta che sino a questo momento sia stata corrisposta detta integrazione. Opportuno, a mio parere, sarebbe ancora creare, a spese della Regione, e direttamente, locali per la conservazione del prodotto nelle zone ove l'attività pastorale ha maggiore sviluppo, perchè la bontà del prodotto, che può essere originariamente assicurata, può venir meno a causa proprio dello stato di conservazione e di manutenzione. Per quanto riguarda poi i mangimi, i prezzi debbono essere particolarmente ridotti e concessi dei crediti agevolati, eliminando procedure piuttosto lente e le molte gravi difficoltà burocratiche. Circa le sementi debbo dire che i prezzi sono addirittura sbalorditivi tanto che, mantenendo questi prezzi, gli erbai, che costituiscono la vera garanzia per mantenere in vita il nostro patrimonio ovino, in particolare, e anche bovino, non si impianteranno mai, o molto difficilmente si impianteranno. Poi, inerente sempre al mondo pastorale, io chiedo che l'Assessore all'agricoltura predisponga un programma organico viario nel settore rurale. (*Consensi a destra*).

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

MARCIANO (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli consiglieri. Data l'imminenza della riunione del Consiglio comunale sarò brevisimo; soltanto prendo la parola per rinnovare il voto favorevole al disegno di legge in discussione e per fare qualche brevissima con-

si razione. Avremmo preferito che nella relazione presentata dall'onorevole Assessore si fosse riportato un pochino qualche dato o qualche elemento di quello che è successo per l'applicazione della legge simile già discussa lo scorso anno. Questi elementi avrebbero consentito di migliorare la legge stessa. Ma tutti i quanti in Commissione siamo rimasti d'accordo che non appena saremo in possesso, appunto, di una completa acquisizione di dati potremo configurare il problema unitamente anche agli elementi che ci potranno venire dall'Assessorato dell'agricoltura, in una maniera più razionale. Praticamente noi con questo ammasso vogliamo assicurare i produttori con un prezzo di intervento, così come nell'ambito del Mercato Comune abbiamo prezzi indicativi e prezzi di intervento. Questo fatto consente a tutti i produttori, soprattutto quelli più modesti come capacità finanziarie e quindi di quelli riuniti in cooperative, di avere un certo respiro e di guardare con maggiore fiducia all'avvenire, però il tutto deve essere visto in particolare, tenendo presente la qualità del prodotto. Senza voler risalire alle cause che non ci consentono di avere in ogni caso sempre qualità ottime, perchè il discorso allora si estenderebbe su quelle che sono le strutture aziendali, su quelle che sono le autonomie di lavoro, su quella che è la preparazione dei tecnici, delle maestranze e su tutti i problemi connessi alla pastorizia e agli allevamenti in Sardegna, noi non possiamo che richiamare la Giunta perchè intervenga, senz'altro, su quegli organismi che sono della Regione (come l'Istituto zootecnico-caseario che dovrebbe operare preparando quei tecnici e quelle maestranze di cui si ha necessità) e sugli altri organi tecnici che operano nel settore. Non possiamo chiudere queste considerazioni senza richiamare altresì la Giunta su quelli che sono i regolamenti comunitari che regolano tutta la materia, regolamenti che per il pecorino e per il latte pecorino in particolare sono a noi favorevoli, al contrario di quanto avviene per il latte di vacca o il latte bovino in genere. Noi possiamo avvalerci di questi regolamenti, a vantaggio dell'economia pastorale sarda, ma questa economia pa-

storale sarda, come abbiamo avuto modo in altre occasioni di dire, deve essere rinnovata, razionalizzata e vista in senso di razionale estensivazione. Il voler intensificare una zona che non ci consente l'impiego di somme di una certa entità potrebbe portarci ad inconvenienti maggiori. Quindi, nel concludere, richiamo la Giunta ed in particolare l'onorevole Assessore all'agricoltura, perchè con gli elementi che possono essere forniti da tutti gli organi tecnici alle dipendenze dell'Assessorato, la Commissione ed il Consiglio siano messi in condizione di meglio inquadrare il problema per l'immediato futuro. *(Consensi a destra)*.

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

RUIIU (P.S.d'A.). Il Gruppo sardista darà voto favorevole alla legge in esame. Riconosce, naturalmente, la complessità dei problemi che sono stati trattati stasera e la necessità che l'intervento della Regione sia più completo, più articolato, più ricco con più fantasia, in altre parole, che abbia cioè maggiori possibilità di intervento sia a monte che a valle del processo di produzione dei prodotti lattiero caseari. Prende l'impegno di assumere le iniziative che è possibile assumere come Gruppo, perchè il problema venga riproposto in questa Assemblea ed approfondito, così come merita. *(Consensi)*.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Monni, relatore.

MONNI (D.C.), relatore. Signor Presidente, onorevoli consiglieri, la IV Commissione ha approvato alla unanimità il disegno di legge. Io mi rimetto alla relazione scritta e ho l'onore di esprimere il voto favorevole del mio gruppo.

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore all'agricoltura e foreste.

CATTE (P.S.U.), Assessore all'agricoltura e foreste. Il disegno di legge di cui si propone l'approvazione ha le stesse caratteristiche di quello dell'anno scorso, anche se si inserisce in una situazione diversa, non perchè i problemi dei pastori quest'anno siano meno gravi, ma perchè sono di altra natura. Per ciò che riguarda i problemi specifici dell'ammasso la situazione si presenta più favorevole. L'anno scorso si trattava di venire incontro alle difficoltà derivanti da una super-produzione, nel momento in cui i prezzi tendevano a diminuire paurosamente. Quest'anno abbiamo una produzione più scarsa, per cui si prevede di dover ammassare un quantitativo inferiore alla metà di quello dell'anno scorso, quando vennero conferiti 40 mila quintali. A questo punto posso dire che di tale quantitativo i tre quarti sono stati già venduti ed entro qualche settimana, forse, sarà conclusa la vendita anche degli altri 10 mila quintali.

Dicevo che i problemi sono diversi da quelli dell'anno scorso, ma riconosco che esistono anche altri problemi, come quelli sottolineati dall'onorevole Torrente. Non si può dire però che anche in ordine ad essi sia venuto meno, sia mancato l'interessamento della Giunta. Le riunioni alle quali sono stati chiamati i dirigenti dei Consorzi agrari e i dirigenti delle banche, stanno a dimostrare sia il nostro interessamento sia la volontà di fare, in questo campo, con gli strumenti che abbiamo, quanto era possibile. Abbiamo stanziamenti notevoli per gli interventi creditizi ed abbiamo dato disposizione perchè l'espletamento delle pratiche di prestito di esercizio a tasso estremamente agevolato, venga effettuato nel più breve tempo possibile.

La situazione si presenta invece diversa per quanto riguarda l'ammasso, non solo perchè i quantitativi previsti sono certamente inferiori, ma anche perchè la situazione del mercato si presenta meno pesante di quella dell'anno scorso. Il momento più difficile è forse questo, a causa del sopraggiungere della nuova produzione. Può darsi perciò che in questo momento trovino occasione favorevole alcune manovre di ribasso. Non vi è dubbio però che la notizia stessa del provvedimento ser-

virà a sollecitare il mercato e ad aiutare i pastori a superare questa difficoltà. Indubbiamente vi sarà un prezzo minimo garantito e riteniamo che i 150 milioni di finanziamento previsti dalla legge, anche se notevolmente inferiori allo stanziamento dell'anno scorso, proprio per la situazione che ho esposto, debbano essere sufficienti, tenendo conto del fatto che il prezzo di mercato tende quest'anno a superare la media dell'anno scorso e pertanto la produzione di formaggio viene man mano collocata direttamente sul mercato.

Quindi il costo dell'operazione sarà indubbiamente di gran lunga inferiore a quello dell'anno scorso. Quando potremo avere un consuntivo di tutti i dati necessari li forniremo e su di essi ci baseremo per preparare il regolamento. *(Consensi)*.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

TORRENTE, Segretario:

Art. 1

L'Assessore regionale all'agricoltura e foreste è autorizzato a disporre previa deliberazione della Giunta regionale con decreto da emanarsi di concerto con gli Assessori regionali all'industria e commercio ed alle finanze, l'ammasso volontario dei formaggi «pecorino romano» e «fiore sardo» prodotti da agricoltori singoli od associati nella campagna 1966-1967 ed a fissarne le relative modalità.

L'ammasso è affidato, con deliberazione della Giunta regionale, a uno o più enti cooperativi dotati di particolare competenza in materia.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

TORRENTE, Segretario:

Art. 2

È istituita presso i tre capoluoghi di provincia una Commissione provinciale di ammasso composta da:

- 1) l'Ispettore provinciale dell'agricoltura, che la presiede;
 - 2) un rappresentante dell'ente ammassatore;
 - 3) un rappresentante provinciale della Confederazione cooperativa italiana, un rappresentante provinciale della Lega nazionale delle cooperative e mutue, ed un rappresentante provinciale dell'Associazione generale delle cooperative italiane;
 - 4) un rappresentante provinciale della Confederazione nazionale dei coltivatori diretti e un rappresentante provinciale dell'Unione regionale dei contadini, coltivatori e pastori sardi;
 - 5) un rappresentante provinciale della Confederazione generale dell'agricoltura italiana.
- Il compito delle Commissioni provinciali di ammasso è di seguire e controllare le operazioni di ammasso e di vendita del prodotto, la concessione degli acconti e la liquidazione del saldo ai conferenti.

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

TORRENTE, Segretario:

Emendamento (sostitutivo parziale) Monni - Torrente - Farre - Melis G. Battista - Birardi - Cottoni - Dettori - Marciano - Medde - Ruiu - Sassu - Serra Giuseppe - Tocco - Zaccagnini:

Art. 2. Al punto 2 sostituire la parola "lell'" con le parole "per ogni".

Emendamento (aggiuntivo) Monni - Torrente - Farre - Melis G. Battista - Birardi - Cottoni - Dettori - Marciano - Medde - Ruiu - Sassu - Serra Giuseppe - Tocco - Zaccagnini:

Art. 2. Al punto 4 dopo le parole "colti-

vatori diretti" aggiungere le parole "un rappresentante dell'ARPAS"».

PRESIDENTE. Poichè la Commissione rinuncia all'illustrazione di questi emendamenti e nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione come risulta con l'emendamento sostitutivo. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

TORRENTE, Segretario:

Art. 3

Fermi restando i privilegi e le agevolazioni fiscali previsti dalle vigenti leggi, l'Amministrazione regionale concorre all'attuazione dell'ammasso del prodotto conferito ai sensi del precedente articolo 1 dai produttori agricoli mediante la concessione di un contributo negli interessi sui finanziamenti contratti dall'ente o dagli enti cui è affidato l'ammasso per la corresponsione di un acconto ai produttori agricoli conferenti.

Il contributo regionale negli interessi sarà ragguagliato alla differenza tra il tasso di interesse normalmente praticato dagli istituti di credito ed il tasso dell'1 per cento da porre a carico dei conferenti.

Il contributo regionale negli interessi sul capitale preso in prestito sarà corrisposto per la durata massima di un anno.

Ove peraltro il prestito venisse ad avere una durata inferiore al periodo di un anno, l'ammontare del contributo sarà calcolato in ragione della durata effettiva dell'operazione.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

TORRENTE, Segretario:

Art. 4

L'Amministrazione regionale è autorizzata a concedere un contributo sulle spese di gestione dell'ammasso sostenute dall'ente o dagli enti di cui al secondo comma dell'articolo 1 pari al 90 per cento delle spese medesime.

Il contributo è concesso con decreto del Presidente della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore regionale all'agricoltura e foreste, di concerto con l'Assessore regionale alle finanze, previa deliberazione della Giunta stessa.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

TORRENTE, Segretario:

Art. 5

Nello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1967 è istituito il nuovo capitolo 26651 *bis* con la denominazione «Contributi sulle spese complessive di gestione dell'ammasso volontario dei formaggi "pecorino romano" e "fiore sardo" prodotti nella campagna 1966-1967 e contributi negli interessi sui finanziamenti contratti per la corresponsione di un acconto ai produttori singoli od associati conferenti» e con lo stanziamento di L. 150.000.000.

A favore di detto capitolo n. 26651 *bis* è stornata la somma di lire 150.000.000 dal capitolo 26657 del bilancio 1967.

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

(E' approvato).

V LEGISLATURA

CCXIII SEDUTA

9 NOVEMBRE 1967

Si dia lettura dell'articolo 6.

TORRENTE, *Segretario*:

Art. 6

La presente legge è dichiarata urgente ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 33 dello Statuto speciale per la Sardegna ed entra in vigore nel giorno della sua pubblicazione.

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

(E' approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: «Provvidenze per l'ammasso dei formaggi "pecorino romano" e "fiore sardo" prodotti nella campagna 1966-'67».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	48
votanti	47
maggioranza	24

favorevoli	43
contrari	4
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

Hanno preso parte alla votazione: Abis - Asara - Atzeni Alfredo - Atzeni Angelo - Atzeni Licio - Bernard - Birardi - Cabas - Campus - Catta - Contu Anselmo - Contu Felice - Corrias - Defraia - Del Rio - Dettoni - Farre - Floris - Ghirra - Giagu De Martini - Guaita - Isola - Lai - Latte - Macis Eloc - Manca - Marciano - Masia - Medde - Melis G. Battista - Melis Pietrino - Monni - Nioi - Novoli - Pazzaglia - Pedroni - Puddu - Raggi - Sanna - Sassu - Serra Giuseppe - Soddu - Spanu - Spano - Torrente - Zaccagnini.

Non sono astenuti: Presidente Cerioni).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno lunedì 13 alle ore 17 e 30.

La seduta è tolta alle ore 19 e 45.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1967