

CCXXVI SEDUTA MARTEDI' 16 GENNAIO 1968

Presidenza del Vicepresidente SOTGIU

INDICE

Comunicazioni del Presidente	4681
Congedi	4681
Interrogazione (Svolgimento):	
GHINAMI, Assessore ai trasporti e turismo	4682
LIPPI SERRA	4683
Mozione concernente il disservizio delle autolinee in concessione in Sardegna (Continuazione della discussione):	
DEFRAIA	4683
GUAITA	4687
PEDRONI	4689

La seduta è aperta alle ore 11 e 15.

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

Congedi.

PRESIDENTE. L'onorevole Renzo Floris ha chiesto dieci giorni di congedo per motivi di salute. L'onorevole Elodia Macis ha chiesto sei giorni di congedo per motivi di salute. Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che ieri il Presidente del Consiglio ha inviato all'onorevole Rosario Lanza, Presidente dell'Assemblea regionale siciliana, il seguente telegramma in occasione dei luttuosi avvenimenti che hanno colpito le popolazioni della Sicilia:

«At nome Consiglio Regionale della Sardegna et mio personale esprimo sensi più profondo cordoglio et viva partecipazione at gravissimi lutti che tanto dolorosamente habent colpito laboriose popolazioni Isola sorella cui est rivolta più fraterna solidarietà da tutti settori questa Assemblea».

Comunico, anche, che è pervenuta alla Presidenza del Consiglio una lettera del professor Giacalone, Presidente dell'Unione Italiana Ciechi di Cagliari, che esprime alla assemblea il ringraziamento più sentito per la approvazione della proposta di legge numero 107, concernente contributi per il funzionamento e la organizzazione delle Sezioni sarde dell'Unione Italiana Ciechi.

Svolgimento di interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interrogazione Lippi Serra all'Assessore al trasporti e turismo.

Se ne dia lettura.

DEFRAIA, Segretario:

«per conoscere quali provvedimenti intenda

V LEGISLATURA

CCXXVI SEDUTA

16 GENNAIO 196

adottare per la sistemazione del centro turistico di Porto Corallo. L'interrogante, nel mentre richiama l'attenzione dell'Assessore sul crescente interesse che la zona di Porto Corallo sta suscitando nel movimento turistico della Provincia di Cagliari, sulle incalcolabili possibilità di sviluppo turistico di quelle coste, e sul fatto che detto sviluppo consentirebbe alle popolazioni del Sarrabus, ed in particolare di Villaputzu, un più pronto ed efficace inserimento nel processo di rinascita economica e sociale dell'Isola, rilevando che al momento non esiste alcuna organizzazione infrastrutturale che soddisfi neppure le più elementari esigenze civili ed igieniche, sottolinea la urgente necessità che si provveda: 1.o) alla sistemazione e bitumazione della strada che dalla Orientale Sarda porta al mare; 2.o) alla sistemazione dei pubblici servizi di fondamentale importanza, come la luce, l'acqua, la fognatura ed il telefono. L'interrogazione ha carattere di urgenza». (306)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai trasporti e turismo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. E' necessario premettere che l'Assessorato può intervenire per la costruzione di infrastrutture turistiche solo quando esse abbiano il preciso scopo di servire insediamenti turistici rilevanti. Si rimane in attesa che, da parte degli enti interessati alla sistemazione della zona di cui si parla nell'interrogazione, pervengano motivate e documentate richieste che saranno esaminate con la massima attenzione, nel quadro delle necessarie priorità a fini turistici.

Si precisa peraltro che la zona stessa fa parte del comprensorio numero 4, comprendente appunto tutta la fascia costiera, dall'altezza di Porto Corallo fino alla località di «La Maddalena» della città di Cagliari e che, all'interno di tale comprensorio, è prevista la costruzione di una strada che da Villasimius arriva a Muravera. Si ha motivo dunque di credere che questa strada, già finanziata in parte con un lotto dell'importo di 560 milioni

di lire, peraltro già appaltato, possa essere portata fino ai limiti del comprensorio in coincidenza con la disponibilità degli stanziamenti dei futuri programmi del Piano di rinascita.

A mio parere in quella fase verrà ovviamente esaminata con la massima buona volontà ogni eventuale domanda intesa ad ottenere la sistemazione della strada e degli altri pubblici servizi di cui ai punti 1.o e 2.o elencati dall'onorevole interrogante.

Si fa presente che, per quanto riguarda la elettrificazione, sono già stati presi contatti con l'ENEL per una precisa indicazione delle opere occorrenti e degli stanziamenti necessari onde poter studiare la eventuale possibilità di intervento in funzione dell'entità del finanziamento, tenuto conto dell'impulso che detta realizzazione potrebbe dare alla economia turistica della zona.

Io sono stato anche recentemente, onorevole Lippi, a visitare la zona di Porto Corallo, di Colostrai e così via e ho potuto rendermi conto che si tratta di un tipo di insediamento molto interessante, anche perchè non vi è nessuno ostacolo per l'accesso al mare; ci sono venti chilometri di costa libera nonostante vi sia stata una notevole azione per il potenziamento turistico della zona. Questo va ascritto a merito degli operatori economici e turistici che si stanno comportando con molta intelligenza e con molta capacità. Abbiamo intanto in esame, come vi dicevo, la possibilità di prolungare tutta la orientale sarda dal punto dove arriverà adesso con questi 560 milioni fino al limite del comprensorio. Devo piuttosto annunciare che è stata apportata una modifica: mentre la strada era prevista in vicinanza del mare, a circa 200 metri dalla spiaggia, essa passerà un po' più all'interno e raggiungerà la strada di San Priamo senza passare per la linea di battaglia. Si è cercato in questo modo di salvaguardare la possibilità di un maggiore sfruttamento ai fini turistici della zona, compresa tra la nuova strada e il mare. E' stata intanto prevista l'asfaltatura della strada tra l'orientale sarda e il mare, nella zona di Colostrai (non so se lei la ricorda) e l'asfaltatura della strada sistemata dall'Ente Bonifica. Comunque tutta quella zona sarà in-

eressata dal prossimo programma del Piano di rinascita e da uno studio da parte dell'Assessorato per la creazione di alcune discese a mare che varranno a valorizzarla ulteriormente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lippi Serra per dichiarare se è soddisfatto.

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io, nonostante l'ammarezza e il disappunto per il ritardo notevole con il quale si risponde ad una interrogazione (che risale al settembre del 1966) non posso che dichiararmi soddisfatto.

Le dichiarazioni che l'onorevole Assessore ci ha fornito, più che alla zona di Porto Corallo propriamente detta, si riferiscono ad una zona vicina a Cagliari, la zona di Colostrai, di indiscutibile interesse che merita senz'altro un interessamento da parte della Regione. Ma non vorrei che si corresse il rischio che per potenziare questi insediamenti, già in fase di avanzatissima realizzazione, si perdesse di vista la realizzazione di insediamenti di estremo interesse nella zona di Porto Corallo che, indiscutibilmente, è la più interessante, dal punto di vista turistico, di tutto il litorale.

Vorrei, quindi, nel prendere atto della volontà dimostrata dall'Assessore di intervenire in questo settore, rinnovargli la preghiera di interessarsi affinché almeno il raccordo tra la Orientale e il vero sbocco a mare di Porto Corallo venga realizzato e, soprattutto, vengano quanto prima realizzate quelle infrastrutture alle quali ho fatto cenno nel secondo punto dell'interrogazione.

Continuazione della discussione di mozione.

PRESIDENTE L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della mozione Sotgiu - Nioi - Manca - Raggio - Melis Pietrino - Cabras - Pedroni sul disservizio delle autolinee in concessione in Sardegna.

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

DEFRAIA (P.S.U.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo utile la mozione dei colleghi di parte comunista per la qualità dei temi sollevati, anche se, dal momento della sua illustrazione ad oggi, è intervenuto il fatto nuovo e positivo della conferenza dei trasporti, da più parti auspicata e sollecitata vivamente dalle organizzazioni sindacali. Pur avendo questa discussione grande importanza per i motivi elencati nella mozione, una serie di motivi mi porta a restringere il mio intervento a brevi considerazioni, a due ordini di considerazioni che si compendiano, praticamente, in due richieste: la sollecita pubblicazione degli atti della conferenza regionale dei trasporti e, conseguenza della prima, un ampio dibattito sulla politica dei trasporti nell'Isola alla luce dei risultati della conferenza stessa. Quali i motivi di questa richiesta? Il servizio delle autolinee è un aspetto senz'altro rilevante della intera questione, ma è pur sempre una componente del sistema, inteso come correlazione delle componenti ferroviaria, stradale, aerea, marittima, eccetera. Il tema quindi è più vasto e va affrontato tenendo di vista l'indirizzo che lo stesso piano nazionale assume, laddove viene affermato che «principalmente si propone di ridare ordine al settore, stabilendo priorità e coordinamento agli investimenti in modo da assegnare alle varie componenti del sistema [quelle appunto cui accennavo] una funzione conforme alle loro caratteristiche in coerenza con l'interesse pubblico».

Ragioni, quindi, di coordinamento, sia per l'alto grado di fungibilità tra i diversi modi di trasporto, sia per la stretta interdipendenza che lega i modi stessi di trasporto. Ma un'altra ragione a me pare debba essere messa in luce: la priorità che il servizio di trasporto assume nel quadro della programmazione regionale, attesa la situazione di vera insularità dell'Isola. E' una cosa ormai nota che il problema delle comunicazioni, nella attuale struttura economica sarda, è una delle più grosse strozzature. E' un male vecchio. La vicinanza del collega Lilliu mi suggerisce alcune reminiscenze storiche: nel gennaio 1821, per esempio, fu inviato nell'Isola Giovanni Anto-

nio Carbonazzi, esperto ingegnere, con l'incarico (da parte del governo piemontese) di studiare la situazione e di redigere il progetto di una rete stradale per tutta la regione. Un progetto ancora oggi, nell'anno del Signore 1968, incompiuto nella sua realizzazione.

Una terza considerazione da farsi è che il problema deve essere visto in sede più generale ed in maniera più particolareggiata.

Il «dopo-conferenza». La conferenza non può essere considerata fine a se stessa, ma al contrario doveva ed ha avuto appunto (e questo è veramente positivo) lo scopo di approfondire i diversi aspetti del problema (economico, sociale, giuridico e tecnico) per enucleare gli elementi di base per una nuova politica dei trasporti. La sede più qualificata, ovviamente, per formulare una nuova politica dei trasporti (come è risultato dalla Conferenza) non può che essere questa, il Consiglio regionale.

Queste sono — dunque — le ragioni che mi spingono a chiedere all'Assessore competente la pubblicazione tempestiva degli atti della conferenza, che ritengo indispensabili perchè il Consiglio possa fare un discorso nuovo sulla politica dei trasporti. Vorrei, prima di entrare nel merito della mozione, sottolineare che un giudizio altamente positivo a questa conferenza deve essere dato. Il giudizio positivo riguarda la Giunta e in particolare l'Assessore. Dando finalmente concreta attuazione alla conferenza si è creata una situazione nuova (in cui innanzitutto altre nozioni conoscitive, altri aspetti del problema sono stati approfonditi con alta autorevolezza da parte degli intervenuti) che consente oggi al Consiglio regionale di valutare meglio questo delicato settore.

Io — ripeto — esprimo l'auspicio di un prossimo appuntamento in questa assemblea per un dibattito che riguardi non soltanto un esame complessivo del problema, ma che approfondisca anche tutti gli aspetti particolari dei trasporti in Sardegna e fra la Sardegna ed il Continente.

Fatta questa doverosa premessa, intendo entrare nel merito della mozione. Non possiamo che prendere atto della crisi del settore, che

esiste, che non è certamente soltanto sarda ma nazionale, anche se in Sardegna assume caratteri particolari, peculiari. E' dunque purtroppo, una crisi che investe l'intero settore delle comunicazioni in Italia. E le cause si possono tutte riassumere in tre fattori concorrenti e negativi. Problema sardo: la insufficienza della rete ferroviaria, che impone la scelta a senso unico degli autotrasporti. Problema nazionale (non soltanto sardo): la concorrenza alle autolinee dovuta allo sviluppo della motorizzazione privata, che sottrae utenze al servizio. Ritengo infine problema prevalentemente sardo il dilagare del fenomeno degli abusivi, che accentua questo carattere concorrenziale nei confronti delle autolinee.

Le considerazioni su questi tre fatti, concorrenti e negativi nello stesso tempo, meritano poche parole di spiegazione. Che la rete ferroviaria sia insufficiente in Sardegna è una situazione di fatto e sono le statistiche ad affermarlo: quindi il problema delle autolinee diventa ancora più pressante. Sulla motorizzazione privata bisogna dire che, purtroppo, è la nostra società che va assumendo questa particolarità: praticamente è quasi titolo di nobiltà avere sempre maggior numero di automobili per abitante. Mi pare che sia una grandote, ma il giorno che noi faremo un conto dei costi sociali che a mano a mano la motorizzazione ha comportato in una nazione dove le risorse non sono molto abbondanti, avremo seri motivi di riflessione su un indirizzo generale che non riguarda solamente la nostra nazione, ma che investe tutto il mondo occidentale, e oramai tocca (l'accordo Fiat-Unione Sovietica lo dice) anche i paesi di regime socialista. Quando faremo un po' di conti dei costi sociali che ha comportato questo sviluppo avremo una dimensione che ci farà certamente riflettere se non sarebbe meglio un rapporto maggiore tra investimenti e consumi, e se un indirizzo più pubblicistico, atto a scoraggiare certe iniziative privatistiche, non sarebbe stato meglio.

Infine, come dicevo, il problema degli abusivi. La legislazione è carente in proposito e ad essa si è sovrapposta la inadeguata azione di prevenzione e repressione da parte de-

LEGISLATURA

CCXXVI SEDUTA

16 GENNAIO 1968

gli organi responsabili. La conclusione è scontata. La mancanza di una alternativa ferroviaria, una politica che ha incoraggiato la notorizzazione privata (senza peraltro dare al settore un chiaro indirizzo pubblicistico), a concorrenza spregiudicata degli abusivi hanno posto in crisi il settore delle autolinee. Del resto le cifre cortesemente l'onorevole Assessore ce le ha offerte nella sua introduzione alla conferenza. Noi possiamo distinguere praticamente lo sviluppo della autolinee in due periodi fondamentali. Il periodo del boom delle autolinee, che praticamente trova il suo apice nel 1959-60. Infatti notiamo un progressivo incremento delle aziende concessionarie: passiamo dalle 24 del 1949 alle 63 del 1959. Come numero di autolinee passiamo dalle 177 del 1949 alle 327 del 1959. Facendo un conto sui chilometri di linee concesse, passiamo praticamente dai 7.200 chilometri del 1949 ai 19.962 del 1959, con un totale di 20 milioni di passeggeri trasportati. Nel 1960 inizia il calo, la crisi. Nel 1966 infatti le aziende sono 56; ma ciò che più impressiona è la dimensione della stessa struttura aziendale. A fronte delle tre grandi aziende, troviamo 24 aziende che hanno in media 24 dipendenti e poi circa una trentina di piccole aziende a conduzione artigianale familiare. Ma penso che l'indice statistico più significativo sia l'attuale coefficiente generale di esercizio.

Nel 1965 il prodotto chilometrico è stato di 140 lire, mentre la spesa per chilometro è stata di 175 lire, con un rapporto spese prodotti di 1,25; nel 1966 questo rapporto tocca 1,36. In 7 anni, fra le altre cose, non vi è stato nessun aumento del numero dei passeggeri trasportati (dai 20 milioni e mezzo del 1959 passiamo ai 20.785.000 del 1966) mentre si è avuto un incremento del fattore autobus-chilometro di ben 5 milioni (passando dai 20 ai 25 milioni). In queste cifre sono racchiuse le ragioni di tutta la crisi, le ultime ragioni potrei dire della crisi del settore.

D'altro canto, poichè l'aumento dei costi non poteva essere controbilanciato dall'aumento delle tariffe (ciò avrebbe infatti creato altri motivi per favorire la concorrenza degli abusivi) si è ricorso purtroppo agli strumenti a

disposizione e che erano semplici palliativi non adatti certamente a risolvere la crisi del settore, che è profonda. Mi riferisco alla riduzione dei programmi di esercizio nei giorni festivi e all'impiego dell'agente unico a bordo del veicolo (anche se questo impiego è limitato ad una quarantina di autolinee su una cifra globale di 372).

L'impegno che ha assunto l'Assessore durante la conferenza dei trasporti, riterrei che debba essere ribadito in questa sede. L'impegno è che tutte le autorizzazioni accordate verranno sottoposte a nuovi accertamenti. Però (è bene dirlo subito) occorrono provvedimenti di ben altra importanza per normalizzare il settore; senza fare lunghe digressioni su problemi generali mi pare che si possano intanto fare cose che non costano, per esempio promuovere iniziative per creare un nuovo clima nell'azienda privata. Le violazioni contrattuali, i provvedimenti disciplinari, le rappresaglie sindacali sono tutte cose che devono essere impediti. Si deve arrivare al rinnovo del contratto Anac, con la soppressione di una iniqua sperequazione territoriale che dà ancora una volta l'indice di una posizione coloniale anche in questo settore. Ritengo che si debba avere l'impegno dell'Assessore e della Giunta, nei limiti delle loro competenze e attribuzioni, per normalizzare una situazione che richiede in questo senso provvedimenti urgenti che non comportano nessun onere finanziario. Occorre soltanto una decisa volontà politica e un vigile e attento controllo delle aziende in concessione.

Un'altra ragione che preoccupa è quella cui appunto accennavo prima, la deficienza cioè di carattere strutturale dell'azienda. E' una situazione assurda quella della miriade di piccole aziende e aziendine, e soprattutto è necessario fare un serio sforzo perchè il fenomeno degli abusivi venga ridotto a dimensioni più sopportabili, posto il dilagare di questo fenomeno che sta compromettendo sempre di più la già compromessa situazione delle autolinee. E' un problema che non si risolve però nè con l'adozione dell'agente unico, ripeto, nè con la riduzione dei programmi festivi. Non credo, sinceramente, che neanche i contributi

V LEGISLATURA

CCXXVI SEDUTA

16 GENNAIO 1968

una *tantum* alle aziende possano sanare la situazione. Anzi, se i contributi servono a dare un po' di ossigeno ad una situazione precaria e difficile, d'altro canto suscitano tensione sindacale e maggiore senso di scontentezza da parte delle stesse aziende. E' vero che a livello nazionale stanno preparando provvedimenti in merito (d'altra parte la stessa Regione siciliana ha adottato nel 1965 un provvedimento *ad hoc*). Ma non è questa la soluzione.

Se mi si consente io distinguerei in due tipi di provvedimenti: quelli a lungo termine, e quelli a più breve scadenza. Tra i provvedimenti a lungo termine farei una premessa di carattere generale (ormai acquisita e che ritengo non possa essere messa neanche in discussione) circa la priorità della gestione pubblica sulla gestione privata; la priorità della economicità sociale sulla economicità aziendale e di esercizio. Coerentemente con questa impostazione, il programma economico nazionale ha destinato agli investimenti per i trasporti proprio una voce degli impieghi sociali del reddito. D'altro canto è un dato acquisito dalla economia moderna che il servizio dei trasporti si identifica con una delle economie esterne o infrastrutturali necessarie per lo sviluppo economico. Il problema non può essere visto quindi in termini meramente economico-aziendali ma va visto nel più vasto arco degli impegni sociali, senza purtroppo escludere che provvedimenti adeguati nel settore riducano lo sperpero ed aumentino il coefficiente di utilità del servizio stesso.

Vi sono diversi modi di gestione pubblica, tenuto conto sia del tipo di organizzazioni territoriali che dovrebbe prevedere il settore, sia la competenza, il tipo di composizione della stessa organizzazione. Si parla dell'ente dei trasporti. Intanto bisogna precisare di quale tipo di ente si intende parlare, se vogliamo ancorarlo, ad esempio, al modello delle *authorities* anglosassoni o (come ho sentito dire alla Conferenza) alla società per azioni di tipo regionale, o ad altra soluzione di tipo intermedio. Il discorso merita, a mio avviso, un attento esame, ma credo che la sede più adat-

ta sia quella della prossima discussione sulla politica dei trasporti.

In attesa di una sostanziale modifica dell'attuale quadro istituzionale e legislativo (poiché anche una iniziativa regionale non potrà non essere coordinata, armonizzata con i principi informatori dell'ordinamento statale in materia) è quanto mai necessaria la creazione dei consorzi comprensoriali obbligatori, di cui del resto si fa esplicito cenno nel programma economico nazionale. Però, ripeto, i consorzi comprensoriali obbligatori non dovrebbero limitarsi alle sole ferrovie, ma dovrebbero interessare anche i servizi urbani ed extraurbani, le ferrovie in concessione e le linee automobilistiche.

La Regione ha fatto, in materia, un grande passo avanti con la legge numero 9; non dimentichiamo che se oggi è possibile la pubblicizzazione dei trasporti urbani ed extraurbani a Cagliari ciò è dovuto ad un provvedimento legislativo regionale e perciò deve essere riconosciuto il merito alla Giunta di aver preso questa iniziativa. Se, come mi auguro, anche Sassari avrà una azienda municipalizzata, ciò sarà possibile proprio grazie al provvedimento regionale che ha finalmente permesso l'attuazione, dopo un cinquantennio, di alcuni principi di legislazione già affermati nel continente. Un provvedimento del genere nel settore dei consorzi sovvenzionati obbligatori può e deve essere preso.

La Regione ha in materia di coordinamento competenza primaria, ma soprattutto nel settore delle autolinee ha competenza esclusiva. In questo settore la Regione può quindi intervenire per il coordinamento e ottenere che ciò sia fatto in tempi brevi e su questo gradirei, almeno da parte socialista, avere la più ampia assicurazione.

Ritengo però che a brevissima scadenza, immediatamente starei per dire, la Giunta debba fare tutto quanto è in suo potere per eliminare gli arbitrii, le illegalità e gli abusi delle società concessionarie. Quindi chiedo un vigoroso impegno della Giunta affinché metta in essere gli strumenti necessari ad eliminare gli assurdi contrattuali, con le ingiuste, anticostituzionali sperequazioni territoriali.

Su un punto vorrei particolarmente fermare l'attenzione, e cioè sul punto della mozione comunista che riguarda la necessità di nominare una commissione sindacale consultiva. Innanzitutto un provvedimento che darebbe una marcata qualificazione alla Giunta in senso avanzato sarebbe quello della ristrutturazione del comitato tecnico regionale con adeguata rappresentanza sindacale. So bene che il comitato è regolamentato da una legge precisa e quindi anche la convenzione stessa ha una precisa normazione. Ritengo però che la Giunta, l'Assessore possa prendere l'iniziativa per una ristrutturazione del comitato in modo che le categorie interessate possano esservi rappresentate. So d'altro canto che l'Assessore ha preso l'iniziativa di far partecipare le organizzazioni sindacali alle riunioni compartimentali dell'Ispettorato della motorizzazione. Ritengo questa una iniziativa quanto mai utile e opportuna poichè in queste riunioni si esaminano le domande delle aziende intese ad ottenere o a modificare le concessioni. Sarebbe importante creare in questo campo la presenza sindacale non solo come motivo di democratizzazione di questo organismo, ma anche per affrontare tutti quei problemi che rimangono aperti a livello aziendale.

Sono due provvedimenti che si possono adottare subito. Anche un terzo provvedimento, per il quale l'onorevole Assessore ha preso impegno nella Conferenza (una maggiore frequenza di rapporti tra i sindacati e la Giunta) può essere preso. Ma se vogliamo prendere provvedimenti a breve e a lungo termine, che vanno fino ai consorzi territoriali, dobbiamo seguire la logica, la *ratio* della programmazione.

In effetti che cosa si vuole ottenere con lo strumento della programmazione?

Si vuole soprattutto dare poteri a più larghi strati sociali, si vuole l'immissione a tutti i livelli decisionali dei lavoratori i quali possono dare un indirizzo più democratico e più coerente alla stessa programmazione. Se questo è vero, è necessario intervenire nel senso più ampio e massiccio in tutti gli organismi.

Ritengo che sia stato utile riaprire il dibattito

in materia di autolinee e certamente dalla discussione scaturiranno utili suggerimenti per una migliore definizione degli obiettivi che la Giunta deve perseguire.

Restiamo in attesa dei passi che certamente non mancheranno da parte dell'onorevole Assessore, della Giunta per una normalizzazione del settore delle autolinee. Sono certo che non mancheranno provvedimenti, nei limiti delle competenze, per stroncare abusi e irregolarità che eventualmente si verificassero nelle aziende concessionarie. Io ritengo che, come la Giunta ha preso l'iniziativa per la municipalizzazione dei servizi urbani, prenderà presto provvedimenti per la istituzione dei consorzi territoriali. C'è anche da augurarsi che l'Assessore studi le modalità di un adeguato inserimento delle organizzazioni che tutelano gli interessi dei lavoratori negli organismi decisionali e consultivi. Ma ritengo soprattutto necessario che in questa sede si discuta l'intera materia dei trasporti, che attende una regolamentazione più efficace, che attende provvedimenti più adeguati nella politica di piano e nella programmazione. Non dimentichiamoci che una delle cause della crisi della Sardegna è proprio la insufficienza, la carenza che si manifesta nel settore delle comunicazioni. Attendiamo perciò la pubblicazione degli atti del convegno e subito dopo il dibattito in Consiglio, dal quale potrà scaturire una piattaforma programmatica per una politica nuova dei trasporti. Questo è almeno l'auspicio dei socialisti. (*Consensi al centro*).

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

GUAITA (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, sulla mozione presentata dai colleghi del Gruppo comunista anche noi ci siamo iscritti a parlare in parte per fare osservazioni positive e in parte per esprimere riserve. Siamo evidentemente d'accordo con i proponenti sulla necessità di una vigilanza effettiva da parte della Amministrazione regionale per una verifica degli orari stabiliti, delle percorrenze e sullo stato stesso del personale che lavora in un servizio pubblico o di

pubblica utilità. Quindi per tutto quanto si riferisce allo stato occupativo, alle condizioni salariali, ai possibili trasferimenti e così via. Siamo d'accordo anche sulle espressioni convinte di solidarietà, a cui noi ci associamo, nei riguardi dei lavoratori in lotta per migliorare le condizioni di salario e di vita civile di quanti nel settore sono impiegati.

Certo non possiamo accettare l'affermazione che l'Amministrazione regionale darebbe il proprio beneplacito (presso a poco questa è l'espressione) alle grosse società e a più o meno patentati violazioni di legge e di contratti di lavoro a danno dei lavoratori dipendenti e dei viaggiatori. Né possiamo accettare l'affermazione eccessivamente e gravemente polemica, che la Giunta, con criteri (si dice nella mozione) legalmente discutibili, avrebbe fatto erogazioni a favore delle società esercenti il servizio automobilistico in concessione. Questa accusa non è specificata ed è così vagamente polemica che da parte nostra ci pare sufficiente affermare che non crediamo assolutamente che la Amministrazione regionale possa effettuare erogazioni non legali. E' noto a tutti che si verificano condizioni che possono spiegare talune disfunzioni e taluni interventi della Regione. Cioè è noto a tutti che il servizio dei trasporti delle autolinee in concessione risente notevolmente del diminuito afflusso dei viaggiatori anche a causa del progressivo espandersi della motorizzazione privata. Occorre anche notare che l'espansione della motorizzazione privata non è sempre indice di accresciuto benessere, però determina in se stessa una contrazione, anche notevole, degli accessi ai servizi di pubblica utilità e delle entrate per le Società che gestiscono gli autotrasporti in concessione. Avviene anzi che a frequentare l'uso di questi automezzi in servizio pubblico siano proprio le classi meno abbienti (studenti, operai, impiegati e, tra questi, i meno pagati), cioè coloro che non possono accedere alla manifestazione di diffusione della motorizzazione privata, anche se essa non indica un vero indice di benessere.

L'intervento, pertanto, della Regione in questo settore è un intervento sociale, atto a consentire, proprio alle classi meno abbienti dei

viaggiatori, il raggiungimento, nel modo meno oneroso possibile, del proprio posto di lavoro. Non c'è dubbio che la concorrenza dell'iniziativa privata a prezzi in genere assai bassi e con orari di servizio che, se non sono proprio a richiesta dei viaggiatori comunque sono spesso di gradimento dei medesimi (in sostanza potrebbero non essere esattamente servizi abusivi) aggrava ancora la situazione nei riguardi dei servizi di tipo pubblico. E' giusto che l'Amministrazione regionale eserciti la sua vigilanza con cura, soprattutto quando stanno per verificarsi (sono minacciate certe diminuzioni del personale addetto a questo servizio di pubblico interesse) riduzioni degli orari di percorrenza. Ritengo anch'io che un più stretto rapporto con le organizzazioni sindacali sarebbe utile per evitare possibili abusi, soprattutto per il primo caso cioè per la diminuzione di personale.

Sulla proposta di una Commissione sindacale consultiva (se la Giunta lo ritiene opportuno, i modi dovranno essere evidentemente studiati, così che consentano una rapida consultazione dei rappresentanti dei lavori, dei concessionari, eccetera) per dar luogo a una attività più moderna di questo servizio, non avremmo che da esprimere un parere positivo. Sull'ente regionale dei trasporti ritengo che sia necessario avviare la discussione, non in questa sede, ovviamente, ma quando le idee in proposito saranno chiare e sarà possibile una valutazione delle pubblicizzazioni dei servizi di trasporto in atto e in via di attuazione a Cagliari e a Sassari e l'esame degli atti della recente conferenza regionale dei trasporti.

Sul problema della riduzione degli orari di percorrenza, mi permetto di richiamare ancora una volta l'attenzione dell'Assessore in quanto questa riduzione significherebbe venire meno alle finalità dell'intervento pubblico, che è quello di mantenere un servizio in grado di venire incontro alle esigenze dei cittadini e dei lavoratori privi di altri mezzi di trasporto. Una certa modifica degli orari di percorrenza può porre un lavoratore nell'impossibilità di raggiungere puntualmente il suo posto di lavoro.

Segnalo anche alla attenzione della Giun-

ta le condizioni delle popolazioni più decentrate, che sono le più esposte agli effetti negativi derivanti dal rimaneggiamento degli orari, dei tracciati, dalla frequenza stessa dei trasporti. Queste popolazioni sono le più disagiate e l'attenzione dell'Assessorato in tal senso deve essere doverosamente più vigile e scrupolosa per verificare la fedeltà agli impegni da parte dei concessionari. Ho fiducia che l'Amministrazione regionale vorrà tenere in considerazione le osservazioni emerse dalla discussione e che ci impongono di chiedere alla Giunta maggior controllo e vigilanza, nell'interesse dei cittadini, per soddisfare le esigenze dei quali è diretto l'intervento di incentivazione opportunamente predisposto. (*Consensi al centro*).

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

PEDRONI (P.C.I.). Abbiamo acconsentito, dopo la illustrazione fatta dall'onorevole Nioi, a rinviare la discussione sulla mozione a subito dopo la conclusione dei lavori della conferenza regionale dei trasporti. Abbiamo accettato questa richiesta avanzata dai Gruppi di maggioranza convinti che la Conferenza regionale avrebbe ulteriormente chiarito la linea della Giunta regionale e avrebbe perciò consentito in questa sede di affrontare globalmente il problema dei trasporti e non soltanto quello delle autolinee in concessione. Riprendendo oggi la discussione dobbiamo subito dire che sono in parte cadute le speranze e le illusioni sul fatto che la Conferenza regionale dei trasporti potesse rappresentare il momento per un mutamento degli indirizzi e della linea da parte della Giunta regionale in materia di trasporti. E' comunque doveroso riconoscere che l'intervento alla Conferenza dei sindacati ha evitato il completo fallimento di essa impegnando, nelle conclusioni, l'Assessore ai trasporti ad organizzare quanto prima un incontro triangolare tra Regione, sindacati e Governo per l'esame globale dei trasporti con consultazioni periodiche tra l'Assessore e i sindacati e, comunque, all'impegno dell'Assessore ad opporsi a qualsiasi smantellamen-

to delle ferrovie in Sardegna.

Tuttavia, nonostante questo impegno, la Giunta regionale è ancora ben lontana dall'impostazione di una politica organica dei trasporti in una visione unitaria della funzione del settore ai fini di una politica di sviluppo economico democratico programmato e di progresso sociale e civile del paese. In effetti la Giunta rimane ancorata a quelle poche linee fissate nel piano quinquennale in materia di trasporti. La Giunta e la maggioranza che la sostiene oggi accettano, senza contestarli, tutti i provvedimenti parziali statali in materia di trasporti, che soltanto apparentemente sono staccati tra di loro mentre in realtà sono collocati in un chiaro disegno di politica dei trasporti e delle vie di comunicazione sostanzialmente conforme alle scelte dei grossi gruppi monopolistici industriali ed armatoriali. Infatti, per quanto concerne le ferrovie, lo schieramento di centro-sinistra e la Giunta da esso espressa, accettano passivamente i piani statali, sia per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato sia per le ferrovie a scartamento ridotto in concessione. In sostanza, la Giunta accetta l'impostazione di una graduale soppressione di linee ferroviarie a scartamento normale e ridotto, accetta incondizionatamente il cosiddetto piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato per la rete sarda, senza porsi neppure l'interrogativo se i 18 miliardi che saranno spesi risolveranno o meno il problema dei trasporti ferroviari in Sardegna. Sta di fatto che la Giunta, accettando questo piano, accetta supinamente il disegno di politica dei trasporti che, come dicevo, è sostanzialmente conforme alle scelte dei grossi gruppi monopolistici industriali e armatoriali.

In effetti la Giunta, accettando questo piano, riconosce che «La strada [e quindi il trasporto su gomma] svolge una funzione pilota nei riguardi dell'andamento dello sviluppo economico del Paese» ovvero dello sviluppo della Fiat, della Pirelli, della Italcementi. L'accettazione di questo disegno da parte della Giunta e della maggioranza, così come la Conferenza regionale dei trasporti ha clamorosamente confermato, dimostra soltanto il

fatto che la Giunta non ha una sua politica nel settore dei trasporti, ma che la Giunta e la maggioranza di centro-sinistra hanno definitivamente rinunciato a portare avanti, sia pure timidamente, qualunque azione contestativa nei confronti del Governo centrale.

La Giunta ha perso quindi un'altra occasione per costringere il Governo, con una pressione politica da porre in atto attraverso lo sviluppo dell'iniziativa (e la Conferenza regionale dei trasporti era una occasione) e del dibattito con le altre forze politiche, ad affrontare organicamente la questione dei trasporti e delle vie di comunicazione, in tutti i suoi aspetti e le sue implicazioni, per definire una linea di politica, di riorganizzazione e di riforma democratica, capace di far uscire questo importante settore della vita economica e sociale del Paese dalla confusione e, per certi aspetti, dal caos nel quale lo hanno portato la politica e le scelte di convenienza delle grosse concentrazioni private di potere imposte al Paese con la mediazione politica, in precedenza, dei Governi centristi ed ora del Governo di centro-sinistra. Politica e scelte che hanno provocato ritardi, squilibri e gravi distorsioni in tutto il processo economico del Paese. Basta pensare che nel periodo che va dal 1962 al 1964 gli investimenti nel settore degli autoveicoli hanno superato addirittura quelli della agricoltura e sono superiori di ben cinque volte agli investimenti nelle ferrovie. Si comprende allora in quale direzione siano andate le scelte economiche del Governo.

Si dice che lo sviluppo della motorizzazione privata e del trasporto merci su mezzi gommati è indice di progresso. Sta di fatto che il traffico delle merci su strada in Italia rappresenta il 72 per cento (contro il 29 per cento della Germania e il 30 per cento della Francia), mentre quello ferroviario rappresenta il 27 per cento (contro il 42 per cento della Germania e il 59 per cento della Francia). Inoltre l'incidenza della spesa per l'autotrasporto individuale sul reddito nazionale è oggi in Italia la più alta tra i paesi industrializzati, avendo raggiunto l'11 per cento. Per completare questo quadro delle scelte avvenute in Italia nel corso di quest'ultimo periodo occorre ri-

cordare gli investimenti dell'IRI negli anni 1963, 1964 e 1965. Abbiamo investimenti di 90 miliardi per la meccanica e di 280 miliardi per le autostrade. Queste non sono che poche conseguenze della scelta politica operata e operante in Italia. Questi squilibri e queste distorsioni vengono pagate in termini di spreco e di crescenti costi sociali dalle masse popolari e dal Paese; i gruppi monopolistici tentano di farle pagare ai lavoratori del settore dei trasporti (sia dell'esercizio che della produzione dei mezzi di trasporto), in termini di riduzione dei livelli di occupazione, di intensificazione dello sfruttamento, di compressione dei diritti democratici e del potere contrattuale dei lavoratori. Ecco perchè noi comunisti, pur non avendo preclusioni di principio contro l'autotrasporto individuale, sosteniamo decisamente, in conformità alle esigenze sociali, la priorità del mezzo e del servizio collettivo (innanzitutto rotaia) di persone e di merci, come cardine di una nuova politica dei trasporti. E cioè anche in relazione alla più recente esperienza internazionale e all'orientamento sempre più esteso dei tecnici e degli studiosi. Non a caso in Paesi come la Francia, la Repubblica Federale Tedesca, gli Stati Uniti ed il Giappone (per restare nell'ambito dei paesi capitalistici) sta prevalendo decisamente l'orientamento a spostare ulteriormente il rapporto per il trasporto di persone e di merci verso la ferrovia.

Non si comprende quindi come può essere affermato, da parte di taluni, che l'autotrasporto, in particolare per le merci, sarebbe più conveniente di quello ferroviario. La realtà è che si vuole favorire quel determinato sistema di trasporto marginalizzando le ferrovie e sacrificando gli interessi sociali. Quando la Giunta regionale accetta il cosiddetto piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato (che una volta completato ridurrà la durata di percorrenza da Olbia a Cagliari di un massimo di 15 minuti) si comprende perchè anche quella accettazione va a vantaggio del trasporto su strada. Da Olbia a Cagliari, o da Sassari a Cagliari, il tempo medio di percorrenza (per un tragitto di 284 chilometri) con i treni più veloci (cioè i direttissimi) si

aggira oggi intorno alle cinque ore. A lavori ultimati, del famoso piano governativo di ammodernamento delle ferrovie dello Stato, e nonostante il comando traffico centralizzato (nonostante quindi la spesa di 18 miliardi) in questi tragitti si potrà risparmiare un massimo di 15 minuti.

Un effettivo ammodernamento delle Ferrovie dello Stato in Sardegna non poteva e non può prescindere dal graduale raddoppio dei binari su tutta la rete ferroviaria, dallo spostamento e dall'ampliamento di tutti i parchi ferroviari, in previsione dello sviluppo del traffico del convoglio merci, in rapporto anche all'entrata in funzione delle cinque navi traghetto. Ecco un modo serio di affrontare il problema, respingendo i piani governativi perchè contrari agli interessi dello sviluppo economico e sociale della Sardegna. La Giunta regionale invece ha accettato i piani di smantellamento dei rami secchi, anche se alla conclusione della conferenza regionale dei trasporti l'Assessore ha dovuto prendere precisi impegni contro questi smantellamenti.

La Giunta regionale ritiene congrui i 18 miliardi per ammodernare le Ferrovie dello Stato e non si oppone, quindi, in pratica, allo smantellamento delle Ferrovie concesse, purchè avvengano gradualmente (queste sono in pratica le dichiarazioni dello stesso Assessore nella sua relazione alla Conferenza regionale dei trasporti) e purchè vengano sostituite con servizi su mezzi gommati. La politica regionale marcia contemporaneamente in direzione dello sviluppo dei traghetti privati per mezzi gommati, in contrapposizione allo sviluppo dei traghetti ferroviari. A questo proposito rimane incomprensibile la dichiarazione dell'onorevole Ghinami contenuta a pagina 35 della sua relazione alla Conferenza regionale dei trasporti: «per l'autotrasporto in conto terzi con autocarri di portata superiore ai 50 quintali è stata sollecitata al competente Ministero la assegnazione alla Sardegna di una autorizzazione al di fuori della graduatoria stabilita in campo nazionale».

Si rendono conto l'onorevole Ghinami e l'intera Giunta regionale delle conseguenze di tale richiesta? Si rendono conto cioè della gra-

ve usura e del danno che provoca alla rete stradale questo tipo di autoveicoli? Questi pochi esempi stanno a dimostrare che la Giunta regionale non ha una sua politica dei trasporti, ma accetta passivamente le tendenze in atto in campo nazionale: graduale smantellamento delle ferrovie e incremento dei trasporti su strada anche attraverso sovvenzioni alle aziende private. Di qui il rifiuto della Giunta regionale alla costituzione dell'Ente regionale dei trasporti, contrapponendo a questo Ente consorzi comprensoriali delle aziende private di autolinee «per una più economica distribuzione dei servizi con impiego più razionale dei relativi mezzi». Il che significa in poche parole: diamo alla Fiat gli strumenti per rendere le proprie aziende di autolinee più efficienti dal punto di vista della produzione dei profitti integrati dai contributi regionali e soprattutto per favorire lo sviluppo della motorizzazione privata. Questo significa che la Giunta respinge la esigenza delle scelte del tipo di trasporto socialmente più conveniente, scelta che è possibile soltanto nell'ambito di una politica complessiva dei trasporti, di una organizzazione e di una gestione pubblica dei trasporti fondata sulla ricerca del pieno soddisfacimento delle esigenze di sviluppo e di progresso della collettività e non sulla ricerca del massimo profitto capitalistico e sulle relative scelte di convenienza dei gruppi monopolistici. Ecco perchè, nel quadro di questa linea di politica dei trasporti portata avanti dalla Giunta, cresce a dismisura la prepotenza delle Società che gestiscono le autolinee in concessione nei confronti dei lavoratori, degli utenti e della stessa Giunta regionale.

Io non voglio ripetere quanto è già stato detto dal collega Nioi. D'altra parte nella mozione sono sintetizzate le violazioni contrattuali da parte delle aziende, che vengono poi premiate dalla Giunta con la erogazione di 200 milioni a fondo perduto. Voglio però ricordare la prepotenza ed il tono ricattatorio della SATAS di Nuoro che, approfittando di un fatto delittuoso nel quale ha perso la vita un lavoratore (e ventilando ipotetici tentativi di estorsione) ha preteso ed ottenuto di modificare gli orari di tutti i servizi di collegamento nella

V LEGISLATURA

CCXXVI SEDUTA

16 GENNAIO 1968

Provincia di Nuoro, senza tener conto degli interessi di intere popolazioni e dei disagi provocati da questi mutamenti di orari. A questa situazione si è giunti grazie alla politica svolta dalla Giunta (dalle precedenti, e da questa) che subordina gli interessi generali del popolo sardo a quelli particolari dei monopoli, specie nel settore dei trasporti. E' necessario, se si vuole andare avanti, se si vuole realizzare uno sviluppo equilibrato della Sardegna, mutare gli indirizzi e le linee finora seguite in questa materia. Occorre cioè elaborare una politica regionale dei trasporti e delle vie di comunicazione rispondente alle nostre esigenze di sviluppo. Occorre riorganizzare, in relazione a questa politica, il sistema regionale dei trasporti ed in particolare organizzare ed estendere l'esercizio pubblico nelle sue dimensioni comprensoriali e regionali e nelle sue diverse articolazioni: urbane ed extraurbane, ferrotranviarie, autolinee e autotrasporto merci. Occorre perciò dare priorità allo sviluppo del trasporto collettivo su quello privato; dare priorità alla gestione pubblica del servizio di trasporto nei confronti della gestione privata, tenendo conto della economicità sociale del servizio nei confronti della economicità aziendale e di esercizio.

Uno strumento indispensabile per la realizzazione di questa politica è l'Ente regionale trasporti. Realizzare una seria politica di trasporti in Sardegna significa anche respingere ogni ridimensionamento delle Ferrovie dello Stato, che sono presenti in Sardegna con 436 chilometri di linee, cioè un trentesimo del complesso nazionale, su un'area di 24 mila chilometri quadrati, cioè un dodicesimo del territorio nazionale.

Alla politica di ridimensionamento occorre perciò contrapporre la rivendicazione di sviluppo e di potenziamento a cominciare dal raddoppio dei binari su tutta la linea. Potenziamento e sviluppo delle ferrovie, potenziamento e sviluppo dei servizi di traghetto delle Ferrovie dello Stato. Nel quadro di una organica politica dei trasporti, i collegamenti con il Continente vanno visti come un servizio pubblico indispensabile allo sviluppo economico e sociale dell'Isola. I collegamenti marittimi con

il Continente si presentano sempre più insufficienti ed inefficienti, pregiudicando sensibilmente lo sviluppo del commercio e del turismo. Si pone il problema di sviluppare e coordinare tutti i servizi di collegamento marittimo tra la Sardegna ed il Continente intensificando le corse, rivedendo le tariffe, potenziando la flotta. Questo aspetto è strettamente collegato allo sviluppo dei tre principali porti sardi. Se ne deve rivedere il piano di sviluppo, in modo da renderli più efficienti e funzionanti in rapporto al traffico passeggeri ed a quello delle merci. Occorre comunque, almeno in questo settore, intervenire il più presto possibile nei confronti del Governo, per ottenere per la prossima estate la intensificazione delle corse da e per il Continente, per evitare le vergognose e degradanti scene verificatesi la scorsa estate nei porti di Genova, di Portotorres, Olbia e Civitavecchia dove, sardi e turisti, erano costretti a bivaccare, sotto l'occhio vigile dei carabinieri e poliziotti, in attesa di ottenere il diritto all'imbarco.

La Giunta e la maggioranza devono dire chiaramente in che modo intendono affrontare in futuro il grave e importante problema dei trasporti, in quale direzione intendono marciare. Deve dire la Giunta (e in particolare l'Assessore ai trasporti) in che modo intendono realizzare le conclusioni alle quali è arrivata la conferenza regionale trasporti, e che cosa in questa direzione è stato fatto fino ad oggi. In che modo cioè si sta preparando la conferenza triangolare tra il Governo, Giunta e sindacati per affrontare in termini globali il problema dei trasporti in Sardegna. La Giunta deve dirci, in sostanza, in che modo intende contestare gli indirizzi finora seguiti dal Governo in Sardegna in materia di trasporti. La Giunta deve dirci in primo luogo quali impegni assume nei confronti dello smantellamento delle ferrovie in Sardegna, in che modo intende opporsi a questi piani, e, di conseguenza, quali alternative propone, quali indirizzi di sviluppo del sistema ferroviario sardo contrappone alla politica di smantellamento seguita finora dal Governo centrale. Ma esiste in realtà un sistema di trasporti ferroviari in Sardegna, cioè

LEGISLATURA

CCXXVI SEDUTA

16 GENNAIO 1968

siste in Sardegna una rete ferroviaria degna di tale nome? Ecco un problema che deve porsi la Giunta, la maggioranza di centro - sinistra, prima di piegare rispettosamente la testa di fronte alla volontà del Governo centrale tenente a sopprimere, anzichè a sviluppare, il sistema ferroviario sardo.

Se la Giunta avesse volontà politica decisa contestare i torti e le deficienze della politica del Governo centrale nei confronti della Sardegna, dovrebbe, in primo luogo, rispondere che in Sardegna noi non abbiamo una rete ferroviaria degna di questo nome e che quindi la battaglia dei Sardi in questo momento è di ottenere quanto è stato negato negli anni passati in materia. Partendo dal raccordo tra la rete delle Ferrovie dello Stato del continente e della Sardegna, occorre chiedere subito l'inizio dei lavori per la costruzione del secondo vaso delle navi traghetto in Sardegna e nel continente. Io non voglio riaprire la discussione sulle località in cui deve essere costruito il secondo vaso in Continente, se a Civitavecchia o altrove, credo però che la Giunta ed il Consiglio debbano esprimere una opinione sulla località in cui deve essere costruito il secondo vaso in Sardegna. Questa scelta non può che cadere su Olbia, tenendo conto che a Golfo Aranci la costruzione del secondo vaso (con l'entrata in servizio di cinque navi traghetto) sarebbe pressochè impossibile dal punto di vista tecnico, per la mancanza di spazio sufficiente alla costituzione e alla manovra dei convogli ferroviari. Secondo approdo ad Olbia, quindi, spostamento in luogo più idoneo di tutto il parco ferroviario e della stazione passeggeri di quella città. E' questo un modo anche per affrontare il problema del famigerato passaggio a livello di Olbia, e soprattutto per creare, iniziando dagli approdi delle navi traghetto, un sistema di linea ferroviaria rispondente alle esigenze dello sviluppo della Sardegna. Ma da Olbia, da Portotorres fino a Cagliari va visto tutto il problema di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, problema che non può prescindere dal raddoppio del binario, dalla creazione di nuovi parchi ferroviari e soprattutto da un raccordo efficiente e moderno tra le

ferrovie a scartamento normale e quelle a scartamento ridotto, se si vuole veramente creare in Sardegna una rete ferroviaria capace di assolvere degnamente ai compiti di collegamento e di trasporto merci e passeggeri.

Potenziamento e ammodernamento quindi delle Ferrovie in Sardegna e collegamento tra queste e quelle del Continente per mezzo dei traghetti delle Ferrovie dello Stato. Ecco uno dei primi compiti che la Giunta deve porsi, per sviluppare seriamente il sistema dei trasporti in Sardegna. Questo sistema deve essere integrato, organizzato e sviluppato, attraverso un sistema di autolinee diretto e gestito dall'Ente regionale dei trasporti, predisponendo contemporaneamente tutte le infrastrutture relative e necessarie. In questo modo la Regione può realizzare la sua politica dei trasporti, in questo modo può curare e disciplinare il traffico, in questo modo può evitare tutte le strozzature che la presenza dei monopoli determina nel settore dei trasporti e della intera economia regionale. In questo modo viene affermata l'esigenza delle scelte del tipo di trasporto socialmente più conveniente, scelta che è possibile soltanto nell'ambito di una politica globale, di una organizzazione e di una gestione pubblica dei trasporti, fondate sulla ricerca del pieno soddisfacimento delle esigenze di sviluppo e di progresso della Sardegna. *(Consensi a sinistra).*

PRESIDENTE. E' pervenuto alla Presidenza un ordine del giorno Raggio - Nioi - Pedroni. Se ne dia lettura.

GUAITA, Segretario ff.:

«Il Consiglio regionale, a conclusione della discussione sulla mozione n. 43, tenuto conto dello svolgimento e delle conclusioni della conferenza regionale dei trasporti, impegna la Giunta: 1) a pubblicare gli atti della conferenza regionale dei trasporti; 2) a promuovere l'incontro triangolare Governo - Regione - Sindacati, proposto dalla conferenza, per l'esame dei problemi concernenti lo sviluppo e un nuovo assetto dei trasporti dell'Isola aderenti alle esigenze del rinnovamento economico e sociale; 3) a realizzare, in ordine ai diversi

V LEGISLATURA

CCXXVI SEDUTA

16 GENNAIO 1968

aspetti del problema dei trasporti, la consultazione con le organizzazioni sindacali; 4) ad assumere le necessarie iniziative per rivendere e realizzare il passaggio alla gestione pubblica diretta delle ferrovie in concessione secondo il voto già espresso dal Consiglio e per impedire, in attesa di ciò, ogni misura di smantellamento; 5) a predisporre gli strumenti legislativi per l'istituzione dell'azienda regionale dei trasporti; 6) ad intervenire, con la massima urgenza ed energia, per garantire il rispetto dei diritti dei lavoratori».

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 10 e 30.

La seduta è tolta alle ore 12 e 45.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1968