

CCXXVII SEDUTA

MERCOLEDÌ 17 GENNAIO 1968

Presidenza del Vicepresidente SOTGIU

I N D I C E

La seduta è aperta alle ore 10 e 30.

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

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che presso la segreteria della seconda Commissione sono a disposizione degli onorevoli consiglieri, per consultazione, i documenti trasmessi dalla Giunta alla Commissione finanze integrata per lo esame del bilancio relativi: al rendiconto generale dello stato di previsione della spesa del bilancio per il 1966; alla situazione degli impegni assunti sul conto della competenza e su quello dei residui dei capitoli dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1967, alla data del 30 novembre 1967 con notizie particolareggiate su 18 capitoli indicati dalla Commissione integrata.

Annunzio di interpellanze e interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interpellanze e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

DEFRAIA, Segretario:

«Interpellanza Biggio sul riconoscimento di un'area industriale di interesse regionale nel Sulcis». (154)

Comunicazioni del Presidente	4697
Interpellanze e interrogazioni (Annunzio)	4697
Mozione concernente il disservizio delle autolinee in concessione in Sardegna (Continuazione e fine della discussione):	
GHINAMI, Assessore ai trasporti e turismo	4698-4713
NIOI	4705
RAGGIO	4711
ZUCCA	4714
MARCIANO	4715
SANNA RANDACCIO	4716
LIPPI SERRA	4716
Proposta di variazione di bilancio di Enti regionali:	
«Variazione presentata il 23 novembre 1967 al bilancio di previsione dell'Ente Sardo Industrie Turistiche (ESIT) per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazione presentata il 21 agosto 1967 al bilancio di previsione dell'Istituto Sardo Organizzazione Lavoro Artigiano (ISOLA) per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazione presentata il 21 agosto 1967 al bilancio di previsione dell'Istituto Sardo Organizzazione Lavoro Artigiano (ISOLA) per l'esercizio finanziario 1967»; «Istituzione del capitolo 33 bis e variazioni presentate il 20 settembre 1967 al bilancio di previsione dell'Istituto Sardo Organizzazione Lavoro Artigiano (ISOLA) per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazioni presentate il 9 agosto 1967 al bilancio di previsione della Stazione sperimentale del sughero per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazioni presentate il 9 agosto 1967 al bilancio di previsione della Stazione sperimentale del sughero per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazioni presentate il 18 dicembre 1967 al bilancio di previsione della Stazione sperimentale del sughero per l'esercizio finanziario 1967». (Discussione abbinata e approvazione):	
NIOI	4717
BERNARD	4717
MARCIANO	4717
ZUCCA	4718
SODDU, Assessore all'industria e commercio	4719
Sull'ordine del giorno:	
ZUCCA	4719

«Interpellanza Manca sulla istituzione di un Istituto Universitario privato per la facoltà di Magistero in Sassari». (155)

«Interrogazione Melis Pietrino - Raggio - Manca, con richiesta di risposta scritta, sui non avvenuti bandi di concorso per medico veterinario condotto nella Provincia di Cagliari». (575)

«Interrogazione Melis Pietrino - Raggio - Manca, con richiesta di risposta scritta, sui pretesi compensi per il rilascio di autorizzazioni al trasporto di animali mediante autoveicoli nella Provincia di Cagliari». (576)

«Interrogazione Melis Pietrino - Nioi - Cabras - Birardi - Torrente sulla mancata applicazione dello sconto del 30 per cento del canone di affitto per i terreni adibiti a pascolo da parte dell'Amministrazione comunale di Galtelli». (577)

«Interrogazione Perantoni, con richiesta di risposta scritta, sulla notizia secondo la quale l'Alitalia con l'entrata in funzione dei Caravelles sulla linea Cagliari-Roma eliminerà lo scalo intermedio di Alghero». (578)

Continuazione e fine della discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della mozione concernente il disservizio delle autolinee in concessione in Sardegna.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti e turismo. Poichè però l'Assessore è assente, sospendo la seduta per un quarto d'ora.

(La seduta, sospesa alle ore 10 e 40, viene ripresa alle ore 10 e 55).

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

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il settore delle autolinee in concessione è da tempo interessato da una grave crisi economica i cui fattori determinanti devono essere individuati nella contrazione del traffico

e nel costante aumento degli oneri di esercizio. La contrazione del traffico trova causa sia nel vertiginoso aumento della motorizzazione privata sia nella illecita concorrenza degli autonoleggiatori abusivi. L'incremento della motorizzazione privata, dovuto al diminuito costo di acquisto e di esercizio delle autovetture private, mentre ha comportato la sottrazione alle autolinee del traffico finanziaria più redditizio, ha determinato una nuova qualificazione della utenza, attualmente costituita in prevalenza dai ceti meno abbienti e quindi con scarsa mobilità e dagli utenti che usufruiscono delle sensibili riduzioni tariffarie che per studenti, impiegati ed operai sono stabilite in misura pari al 40 per cento della tariffa ordinaria.

Il dilagante fenomeno della illecita concorrenza effettuata dagli autonoleggiatori abusivi non ha ancora trovato ostacolo in una efficace azione preventiva e repressiva; ciò per molteplici cause individuabili nella genericità delle apposite norme di legge qualificanti l'illegittimità del fatto e nella mancanza di una capillare azione repressiva svolta lungo strada e soprattutto nei centri abitati, ai capolinea ed alle fermate dei servizi di linea.

In un esame obiettivo del fenomeno non se ne deve sottovalutare un altro aspetto, cioè la maggior corrispondenza alle esigenze della utenza che tali servizi abusivi offrono rispetto agli autoservizi pubblici di linea, sia per le tariffe praticate, sensibilmente inferiori a quelle delle autolinee e ciò per i minori costi di esercizio delle autovetture private, sia per l'effettuazione del servizio secondo le esigenze del singolo passeggero, essendo invece le autolinee vincolate all'osservanza degli orari e delle modalità di esercizio stabiliti dall'ente concedente.

Altro fattore determinante la crisi economica che investe il settore è il costante aumento degli oneri di esercizio, tra i quali sono preminenti quelli per il personale che, attualmente, incidono sui costi generali di esercizio in misura pari al 75 per cento circa.

Nel 1964 la spesa generale per il personale è stata pari a lire 2.676 milioni, mentre nel 1965 è stata pari a 2.884.000.000. Il costo me-

lio per agente è passato da lire 1.814.000 annue nel 1964 a lire 1.910.000 annue nel 1965.

Le risultanze annuali tecnico-economiche degli esercizi delle autolinee della Sardegna confermano che l'andamento generale degli esercizi stessi è in sensibile perdita; il che, tra l'altro, ostacola nuovi investimenti nel settore ed un miglioramento del parco veicoli.

Esaminando, infatti, i dati statistici relativi agli anni 1964 e 1965 si rileva quanto segue: nel 1964, contro un prodotto generale di lire 3.716.000.000, pari a lire 134 per autobus-chilometro, si è avuta una spesa di lire 4.478.000.000, pari a lire 161 per autobus-chilometro. Raffrontando tali dati con quelli relativi al 1965, si rileva un ulteriore peggioramento della situazione economica. Infatti, contro un lievissimo aumento del prodotto chilometrico passato da lire 134 a lire 135, la spesa chilometrica è salita da lire 161 a lire 185.

Il critico andamento economico del settore, sommariamente indicato nelle cifre sopra esposte, giustifica ampiamente la ricerca di appositi provvedimenti sia da parte delle aziende, sia da parte dell'ente concedente, atti ad alleviare le pesanti situazioni determinatesi, anche nell'intento di assicurare la stabilità di lavoro alle migliaia di lavoratori occupati nel settore.

Contro l'accrescimento dei costi non si è ritenuto di operare un adeguamento tariffario nella considerazione che un aumento delle tariffe non sempre comporta un aumento dei prodotti, anche perchè gli aumenti tariffari si risolvono in pratica in un ulteriore vantaggio della concorrenza abusiva in grado di offrire, come già detto, servizi a più basso costo, e tenuto anche conto che le tariffe vigenti hanno già raggiunto la punta massima in rapporto alla capacità finanziaria dell'utenza.

Nell'intento di conseguire una contrazione dei deficit di esercizio e temperando le richieste aziendali (intese ad ottenere la riduzione dei programmi di esercizio) con le imprescindibili esigenze di trasporto dei centri urbani più geograficamente decentrati, si è provveduto ad autorizzare riduzioni dei programmi di esercizio nei giorni festivi — nei

quali si registra una notevole contrazione del traffico — e per le corse il cui esercizio, a causa della accertata scarsissima frequentazione, risultava pesantemente antieconomico.

Tra i provvedimenti di ordine concessionale adottati ed intesi a contrarre i costi di esercizio figura anche l'autorizzazione ad impiegare un unico agente a bordo dei veicoli. Tale autorizzazione, che viene concessa esclusivamente per autoservizi che abbiano determinate caratteristiche di esercizio che non richiedano un impegno gravoso dell'agente in servizio al quale peraltro vengono contrattualmente riconosciute le spettanze derivanti dalle ulteriori mansioni affidategli, viene accordata sempre che essa non dia luogo a licenziamenti del personale dipendente.

Numerose altre precise disposizioni limitative regolamentano l'autorizzazione ad impiegare l'agente unico. E' da tenere inoltre presente che tali autorizzazioni sono state rilasciate in numero assai limitato: si consideri, infatti, che contro 404 autolinee in esercizio in Sardegna, vengono esercitate con agente unico, regolarmente autorizzato, soltanto 38 autolinee. Vi è da aggiungere che la maggioranza di queste 38 concessioni per l'agente unico non sono state autorizzate dalla Regione ma sono state deliberate quando ancora non era passata alla Regione la competenza allo espletamento delle funzioni amministrative in materia di autoservizi pubblici di linea. Per esempio, caro onorevole Nioi, questo risulta nella maniera più ampia. La Regione ha concesso un certo numero di autorizzazioni solamente nel 1963, poi è andata sempre più rarefacendole. Ma la maggioranza di queste autorizzazioni ad agente unico era stata concessa quando la competenza non era ancora passata alla Regione, ma era esclusivamente dell'Ispettorato alla motorizzazione. Ad ogni buon conto, io ho già dato disposizioni proprio a seguito delle lamentele avanzate da parte sindacale, perchè tutte le autorizzazioni accordate siano sottoposte a nuovi controlli al fine di accertare la sussistenza dei prescritti requisiti e delle condizioni di esercizio. Tutte le 38 autorizzazioni accordate che, ripeto, sono piccola cosa rispetto al totale delle linee in

esercizio, saranno sottoposte a nuovi e accurati controlli da parte dell'Ispettorato. In questo senso è già stata data precisa disposizione dall'Assessorato all'Ispettorato della motorizzazione.

Per quanto attiene ai licenziamenti del personale, preciso che, a norma della legge 22 settembre 1960, n. 1054 e del regio decreto 8 gennaio 1931, numero 148, le aziende che hanno alle proprie dipendenze un numero di dipendenti superiore alle 25 unità possono procedere ad esoneri di agenti nelle qualifiche in cui risultino eccedenze di personale rispetto alle esigenze dei servizi, sempre che sussista un provvedimento dell'Ente concedente che autorizzi una soppressione o riduzione dei servizi.

Essendo in corso di esame per la relativa approvazione le piante organiche del personale delle aziende con un numero di dipendenti superiore alle 25 unità, anche in presenza di provvedimenti autorizzanti la riduzione o soppressione di servizi, non è stato finora autorizzato alcun licenziamento da parte dell'Assessorato dei trasporti. Posso dire di più: che si è minacciato di denunciare l'Assessore perchè si rifiutava di concedere autorizzazioni in questo senso, il che vuol dire... (*interruzioni*).

No, io dico semplicemente che l'asserita acquiescenza dell'Assessorato a quelle che sono le prepotenze dei concessionari è non solo una esagerazione, ma è una bugia.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Acquiescenza passiva.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. No, non esiste alcuna acquiescenza nè attiva nè passiva... (*interruzioni*). Loro non licenziano nessuno... (*interruzioni*). E' un'altra questione. Questa è un'altra questione: se ci sono manchevolezze, se qualcuno ha rubato, eccetera è chiaro che ci sono dei problemi di licenziamento. Denunziatele queste cose chiaramente perchè io dico che non è stato licenziato nessuno per riduzione di linee perchè nessuna autorizzazione in questo senso è stata data. Anzi, non solo, nonostante le riduzioni di linee che sono state concesse precedentemente al mio ingresso in Assessorato, ci si è rifiutati sempre di concedere autorizzazio-

ni a licenziare. E per questo forse sarà presentata una denuncia contro l'Assessore stesso.

Per quanto attiene alle aziende non tenute all'osservanza del regio decreto legge numero 148, ossia a quelle con meno di 25 dipendenti, si precisa che esse sono tenute alla sola osservanza del vigente contratto nazionale di lavoro di categoria che, come è noto, non prevede particolari norme per il licenziamento del personale. In altri termini, l'autorizzazione da parte dell'Assessorato è concessa e richiesta solo per le aziende che abbiano più di 25 dipendenti, quelle che hanno meno di 25 dipendenti sono disciplinate unicamente dal contratto nazionale di lavoro.

Circa l'asserita riduzione degli orari di permanenza, preciso che sono state impartite istruzioni all'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e Trasporti in concessione per un accurato controllo. Eventuali specifiche segnalazioni, come già verificatosi, verranno senz'altro prese in esame per gli accertamenti relativi. E qualcuno sa, per esempio, che per un gruppo di autolinee alcune di queste riduzioni sono state modificate e cambiate.

In relazione alle segnalate asserite violazioni contrattuali da parte delle aziende concessionarie, preciso che le segnalazioni fatte in tal senso dalle organizzazioni sindacali sono state sempre oggetto di appositi accertamenti demandati agli organi cui per legge compete la vigilanza in materia: Ispettorato Compartimentale Motorizzazione Civile, Ispettorato del lavoro, ed in caso di accertate irregolarità si è provveduto a termine di legge nei confronti delle aziende.

Vorrei anche far notare che contro i provvedimenti disciplinari adottati dalle aziende il personale dipendente interessato dispone anche delle garanzie e dei rimedi previsti e consentiti dalle vigenti disposizioni di legge in materia, per la impugnazione dei provvedimenti disciplinari stessi, con ricorsi al consiglio di disciplina contro i provvedimenti dell'azienda e al Consiglio di Stato contro i provvedimenti del consiglio di disciplina.

Per quanto attiene al contributo finanziario che la Giunta regionale ha deliberato di con-

edere a tutte le aziende operanti in Sardegna, a valere sui fondi della legge regionale maggio 1953, numero 22, si deve far presente che nella esiguità della somma globale disponibile ripartita tra le 57 aziende operanti in Sardegna in misura inversamente proporzionale alle dimensioni aziendali, detto contributo è stato concesso *una tantum* ed a titolo di incentivo per contribuire al superamento del periodo di più accentuata crisi economica in dipendenza di onerose scadenze finanziarie.

In proposito è da tener presente che il Ministero dei trasporti ha in corso di emanazione un provvedimento con il quale verranno concessi contributi di esercizio a favore delle aziende concessionarie di pubbliche autolinee. Tale provvedimento è inteso a consentire il superamento dell'attuale stato di crisi del settore e per il secondo semestre del '67 è previsto uno stanziamento di 4 miliardi a favore delle aziende concessionarie di autolinee. Con questo intendo dire che la crisi è, appunto, a carattere nazionale e non è assolutamente limitata alla Regione Sarda.

Allo stesso titolo la Regione Siciliana, con legge regionale del 20 luglio 1965, concede alle aziende concessionarie di autolinee il rimborso dell'I.G.E. corrisposta nel corso dell'anno, realizzando in tal modo un intervento finanziario nel settore a carattere permanente e in misura ben più rilevante di quella che non abbiamo fatto noi, perchè la validità di questa legge è di cinque anni, e con risultanze ben più tangibili del contributo *una tantum* concesso dalla Regione Sarda.

Tutto ciò premesso, in relazione alle singole richieste di cui alla presente mozione si precisa quanto segue: 1) come è noto, la conferenza regionale dei trasporti si è tenuta a Cagliari nei giorni 30 novembre e 1, 2 e 3 dicembre 1967. La comunicazione degli atti di questa conferenza avverrà quanto prima possibile; si sta procedendo alacremente alla collazione dei testi e alla preparazione e pubblicazione degli atti. Ritengo che non andremo più in là del prossimo mese di marzo nella pubblicazione e nella consegna materiale degli atti almeno che non vi siano ritardi da par-

te dei docenti universitari a cui è stata richiesta naturalmente una relazione più ampia di quella che hanno fatto a braccio durante il loro intervento.

Come già in passato, l'Assessorato dei trasporti non mancherà di controllare tramite lo organo di vigilanza perchè l'esercizio dei servizi avvenga nel più rigoroso rispetto delle leggi e dei contratti di lavoro in materia.

La richiesta concernente l'erogazione ai lavoratori sardi del settore di un salario non inferiore a quello percepito dai lavoratori dello stesso settore in Continente, è oggetto di contrattazione sindacale in sede di rinnovo del vigente contratto collettivo di lavoro di categoria, ed un intervento dell'Amministrazione regionale — nel senso prospettato — sembrerebbe difficilmente configurabile, trattandosi di materia riservata alla libera contrattazione delle parti. Si è provveduto, praticamente, alla divisione del Paese in sei zone salariali ed in tredici categorie successive, sulla base di un accordo avvenuto liberamente tra i datori di lavoro e i sindacati. Ora è chiaro che la zona di Nuoro, ad esempio, è agli ultimi posti, nella sesta categoria. Ma è chiaro che ci deve essere anche da parte del sindacato un'azione decisa per non accettare delimitazioni in questo senso, perchè, ripeto, io credo che sarà difficile, nonostante la buona volontà dell'Amministrazione regionale, incidere in un accordo che è stato liberamente sottoscritto dai rappresentanti dell'ANAC, cioè con le organizzazioni dei datori di lavoro e i rappresentanti dei sindacati. Perchè tutte le volte che questa richiesta è stata avanzata, presso i datori di lavoro ci si è sentiti rispondere: «Ma questa è una questione che i lavoratori hanno accettato in campo nazionale e sulla quale la Regione non ha alcuna possibilità di intervento»... (*interruzioni*).

Ad ogni modo l'attuale contratto dell'A.N.A.C., cui le aziende si attengono in attesa che si addivenga all'accordo tra le parti per il rinnovo del contratto stesso già scaduto fin dal 1965, per quanto attiene alle retribuzioni del personale prevede la ripartizione del territorio nazionale in sei zone e per ciascuna zona, sulla base di 13 classi corrispondenti al-

le diverse qualifiche del personale, sono stabiliti gli importi delle retribuzioni base mensili. Sarà, pertanto, compito dei rappresentanti le organizzazioni sindacali provvedere perchè, in sede di rinnovo del contratto nazionale di lavoro, venga soppressa l'attuale sperequazione nel trattamento economico degli agenti.

Circa la richiesta di nomina di una Commissione sindacale consultiva per la trattazione di materie attinenti al rilascio degli atti concessionali ed alla regolamentazione dei servizi, si fa presente che tali funzioni sono demandate per legge all'Assessorato regionale dei trasporti. A questo proposito devo dar notizia di aver già impartito disposizioni all'Ispettorato della motorizzazione civile perchè d'ora in poi alle riunioni compartimentali preliminari venga invitato anche un rappresentante di tutte le organizzazioni sindacali dei lavoratori. Cosa che in passato non avveniva. Come è noto, in tali riunioni vengono pubblicamente discusse — con l'intervento dei rappresentanti degli Enti locali interessati — le domande aziendali intese ad ottenere la concessione di nuovi servizi ovvero la modifica di quelli in atto.

In tale sede potrà così essere preso atto degli interventi e proposte dei rappresentanti sindacali che, in una agli altri elementi emersi nella discussione, verranno portati all'esame del Comitato regionale di coordinamento trasporti. A norma degli articoli 57 e 58 del D.P.R. numero 250, del 19 maggio 1949, il Comitato Regionale di Coordinamento Trasporti, che opera in materia quale organo consultivo dell'Assessorato, viene sempre sentito per la concessione di nuovi servizi nonchè per la modifica delle concessioni dei servizi in atto. Circa la composizione di tale organo, che è presieduto dall'Assessore ai trasporti e nel quale sono attualmente rappresentati l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, il Ministero dei trasporti, il Ministero della marina mercantile e quello per l'industria ed il commercio, si fa presente che è in corso di esame una sua ristrutturazione intesa a che vi siano rappresentati gli enti più direttamente interessati. In tale sede verrà esaminata la possibilità che vi siano rappresentate anche le or-

ganizzazioni sindacali dei lavoratori. Il problema comporta, però, non poche difficoltà, in quanto è da ritenersi che analoga richiesta sarà avuta da parte delle Aziende concessionarie, e in tal modo il Comitato stesso verrebbe a perdere la qualità di organo di consulenza tecnica. Ciò premesso, colgo l'occasione per riaffermare l'impegno da me assunto nella Conferenza regionale dei trasporti di avere sempre più frequenti contatti con le organizzazioni sindacali, nell'intento di conseguire una proficua collaborazione intesa a realizzare le legittime aspettative dei lavoratori.

Per quanto attiene all'impegno già assunto per un incontro a tre con l'Assessorato, i lavoratori e il Ministro ai trasporti questo incontro è già stato da me sollecitato; si attende che il Ministro dia risposta; comunque l'impegno di questo incontro a tre era stato già preso precedentemente dal Ministro Scalfaro e quindi non ho motivo alcuno per pensare che non voglia tener fede all'impegno che aveva a suo tempo preso con le stesse categorie dei lavoratori.

Concludendo, devo sottolineare che si sono avvertiti da tempo un certo disagio e una certa asprezza nei rapporti fra i lavoratori e l'Azienda, di cui è traccia anche in quel comunicato che recentemente è stato emesso dalla Camera del lavoro di Nuoro a seguito del luttuoso episodio che è avvenuto appunto in quella zona. In relazione a tale constatazione ho già tenuto diversi incontri con le parti, nell'intento di determinare un clima di serenità e tranquillità di lavoro in ambito aziendale. Soltanto in presenza di tale clima sarà possibile trovare la più equa soluzione ai diversi problemi che travagliano il settore, nell'interesse sia dei lavoratori occupati sia delle popolazioni servite.

Credo che sia necessario, a questo punto, ampliare ancora il discorso che da me è stato fatto per entrare nel merito di alcuni problemi che sono stati affacciati nell'illustrazione della mozione. Io vorrei anzitutto dire al consigliere Pedroni che non è affatto vero, come diceva, che vi sia da parte dell'Assessorato una determinata acquiescenza verso le linee in concessione, e che esempio di questa acqui-

scenza sarebbe la prepotenza con cui la Satas è riuscita ad imporre le modifiche in provincia di Nuoro.

E' a conoscenza di tutti, io credo, e particolarmente di chi si occupa di questi problemi, che se c'è stata una volta in cui non è stata accolta nessuna delle richieste della Satas è proprio questa; che cioè l'unica volta in cui le autolinee hanno fatto quello che voleva l'Amministrazione regionale, quello che volevano le autorità è proprio questa volta. Perchè le richieste della Satas erano di diverso genere e ben altre di quelle che sono state accolte.

Per quanto attiene al problema delle Ferrovie, che entra un po' per inciso, mi chiede l'amico Pedroni che cosa ho da dire sugli smantellamenti delle ferrovie secondarie. Ebbene, io debbo risponderle, onorevole Pedroni, che noi avremmo la possibilità di una posizione anche più drastica, più decisa di quella che abbiamo assunto se però anche da parte delle opposizioni il comportamento e l'atteggiamento fosse lo stesso di quello che si ha appunto in Consiglio regionale e non quello che si ha invece nella Camera dei deputati. Perchè lei sa bene, quanto so io, che in effetti l'atteggiamento del Gruppo comunista alla Camera dei deputati è stato completamente diverso e cioè è stato detto addirittura che se i comunisti fossero stati al potere questi smantellamenti sarebbero già avvenuti. La stessa linea politica abbiamo praticamente assunto noi; noi che siamo favorevoli non incondizionatamente agli smantellamenti ma solo a certe condizioni e con determinate e chiare garanzie.

PEDRONI (P.C.I.). Non è esatto. Il nostro Gruppo alla Camera ha sostenuto che se fossero stati noi al potere avremmo già passato allo Stato le ferrovie in concessione.

GHINAMI (P.S.U.), Assessore ai trasporti e turismo. Comunque, onorevole Pedroni, io metterò a sua disposizione determinati interventi che hanno avuto luogo alla Camera e le assicuro che sono ben diversi da quelli che lei sta facendo qui. Ripeto, l'atteggiamento che la

Regione ha assunto circa questi smantellamenti, anche se ciò mi porta a fare una dichiarazione che eccede dai limiti della mia risposta, è questo: non accettare alcuno smantellamento ammenochè non vi siano tutte quelle garanzie di ordine sociale, e cioè di mantenere completamente tutti i lavoratori che dipendono da quelle linee al loro posto, a posti analoghi nelle altre ferrovie dello Stato...

NIOI (P.C.I.). Ma questa è la posizione dell'Assessore Ghinami?

GHINAMI (P.S.U.), Assessore ai trasporti e turismo. La posizione dell'Assessore è la posizione della Giunta. Io non parlerei in questa maniera se non sapessi che la Giunta, prima di fare certe dichiarazioni, mi ha regolarmente autorizzato a farle. Devo dire che la posizione della Giunta è una posizione di estrema rigidità a questo proposito e dunque è opportuno che sia chiaramente detto che se non ci sono determinate garanzie non si dà l'adesione a nessuna proposta di smantellamento. Se non vi sono anche garanzie di ordine strutturale e nell'interesse delle utenze e nell'interesse dei lavoratori. Questo lo abbiamo detto abbastanza chiaramente alla conferenza dei trasporti dove io, concludendo il mio intervento, ho detto che se non ci sono tutte queste garanzie noi non diamo l'adesione nè allo smantellamento, nè a che si tocchi un metro di ferrovia. Questo lo abbiamo detto con estrema chiarezza. E' chiaro che di fronte a determinate garanzie, a determinati cambiamenti, a determinate concessioni che potessero essere fatte come quella di sostituire una ferrovia oggi completamente inefficiente con un servizio gommato di alta qualità, cioè in grado di attuare un servizio migliore, più rapido, più veloce, se cioè una ferrovia si sostituisce con un servizio su strada veramente adeguato alle esigenze dei trasporti, noi non abbiamo alcun interesse a dire che quella linea non deve essere smantellata. Importante è che le garanzie ci siano, perchè se noi vogliamo l'ammodernamento del sistema dei trasporti in Sardegna, non possiamo basarlo sul mantenimento integrale delle linee delle ferrovie se-

condarie, perchè se vi è in Sardegna qualche cosa di coloniale, qualche cosa di superato sono proprio molte linee delle Ferrovie secondarie.

Un altro punto avevo intenzione di toccare oltre all'impegno che ho assunto della pubblicazione immediata degli atti della conferenza dei trasporti. Ed è quello relativo all'Ente regionale dei trasporti, a cui ha fatto riferimento anche l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Raggio, Nioi e Pedroni. Per quanto attiene dunque all'Ente regionale dei trasporti io non ne ho ben capito la natura, lo debbo dire con estrema sincerità, perchè gli interventi che sono avvenuti da un determinato settore sono stati piuttosto contraddittori. Da un lato, qualcuno ha parlato di un Ente regionale dei trasporti che doveva assumere in sé tutti i poteri di disciplina e di regolamentazione del settore nell'ambito regionale. Cioè, praticamente, un doppione dell'Assessorato dei trasporti e in tal caso, a mio avviso, sarebbe assolutamente nocivo creare questo ente regionale dei trasporti, perchè creerebbe un diaframma dannoso tra chi ha la diretta responsabilità politica, come l'Assessorato dei trasporti, e le aziende operanti nel settore. In questo caso, dicevo, si creerebbe un altro ente regionale e questa volta perfettamente inutile. Per quanto attiene al problema della gestione pubblica se si deve intendere l'ente regionale ai trasporti come ente di gestione pubblica, e prescindendo, per il momento, da qualsiasi altra considerazione, ritengo che nell'attuale quadro istituzionale e legislativo sia impossibile attuare la gestione pubblica di tutte le autolinee extraurbane. Anche nei settori dove noi abbiamo competenza primaria come questo delle autolinee, dobbiamo agire nell'ambito dei principi dell'ordinamento giuridico dello Stato e sinchè vige l'istituto della concessione non credo che sia possibile per noi derogare dal principio informatore dell'ordinamento statale nel settore, denegando la concessione di pubbliche autolinee ad aziende private.

NIOI (P.C.I.). Questo è assurdo.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Certo questo è un problema che ripeto, ha a lungo preoccupato alcuni dei quattro professori universitari alla conferenza, alcuni dei quali erano particolarmente versati nella materia.

NIOI (P.C.I.). Esistono già gestioni pubbliche nel settore.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Dove esistono? Io no lo so, confesso la mia ignoranza. Mi faccia un solo esempio.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). E' l'affermazione di principio che lei fa che non va; è una assurdità giuridica.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Questa affermazione di principio non è solamente mia, ma è una affermazione di principio che hanno condiviso alcuni valenti docenti universitari alla conferenza dei trasporti.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Reazionari.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Certo non si può non prendere atto che la legislazione vigente in materia è del tutto insufficiente. A questa esigenza si è ispirato anche il programma economico nazionale per il quinquennio 1966-1970 il quale condiziona il previsto intervento pubblico alla creazione di Consorzi obbligatori tra le imprese concessionarie di servizi comprensoriali. A queste indicazioni dovranno essere improntati, anche per il previsto coordinamento della potestà legislativa regionale con i principi di ordinamento giuridico e gli interessi nazionali, gli interventi dell'Amministrazione regionale nel settore. Ciò porterà necessariamente, oltre che al miglioramento delle caratteristiche qualitative del servizio, ad una più penetrante azione di regolamentazione e di controllo da parte del potere pubblico e al prevalere dell'interesse pubblico su quello aziendale.

Ad ogni buon conto, io ritengo che, come risultato chiaramente dai lavori della conferenza dei trasporti, una delle prime esigenze che bisogna portare avanti è quella di ampliare la sfera delle competenze della Regione nell'ambito del settore dei trasporti, perché al di fuori del settore delle autolinee, in materia di trasporti le competenze della Regione sono veramente limitate. E' stato dato incarico, appunto, ad alcuni illustri docenti che nella loro relazione scritta per la conferenza ai trasporti mettano in luce quali sono le possibili vie attraverso lo strumento della delega, o attraverso il sistema delle norme di attuazione o attraverso altri sistemi che potranno suggerire, che la Regione può seguire. Ma io ritengo di poter riaffermare e in questo senso, ripeto, è risultato mi pare pacifico dalla conferenza, che al momento attuale nulla può essere tentato in questo campo che si discosti da quelle norme che io ho precedentemente detto. Cioè non sembra possibile, nel quadro giuridico istituzionale nel quale noi ci muoviamo, pensare ad un Ente regionale dei trasporti che possa fare il gestore pubblico dei trasporti di autolinee in Sardegna. Questo, naturalmente, a prescindere da quelle che sono le limitazioni di carattere finanziario o gli altri dubbi che potrebbero sorgere al proposito.

Ritengo che alcune delle affermazioni che sono state fatte dagli onorevoli di parte comunista possano essere e siano state da me accettate ampiamente nella mia risposta. Pubblicare gli atti della conferenza regionale trasporti; promuovere l'incontro triangolare col Ministro, che è anche un impegno dell'onorevole Scalfaro, il quale si è effettivamente impegnato in questo senso con le stesse organizzazioni dei lavoratori. Le consultazioni con le organizzazioni sindacali avverranno naturalmente con maggiore frequenza: tutte le volte che sono state richieste, con la eccezione di una sola volta e non perchè io non fossi disposto a farlo, sono state indette.

Dicevo anche che l'inserimento dei rappresentanti sindacali nella riunione preliminare per l'accettazione delle domande di modifica dei servizi è appunto un atto compiuto, perchè è da qualche tempo che ho dato questa

disposizione. Nella prossima riunione saranno presenti i rappresentanti sindacali. Per quanto attiene alla volontà di intervenire con la massima energia per garantire il rispetto dei diritti dei lavoratori nulla è stato fino a questo momento trascurato. In avvenire questo impegno sarà mantenuto con sempre maggiore fermezza. (*Consensi al centro*).

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

NIOI (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io credo abbiano fatto bene quei colleghi che, intervenendo nel dibattito, hanno ampliato il contenuto della mozione portando la discussione dal settore specifico delle autolinee in concessione a quello più generale dei trasporti. D'altra parte, dopo la conferenza regionale dei trasporti, era ovvio che il Consiglio cogliesse l'occasione di questa mozione per mettere a fuoco l'intero problema. La estensione del dibattito era inoltre implicita nell'accettazione, da parte nostra ed anche da parte del Consiglio, della proposta di un rinvio della discussione della mozione a dopo la conferenza stessa. Si sentiva, a mio parere, la necessità di conoscere il punto di vista della Giunta regionale e, in particolare, quale politica essa intendeva perseguire nel settore dei trasporti in Sardegna alla luce, soprattutto, del progettato smantellamento dell'intera rete delle Ferrovie complementari, del crescente sfruttamento a cui vengono sottoposti i lavoratori del settore e della sempre maggiore pressione delle popolazioni che rivendicano, giustamente, un sistema di trasporti adeguato alle esigenze di sviluppo economico e sociale moderno.

Debbo però dire subito che sia dalla conferenza regionale dei trasporti sia dalla replica dell'Assessore, questa linea che tutti attendevano non è emersa con chiarezza e invece è sembrato che la Giunta voglia, ostinatamente, lasciare che altri facciano le scelte e traccino linee di sviluppo in questo settore, limitandosi a farle proprie e a sostenerle a dispetto degli interessi generali; a sostenerle con i suoi poteri amministrativi e spesso, co-

me è già avvenuto, con la spendita di danaro pubblico. Subordina, quindi, la sua linea alla volontà dei gruppi monopolistici che hanno presieduto alla elaborazione e alla attuazione del programma dodecennale, del piano quinquennale e di vari programmi esecutivi.

I risultati di queste scelte sono sotto gli occhi di tutti, anche di coloro i quali non volevano nè vedere nè intendere quando noi, giustamente, dal lontano 1962 prevedevamo quello che è avvenuto. Oggi, infatti, leggiamo una relazione economica, che porta la firma dell'Assessore alla rinascita, che equivale ad una clamorosa dichiarazione di fallimento. Abbiamo letto lunedì scorso una lettera dell'Assessore alla rinascita che chiede quanto noi abbiamo sempre chiesto: la modifica radicale del piano quinquennale. I risultati di una politica di sviluppo basata sulla priorità delle scelte dei monopoli privati non potevano che essere questi.

Così come, nel settore dei trasporti, lasciarsi trascinare dalla volontà della Fiat, della Italcementi e della Pirelli non poteva e non può che portarci alla situazione attuale che rappresenta quanto di più arcaico, di disorganico, di inefficiente si possa immaginare. Di tutto questo non c'è da meravigliarsi, perchè i monopoli, finchè esistono, per propria ragione d'essere, operano e si battono con tutte le proprie forze, con tutta la forza che deriva dall'immenso potere economico a loro disposizione, perchè ogni piano di politica economica sia condizionato al loro interesse privato.

Questi risultati, quindi, rientrano nella logica della politica economica affidata alle cosiddette «forze spontanee» che spontanee proprio non sono. Ciò che meravaglia, invece, è che i compagni socialisti accettino senza batter ciglio questa logica, la sostengano e la teorizzino, per giunta, lasciandosi così supinamente e docilmente piegare alla volontà e agli interessi dei monopoli, in dispregio agli interessi della collettività e dei lavoratori. A sanzionare questo nostro convincimento non ci sono solo i fatti, ma anche l'impostazione e lo svolgimento della conferenza regionale dei trasporti e la stessa replica dell'onorevole Ghinami.

In sostanza, sia la conferenza regionale dei trasporti, sia la replica dell'onorevole Assessore confermano, al di là delle diverse formulazioni, al di là delle sfumature, che non si intende cambiare linea e che si intende marciare sulla scia delle tendenze spontanee che sono, guarda caso, proprio quelle della Confindustria e che hanno portato alla situazione denunciata, in modo chiaro ed inequivocabile, nella stessa conferenza regionale dei trasporti.

E' stato giustamente ricordato che una politica di sviluppo economico comprende, logicamente, anche una politica di sviluppo dei trasporti; l'una non può essere assolutamente separata dall'altra. E' questa una regola economica ormai accettata da tutti e fuori discussione. Ciò spiega, da una parte, perchè a una politica di marginalizzazione economica e sociale dell'area meridionale ha corrisposto, sempre, un crescente abbandono e decadimento del sistema dei trasporti in quest'area; dall'altra spiega perchè le forze che si battono nel meridione e in Sardegna per una politica di sviluppo equilibrato e democratico, si battono anche per un sistema di trasporti moderno, organico e articolato all'altezza degli obiettivi di sviluppo economico che noi ci poniamo. A questa politica di decadimento del sistema dei trasporti nel meridione, si sovrappongono, poi, le esigenze particolaristiche di alcuni gruppi monopolistici che vogliono l'abbandono del sistema dei trasporti pubblici e il potenziamento della motorizzazione privata. La Fiat, la Pirelli, l'Italcementi sono alla testa nel sostenere questa linea. Ebbene, se noi andiamo a vedere che cosa ha fatto la Giunta regionale in questa direzione, constatiamo che essa ha pedissequamente seguito le famose tendenze spontanee che altro non sono se non le linee indicate dalla FIAT e dagli altri monopoli.

Nel settore delle ferrovie si accetta nella pratica, e ce l'ha riconfermato or ora l'onorevole Assessore, la politica di liquidazione e di smantellamento delle Ferrovie complementari. Perchè quando ci si viene a dire che questo smantellamento verrà accettato solo quando si daranno formali garanzie, è evidente che in pratica lo si accetta senza discus-

sione, in quanto queste garanzie verranno inammissibilmente date. Nel settore delle autolinee, poi, ci si è ormai incamminati verso una politica di sovvenzionamenti e di contributi. Tutto il settore è in mano ai privati e si teorizza persino, come ha fatto l'onorevole Assessore ora, la necessità e la giustezza che le autolinee siano gestite dai privati.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Secondo le possibilità giuridiche.

NIOI (P.C.I.). Non è assolutamente vero, onorevole Assessore. Il 90 per cento delle linee in Sardegna è gestito dalla Fiat attraverso la SATAS e la SCIA. Il servizio pubblico, cioè, è nelle mani di quel monopolio che vuole la distruzione del servizio pubblico ed il potenziamento della motorizzazione privata. Questa è la realtà. E questo è assurdo! E' assurdo che un settore dei servizi pubblici sia nelle mani di chi ha interesse ad abolirlo. Meno servizi pubblici vuol dire più macchine private; più macchine private vuol dire più profitti per la FIAT. E' strano che la Giunta questo stridente contrasto di interessi non l'abbia ancora capito. Tanto non l'ha capito che ha delegato, in pratica, tutti i poteri alla Fiat, alla Scia e alla Satas in Sardegna. E lo dimostrerò, onorevole Assessore.

Nel corso di questi anni non avete fatto che seguire quanto chiesto, voluto, imposto dalla SCIA e dalla SATAS. Non è affatto vero che vi siete opposti e che avete cercato soluzioni diverse; no, avete accettato le loro richieste!

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ma è assurdo, noi abbiamo richiesto precise garanzie.

NIOI (P.C.I.). Non è vero, onorevole Assessore. La Fiat e la Satas, in Sardegna, in sostanza, decidono di tutto; la Regione fa da paravento, firma e avalla le decisioni degli altri. In questa situazione si spiegano cose incredibili da noi denunciate nel corso della discussione di questa mozione. La Satas e la Scia sono state autorizzate dalla Regione a compiere tutta una serie di arbitrii e di irregolarità

inammissibili, che hanno provocato e provocano un danno notevole non solo ai lavoratori e allo stesso servizio pubblico, ma a tutte le popolazioni sarde.

Nel corso di questi ultimi anni è avvenuta, in primo luogo, una certa scrematura dei servizi pubblici: le linee più attive, le linee migliori e di maggior traffico, quelle più frequentate sono andate alla SATAS e alla SCIA, le briciole sono rimaste ai piccoli concessionari. E poi, nonostante si sia tentato di smentirlo, la Regione ha concesso l'istituzione degli agenti unici. Non sono molti per ora, ma vi state incamminando in questa strada e non su percorrenze secondarie ma su percorrenze importanti. Voi avete autorizzato agenti unici su linee che impongono 33 fermate, come la Nuoro-Torpè di 258 chilometri, o 21 fermate, come la Nuoro-Mamoiada-Fonni, 148 chilometri. Tutto il servizio viene effettuato da un uomo solo, che deve occuparsi della guida dell'automezzo, dei biglietti, del carico, dello scarico dei bagagli. Adesso speriamo che riusciate a risolvere la questione, perchè fino ad oggi, e intanto lei negava che la Giunta regionale avesse autorizzato la concessione di agenti unici...

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Io dicevo che la maggior parte delle linee non ha agenti unici.

NIOI (P.C.I.). La maggior parte, e allora possiamo essere d'accordo. Però, onorevole Assessore, le autorizzazioni più scandalose sono state concesse proprio dalla Giunta regionale. Se l'uso dell'agente unico è spiegabile sulla Nuoro-Olbia, dove non ci sono fermate, non è altrettanto spiegabile per le linee dove le fermate sono 30-35.

Altro punto è la riduzione delle percorrenze avvenuta nel corso di questi ultimi anni. Tutta una serie di linee in Provincia di Nuoro e in Provincia di Sassari, linee gestite dalla Scia e dalla Satas, sono state autorizzate alla riduzione delle percorrenze pur essendo quelle strade tortuose, difficili, pericolose, costringendo così gli autisti a tenere una velocità pericolosa e per i passeggeri e per loro stessi.

V LEGISLATURA

CCXXVII SEDUTA

17 GENNAIO 196

E queste autorizzazioni le ha concesse la Regione.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Fate una denuncia esatta e vedrete... Non fate accuse generiche.

NIOI (P.C.I.). Va bene, prendiamo atto di questi impegni e poi controlleremo i risultati.

A tutto questo va aggiunto che, per esempio, alla SCIA e alla SATAS (cito queste due società perchè gestiscono la maggior parte delle autolinee in Sardegna) si operano, da alcuni anni a questa parte, tutta una serie di trasferimenti di residenza che impongono al lavoratore di separarsi dalla famiglia costringendolo così a spese enormi per potersi recare una volta ogni tanto a trovare i suoi. Quanto ai riposi settimanali, questi vengono goduti ogni 20-30 giorni, anzichè ogni settimana come per legge è prescritto. Anche le ferie, anzichè essere godute cumulativamente, una volta all'anno, vengono distribuite nell'arco dell'anno a giornate separate. Per non parlare poi delle punizioni pecuniarie, delle sospensioni, dei licenziamenti.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Possono ricorrere al Consiglio di disciplina.

NIOI (P.C.I.). Certamente. Ricorrono al Consiglio di disciplina, al Consiglio di Stato e anche alla Magistratura. E la Magistratura, regolarmente, ha dato ragione ai lavoratori, come nel caso del licenziamento di un membro della Commissione interna di Nuoro.

E veniamo alla riduzione del personale a parità di salario. In proposito l'onorevole Assessore ha dichiarato che non è vero che vi sia stata una riduzione di personale. Mi corre l'obbligo di citare delle cifre. Nel 1963 e nel 1964 (sono cifre parziali di un solo gruppo, quello di Nuoro, ma sono comunque cifre indicative), avevamo in Provincia di Nuoro 44 autisti...

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti*

e turismo. Ma lei deve parlare della Satas in tutta la Regione.

NIOI (P.C.I.). Scusi, sto parlando della Satas del gruppo di Nuoro che ha 85 dipendenti. Nel 1963-1964 aveva 44 autisti, nel 1967 ne ha 37; bigliettai 38 nel 1963-64, oggi 28; operai di officina 14 allora, oggi 13; sorveglianti 3 allora, oggi 2; impiegati quattro prima e quattro oggi. Complessivamente, quindi, sono stati licenziati...

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Alcuni saranno andati in pensione. Di licenziamento non ne è stato attuato neppure uno. Saranno stati licenziati per provvedimenti disciplinari...

NIOI (P.C.I.). Questi sono stati cinque... (*interruzione dell'Assessore ai trasporti e turismo*).

Se permette, onorevole Assessore, lei due casi clamorosi di licenziamento li conosce perfettamente. E sono stati il licenziamento, per ragioni sindacali, di un membro della commissione interna e di un attivista sindacale. Vi sono stati dunque 15 trasferimenti, 5 licenziamenti, 4 collocamenti a riposo in congedo anticipato. Questa è la situazione.

La cosa grave, poi, a parte i licenziamenti, è che, a parità di percorrenze, vi sia stata una riduzione del 20 per cento del personale, accrescendo così lo sfruttamento dei dipendenti. A tutto questo si aggiunga il clima di terrore imperante nell'azienda, tanto che ai lavoratori è impedito aprir bocca perchè subito vengono puniti, licenziati o sospesi. I lavoratori hanno chiesto aiuto alla Regione, e l'Assessore lo sa benissimo perchè sono stati inviati una infinità di memoriali, di lettere e qualche delegazione sindacale si è rivolta direttamente alla Giunta.

Tutte queste cose sono state denunciate da un anno. Ebbene, abbiamo chiesto insistentemente un incontro sindacale per dirimere tutte le vertenze, con l'intenzione di creare un clima diverso, ma la Giunta non è stata ancora capace di convocare le parti. Nonostante essa abbia ripetutamente fissato le date, per

un motivo o per l'altro ha sempre rinviato gli incontri. Ad oggi l'incontro non è ancora avvenuto... (*interruzione dell'Assessore ai trasporti e turismo*).

Questa è l'ultima volta che avete fissato lo incontro, ma incontri sono stati fissati anche precedentemente. Sta di fatto che questa situazione si trascina da un anno, e la Giunta non è stata ancora in grado di convocare le parti per risolvere il problema.

Ebbene, i lavoratori hanno lottato e lottano, non è che affidino tutto alla Regione. E la Regione ha chiesto la sospensione delle azioni sindacali per poter attuare l'incontro con le parti. I lavoratori hanno accettato; da un mese non si è fatto uno sciopero in Provincia di Nuoro, perchè si attende che la Regione convochi le parti. Nonostante ciò l'incontro ancora non è avvenuto. Che fiducia possono avere questi lavoratori nella Regione? Essi dicono, e non possiamo dar loro torto, che la Regione è dalla parte dei padroni.

E veniamo ora a un ultimo, clamoroso episodio, già citato dal collega Pedroni: la Satas di Nuoro riceve delle lettere minatorie, si minaccia di sparare sulle corriere e sui viaggiatori se non si paga un certo riscatto. La Satas, cosa gravissima, nasconde il fatto, con poco senso di responsabilità, perchè ogni viaggiatore doveva sapere a quale rischio andava incontro viaggiando su quelle corriere. Ecco, onorevole Assessore, il senso di responsabilità della Satas! Non preavvisa nè il pubblico nè i lavoratori, che erano quelli direttamente minacciati (non è certo minacciato il padrone della Fiat). Perchè il fatto non è stato reso pubblico dalla Regione? Ne andava di mezzo, d'altra parte, la vita dei passeggeri, la vita dei lavoratori che viaggiavano su quei pullmann. Io credo che la Regione avesse il dovere morale di mettere al corrente le popolazioni dei pericoli cui andavano incontro viaggiando con le corriere. Ma così si rischiava, naturalmente, di far partire le corriere vuote e la Satas, naturalmente, ci avrebbe rimesso. Perchè, è chiaro, valgono più i profitti della Satas che la vita dei cittadini. Questi sono i fatti, onorevole Assessore, ed è inutile fare altre discussioni. Così un povero lavoratore ci ha ri-

messo la vita, falciato dai mitra dei banditi e altri cittadini sono stati colpiti.

La Satas approfitta cinicamente della situazione e minaccia l'abbandono delle concessioni con una comunicazione in carta bollata alla Giunta regionale, che viene presa dal panico. E' quello che voleva la SATAS che aveva tutto predisposto, fa dei passi indietro e chiede soltanto, ed ottiene, la soppressione delle linee notturne nelle zone pericolose. Ottiene la eliminazione di 730 chilometri di percorrenza e così risparmia, nell'arco del mese, 2.600 ore lavorative a danno, naturalmente, dei lavoratori. Ma quali sono le linee soppresse? Questo è il punto. Quelle più pericolose? Tutte quelle notturne nelle zone più calde, dice l'onorevole Assessore. No, io dico, quelle attive proprio perchè erano corte. La SATAS ha tenuto a tagliarle per poter poi incastrare tutti i passeggeri in un'unica corriera... (*interruzione dell'Assessore ai trasporti e turismo*).

Se permette, io di quelle autorità non mi fido; perchè quelle autorità di cui mi parla hanno fatto sempre l'interesse della SATAS.

Onorevole Assessore, intanto viaggiano ancora, di notte le corriere della Meana Sardo-Nuoro; della Tertenia-Nuoro; della Osidda-Nuoro; della Fonni-Nuoro. E mi dica che queste non sono zone calde! E, ancora, le corriere della Fonni-Oristano e della Nuoro-Olbia. Ma sono state soppresse corse diurne, come la Nuoro-Barisardo, la Nuoro-Mamoiada, la Bitti-Siniscola ed altre; e queste perchè non erano sufficientemente attive. La verità è che non della incolumità dei cittadini si sono preoccupati i signori della SATAS e della SCIA, ma unicamente dei loro profitti. La Regione, dimostrando ancora una volta di assecondare la volontà dei monopoli, accetta tutto.

Onorevole Assessore, questo è il frutto della gestione privata di un servizio pubblico. Secondo il volere della Fiat si va verso il decadimento progressivo del sistema dei trasporti pubblici e si incoraggia, quindi, la motorizzazione privata. E così come dobbiamo rivedere l'intera impostazione del Piano di rinascita, dopo che abbiamo constatato il suo cla-

moroso fallimento, dobbiamo, di conseguenza, rimettere mano a tutto il sistema dei trasporti pubblici in Sardegna, dopo che anche di questo ne abbiamo constatato il fallimento. Dobbiamo realizzare, a breve scadenza, la conferenza triangolare che deve dare il via alla elaborazione di un piano organico di potenziamento e di rafforzamento di tutto il sistema autoferrotranviario nell'Isola, che deve, a mio parere, poggiare su tre cardini fondamentali: ferrovie dello Stato, trasporti marittimi ed aerei.

Ente regionale dei trasporti. Tutti i trasporti interni della nostra Isola: ferrovie complementari, autolinee, autotrasporti urbani debbono costituire l'ossatura dell'Ente regionale dei trasporti; l'Ente deve essere autonomo e democratico, guidato dalla Regione, dai Comuni, dalle Province e dai Sindacati. Non disciplina o regolamentazione deve essere affidata a questo Ente, ma gestione e programmazione articolata dei servizi automobilistici e delle Ferrovie Complementari.

Questa è la fusione che l'Ente dovrebbe avere, onorevole Assessore; questa è, tra l'altro, la strada che noi dobbiamo seguire, perchè è la strada voluta dai lavoratori e da tutte le organizzazioni sarde, se vogliamo che in Sardegna il sistema dei trasporti sia efficiente ed adeguato ai tempi. La Giunta, invece, ha qui riaffermato il principio di rinunciare alla gestione pubblica, di non capirla. Addirittura si è arrivati a dire che in base alla legge non è possibile affidare la gestione degli autoservizi allo Stato o alla Regione. Io credo che questa sia una affermazione assurda; non credo che vi sia un articolo di legge che proibisca allo Stato, alla Regione o ai Comuni di gestire autolinee. (*Interruzioni*).

Ecco, lei ha citato quattro famosi professori universitari, però ha dimenticato di citare il quinto, il quale sosteneva tutto il contrario. Noi, comunque, riteniamo che questa sia la strada da seguire, ma dobbiamo constatare che la Giunta regionale non intende agire in questo senso. (*Interruzioni*).

Mi lasci concludere, onorevole Assessore. E la conclusione è questa: si è constatato che la Giunta regionale non intende cambiare stra-

da, intende marciare unicamente sulla base di scelte fatte non da essa, ma da altri, dagli interessi privati. Questo vuol dire che noi, i sindacati, i lavoratori, le popolazioni sarde dovremo tutti lottare per costringere la Giunta a seguire una strada diversa, una strada che porti alla costituzione dell'Ente regionale dei trasporti onde dare finalmente alla Sardegna un sistema di trasporti pubblici adeguato ed efficiente nell'interesse di tutta la popolazione.

PRESIDENTE. Onorevole Nioi, vorrei sapere se ella ha inteso replicare anche per l'interpellanza di cui è firmatario.

NIOI (P.C.I.). Sì.

PRESIDENTE. E' pervenuto un secondo ordine del giorno, a firma Guaita - Defraia, che però non potrà essere illustrato in quanto presentato dopo la chiusura della discussione generale. Se ne dia lettura.

DEFRAIA, Segretario:

«Il Consiglio Regionale della Sardegna, a conclusione della discussione sulla mozione n. 43 concernente il disservizio delle autolinee in concessione in Sardegna; udita la relazione dell'Assessore ai trasporti e turismo sulla crisi che coinvolge da tempo il settore delle autolinee in concessione, in campo regionale così come in quello nazionale, nonchè sui provvedimenti da adottare nell'intento di concorrere ad un miglioramento della situazione, anche nell'interesse delle popolazioni servite e dei lavoratori dipendenti dalle aziende concessionarie; considerato che il programma economico nazionale prevede anche interventi statali intesi a rendere più penetrante l'azione di regolamentazione e di controllo dei servizi che dovranno essere migliorati attraverso una loro organizzazione su base comprensoriale e regionale; ritenuta necessaria l'azione di tutela dei diritti e delle legittime aspettative dei lavoratori occupati nel settore; preso atto dell'avvenuto svolgimento della conferenza dei trasporti nella data precedentemente comunicata dalla Giunta; impegna la Giunta:

1) a mettere sollecitamente a disposizione del Consiglio tutti gli atti della Conferenza dei Trasporti; 2) a studiare ogni iniziativa che valga ad ampliare le competenze legislative ed amministrative della Regione nel settore; 3) a perseverare nell'azione di vigilanza del rigoroso rispetto, da parte delle aziende concessionarie, del Contratto Nazionale di Lavoro di categoria e delle Leggi sulla disciplina giuridica dei rapporti di lavoro del personale degli autoservizi in concessione della Sardegna».

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

RAGGIO (P.C.I.). L'ordine del giorno tende anzitutto ad impegnare la Giunta alla pubblicazione degli atti della conferenza regionale dei trasporti. Ciò soprattutto perchè le conferenze regionali su così importanti temi della organizzazione economica, come in questo caso il problema dei trasporti, intanto sono utili in quanto danno la possibilità di mettere a disposizione di quanti a questi problemi s'interessano una vasta mole di materiale, che va dalle posizioni politiche espresse ai dati economici, offrendo così una base per la determinazione di soluzioni inerenti ai problemi discussi.

Devo però dire che il nostro giudizio globale su quest'ultima conferenza non è del tutto positivo, poichè riteniamo che la Giunta non abbia fatto quanto poteva perchè si giungesse a risultati più soddisfacenti. E ciò, mi pare, è dipeso dalla preparazione e dalla impostazione della conferenza stessa. La stessa relazione presentata dall'Assessore a nome della Giunta non offriva, in realtà, se non un quadro abbastanza dettagliato della situazione, senza elementi positivi per una conclusione soddisfacente della conferenza anche se alla fine sono stati colti alcuni elementi emersi nel dibattito. Ma, a parte questo, mi sembra si possa dire che nella conferenza sono stati offerti dei materiali e documentazioni di grande interesse, in modo particolare da parte dei Sindacati, che hanno dato un apporto notevole, largamente positivo, ed anche da parte di taluno di quei

docenti universitari cui l'Assessore si riferiva. Ricordo, per esempio, la relazione del professor Piras, il quale ha offerto una serie di indicazioni e di elementi volti a richiamare una serie di possibilità che la Giunta ha di operare nell'ambito delle sue competenze.

GHINAMI (P.S.U.), Assessore ai trasporti e turismo. Sulla base dei poteri della Regione.

RAGGIO (P.C.I.). Certo, però ha anche sottolineato i poteri, le competenze che la Regione ha attualmente e che non sono interamente utilizzati così come sembra abbia, sul terreno della sua specifica competenza, sostenuto la possibilità, per esempio, da un punto di vista giuridico, di una posizione contraria.

Gli altri punti dell'ordine del giorno tendono ad impegnare la Giunta a soddisfare le conclusioni della conferenza. Si tratta dell'incontro triangolare fra Governo, Regione e Sindacati per l'esame del complesso dei problemi concernenti lo sviluppo e l'assetto dei trasporti nell'Isola nel quadro di un processo di rinnovamento economico e sociale; della necessità di consultazioni periodiche e frequenti con i Sindacati in ordine ai diversi problemi concernenti i trasporti e, inoltre, della necessità che la Giunta sviluppi una ferma azione politica tendente ad opporsi ad ogni misura di smantellamento delle ferrovie concesse. In più noi chiediamo alla Giunta un impegno perchè si attui il voto espresso dal Consiglio quando si discussero i problemi delle ferrovie concesse in Sardegna, voto che sottolineava la necessità del passaggio di quelle ferrovie alla gestione pubblica diretta.

Ancora, proponiamo che venga istituito l'ente regionale dei trasporti. In proposito l'onorevole Assessore ha fatto alcune dichiarazioni tanto nel corso della Conferenza che in questa sede. All'Assessore ha già risposto l'onorevole Nioi, ma voglio anch'io intrattenermi brevemente sull'argomento. Desidero anzitutto precisare che con l'ente regionale dei trasporti non si intende realizzare un qualche cosa che diventi un doppione dell'Assessorato e trasferire all'ente le competenze che ha l'Assessorato.

Non è questo che noi vogliamo. Noi pensiamo che sia necessario istituire un ente che abbia il compito della programmazione, su base regionale, dell'organizzazione e della gestione pubblica dei trasporti dell'Isola. Si capisce attraverso le necessarie articolazioni zonali e di settore. Una cosa, quindi, del tutto diversa. *(Interruzioni).*

Non si tratta di questo. Si tratta, ripeto, di un ente regionale con compiti di programmazione, coordinamento e gestione dei trasporti interni dell'Isola. E' dunque qualcosa di diverso da quello che ha inteso l'Assessore e che si colloca nel quadro di una diversa strumentazione che noi ipotizziamo e che riguarda la Regione e lo Stato, capace di dar luogo ad un sistema pubblico dei trasporti nell'Isola. E mi sembra del tutto infondata anche l'osservazione circa la impossibilità di una gestione pubblica delle autolinee soprattutto perchè abbiamo altri esempi, in Italia, di autolinee non solo urbane a gestione pubblica. C'è, poi, il problema della concessione che...

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo.* Dobbiamo dare le concessioni.

RAGGIO (P.C.I.). Questo è il punto, onorevole Assessore; lei si trova di fronte, in Sardegna, fra l'altro, a delle aziende private che hanno commesso tali inadempienze per le quali lei è obbligato a revocare la concessione. La situazione concreta è ben diversa, non è che lei si trovi oggi nella situazione di dover rifiutare la concessione a chi la chiede: lei, sulla base delle leggi in vigore, ha il compito di revocare le concessioni alle aziende private che sono inadempienti. Ed è su questa base che si può avviare, sia pure gradualmente, un processo di superamento dell'istituto della concessione. Così inteso il problema, mi sembra che la sua obiezione non abbia fondamento. Lei, onorevole Assessore, contesti l'ente pubblico dei trasporti per il fatto che il piano Pieraccini offrirebbe come alternativa la organizzazione di consorzi dei trasporti, cioè la organizzazione dei sistemi comprensoriali dei trasporti. Ma in proposito dobbiamo essere molto chiari: perchè è evidente che il sistema regionale dei trasporti deve articolarsi su base

comprensoriale, ma il problema è di sapere chi realizza questa articolazione comprensoriale, è di sapere chi ha la preminenza in questo tipo di articolazioni. I consorzi che il piano Pieraccini prevede sono consorzi fatti, in sostanza, fra aziende private e, comunque, consorzi nei quali le aziende private hanno la preminenza; e quindi ci troveremo al punto di partenza, anzi con una situazione peggiore, perchè metteremo al servizio delle più grosse società che operano nel settore degli strumenti che consentono ad esse di rafforzare la loro presenza.

Quanto al finanziamento dell'ente, è evidente che se pensassimo ad un finanziamento che gravi esclusivamente sulla Regione faremmo della demagogia.

Ma non è questa la nostra proposta. Intanto, occorre osservare che esiste un problema di costi, di gestione economica, che non può essere eluso anche quando parliamo di gestione pubblica dei trasporti. Il fatto però è, onorevole Assessore, che la economicità delle gestioni non contrasta con i motivi sociali; anzi, a mio parere, lo sviluppo del carattere pubblico del servizio, l'efficienza di questo sistema pubblico dei trasporti, va incontro alla esigenza, che occorre tenere presente, di gestioni economiche sane. Certo è che se diamo priorità al servizio privato su quello pubblico, se noi continuiamo in un processo per il quale il servizio pubblico scade sempre di più, assumendo sempre di più un rilievo marginale, è chiaro che le gestioni pubbliche saranno sempre più deficitarie. Bisogna invertire questo processo. Dare la priorità al servizio pubblico, estendere la politica dei trasporti e, in questo quadro, affrontare quei problemi che siano corrispondenti ai criteri moderni di organizzazione delle gestioni. C'è, poi, il problema dello Stato. Noi non pensiamo ad un ente così come quelli che la Regione ha sino ad ora istituito — guai a noi se così pensassimo — anzi, stiamo cominciando a maturare in noi stessi, nel nostro Gruppo, la esigenza di rinnovare l'attuale assetto degli enti regionali. Si tratta di discutere se tutti siano necessari.

Noi pensiamo, per i trasporti, a qualcosa di diverso: ad un ente che si basi anche sulla politica nazionale nel settore e quindi ad un

ente il quale riesca a risolvere il problema del suo finanziamento nell'ambito di provvedimenti che debbono essere presi dal Governo nazionale. Infine, evidentemente, anche di un ente che possa utilizzare i contributi e finanziamenti della Regione. Ora, io comprendo che, probabilmente, su queste questioni della organizzazione dell'ente regionale, della sua articolazione, bisognerà ritornare, e infatti chiediamo alla Giunta l'impegno di mettere allo studio quei provvedimenti e questi strumenti che possono portare in questa direzione. Quello che chiediamo è che si faccia una scelta pubblica; che la scelta del sistema pubblico dei trasporti sia una scelta che venga fatta propria dalla Regione. Si tratta di vedere, in concreto, come questa linea politica possa essere realizzata.

E' fuor di dubbio che nel quadro del sistema pubblico dei trasporti si pongono problemi di riforma per quanto riguarda l'organizzazione nazionale dei trasporti, si pongono problemi nuovi per quanto riguarda la Regione. Uno di questi problemi centrali è l'azienda regionale. Come si debba realizzare, con quali compiti, con quali strutture, con quali articolazioni è materia sulla quale possiamo discutere ma, a questo punto, non mi sembra che possa più rifiutarsi la scelta politica; altrimenti, onorevole Assessore, noi saremo costretti a farla, questa scelta, tra alcuni anni ed in condizioni peggiori. Così è stato per il consorzio dei trasporti urbani a Cagliari. Cinque, dieci anni fa, quando ponevamo l'esigenza di costituire il consorzio, ci si rispondeva con le stesse sue argomentazioni. Poi siamo stati costretti dalle cose a fare il consorzio nelle peggiori condizioni, accollando al potere pubblico oneri che si sarebbero potuti evitare se avessimo risolto per tempo, con volontà politica, problemi di questa natura.

PRESIDENTE. Onorevole Raggio, vorrei sapere se la presentazione dell'ordine del giorno implica il ritiro della mozione.

RAGGIO (P.C.I.). Sì.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Giunta sui due ordini del giorno?

GHINAMI (P.S.U.), Assessore ai trasporti e turismo. La Giunta accetta l'ordine del giorno Guaita-Defraia che in alcune parti si accorda con l'ordine del giorno Raggio - Nioi - Pedroni. Per quanto attiene a quest'ultimo, la Giunta è del parere che le affermazioni in esso contenute non possano essere accolte, e non per una cattiva volontà da parte della Giunta. Intanto, per l'ente regionale dei trasporti necessita attendere veramente la pubblicazione degli atti della conferenza, perchè solo attraverso l'esposizione scritta, motivata, documentata si potrà vedere di esaminare le possibilità, anche sul piano giuridico, dell'attuazione di detto ente, restando poi la Regione libera di aderirvi o meno qualora la possibilità di attuarlo sia conclamata da parte dei docenti universitari incaricati di occuparsi del problema. E' certamente un argomento su cui occorrerà tornare.

Traendo le conclusioni di quella conferenza, dicevo che era necessario meditare attentamente, e a lungo, su tutti gli apporti e i punti di vista avanzati per cercare di trovare la via migliore. Quindi io ritengo che questo punto dell'ordine del giorno non possa essere assolutamente accolto. D'altra parte, naturalmente, c'è un altro problema che io volevo affrontare e che è stato chiaramente accolto nella introduzione dell'ordine del giorno Guaita - Defraia. Cioè la necessità di un coordinamento, di un adeguamento con quelle che sono le linee previste dal programma nazionale, cioè con le linee tracciate nella legge 27 luglio 1967, numero 685, relativa al programma economico nazionale per il quinquennio 1966-1970.

A proposito delle autolinee, si riconosce la necessità di modificare, appunto, questo settore e di creare delle linee più efficienti e di subordinare l'interesse privato all'interesse pubblico. Ma a questo si arriva con un criterio che è del tutto diverso da quello proposto da coloro che hanno sostenuto l'ente regionale dei trasporti. E cioè ci si chiede, praticamente, di creare dei consorzi obbligatori tra le diverse aziende, condizione perchè lo Stato dia il proprio contributo, e che accettino un più penetrante controllo e un'azione di

vigilanza da parte dell'organo pubblico. Necessità di coordinamento, quindi, a un certo punto, con quello che è il programma nazionale. Voglio dire che il problema, al momento attuale, non può essere affrontato, anche perchè è chiaro che le linee tracciate nel programma quinquennale nazionale non sono molto precise, restano ancora piuttosto nel vago e non sappiamo esattamente come saranno determinate. Ad ogni buon conto, dico è un problema che richiede una maggiore meditazione su tutti gli aspetti. E perciò penso che la Giunta, in questo momento, non possa se non accogliere integralmente, e in ogni sua parte, l'ordine del giorno presentato dai consiglieri Guaita e Defraia.

Dell'ordine del giorno Raggio - Nioi - Pedroni sono stati accolti praticamente i punti 1, 2, 3 e 6, mentre i punti 4 e 5 non possono essere accolti per le ragioni cui ho accennato.

PRESIDENTE. Passiamo quindi alla votazione degli ordini del giorno.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, dolente di non aver potuto partecipare a questa discussione, ritengo necessario esprimere il mio punto di vista sulle questioni che sono state trattate in questi giorni. E credo di poter esprimere il voto favorevole all'ordine del giorno numero 1, perchè in esso si condensa una linea politica, sia pure a carattere molto generale, per quanto riguarda il problema dello sviluppo dei trasporti in Sardegna. Ho avuto però, accanto al rammarico di non aver seguito la discussione, il piacere di aver potuto ascoltare la gran parte della replica dell'onorevole Assessore ai trasporti. E la prima domanda che mi pongo, forse pleonastica, è se alcuni concetti che egli ha espresso in materia di politica di trasporti siano il frutto di un esame collegiale, responsabile, dell'intera Giunta, oppure un suo punto di vista. Perchè un'affermazione di prin-

cipio, quale quella che egli ci ha rilasciato in Consiglio regionale, che in base ai principi dell'ordinamento giuridico vigente sia impossibile creare un'azienda pubblica di trasporti extra-urbani per la gestione di servizi extra-urbani, è un'affermazione di tale gravità che se fosse condivisa dall'intera Giunta, porrebbe questa Giunta alla destra del partito liberale, il quale, come tutti sappiamo, combatte sì le pubblicizzazioni, ma non afferma che è impossibile una gestione pubblica dei servizi. Combatte l'azienda pubblica sul piano dell'opportunità, sul piano finanziario, sul piano dell'economicità, sul piano della gestione eccetera, ma neppure il partito liberale oggi ha fatto più affermazioni così chiuse come quella secondo la quale l'ordinamento giuridico italiano contiene dei principi tali per cui è impossibile una pubblica gestione dei servizi. E direi che proprio 60 anni fa o giù di lì è stato il partito liberale, in Italia, a dare il primo esempio di nazionalizzazione dei trasporti pubblici, delle ferrovie. Cioè il partito liberale (io adesso non sto a discutere se fosse più a sinistra allora di quello di oggi e così via) ha preso atto di una situazione in cui l'interesse collettivo veniva a emergere sull'interesse privato dei privati concessionari delle ferrovie ed è arrivato alla nazionalizzazione delle ferrovie stesse.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Noi non abbiamo competenza primaria.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Egregio Assessore, a parte la competenza primaria, io dico, discutiamo sul modo come giungerci. Ma la sua affermazione è sul principio, cioè nega del tutto la possibilità di creare in Sardegna un'azienda pubblica che gestisca i trasporti, per esempio, automobilistici ed extra-urbani. Il fatto stesso che sia universalmente riconosciuta la gestione pubblica dei trasporti urbani, che ci siano le ferrovie di Stato e così via, sta ad indicare che non c'è alcun principio di natura giuridica a impedire questo. Si tratta di sapere se c'è una politica che oggi si rende conto di questo: che i servizi pubblici automo-

bilistici hanno acquisito una tale importanza, in Sardegna e fuori della Sardegna, per cui è giunto il momento di dare anche a questo tipo di servizi una gestione pubblica analogamente a quanto sessant'anni fa si è fatto, per esempio, per le ferrovie e come si sta facendo oggi per alcune ferrovie che sono ancora in concessione, non già perchè siano ben gestite, ma perchè ci sono alcuni addentellati, che noi conosciamo molto bene, che attraverso le leggi dello Stato possono garantire miliardi di finanziamenti a fondo perduto attraverso la copertura dei deficit di bilancio che vengono controllati Dio sa come, Dio sa quando, praticamente.

Quindi, ecco, egregio Assessore, non so se lei si sia reso conto della gravità dell'affermazione che ella ha fatto e che cosa da questa Giunta, ripeto, hanno...

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. E' una questione giuridica.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Giuridico-politica perchè anche le questioni giuridiche si risolvono se c'è una politica tendente a risolvere i problemi. E' chiaro che se io sono contro la gestione pubblica dei servizi vado a cercarmi quattro esperti universitari che mi portino tutti gli argomenti perchè questa non si possa fare. Se a me invece interessa la gestione pubblica mi trovo docenti universitari altrettanto capaci che mi portino gli argomenti, anche giuridici, perchè io possa arrivare a una gestione pubblica.

Si tratta poi di vedere se questo è utile e opportuno, il come, il quando, eccetera, ma è certo che oggi l'interesse pubblico nel campo dei trasporti automobilistici sia prevalente al cento per cento su quelli privati. Dirò di più: siamo giunti al punto, ormai, in cui il profitto privato non avrà più interesse a investire in questo campo a causa dello straripare della motorizzazione privata, così come lei sa avviene per i trasporti urbani. Questo non ci potrà portare mai a sopprimere i servizi pubblici di linea, evidentemente; si tratta di avere dei servizi organizzati nel modo migliore possibile in cui prevalga l'interesse pubblico.

L'interesse pubblico può farlo il concessionario privato? Il concessionario privato, giustamente, rivendica il suo profitto; altrimenti, che capitalista sarebbe? Ma allora è l'interesse pubblico che deve prevalere.

Ecco perchè dobbiamo avviarci ad avere un'azienda alla quale dare le concessioni delle linee a mano a mano che si renderanno libere, o a mano a mano che saranno revocate a quei concessionari privati che non le curano perchè non rendono abbastanza. Se lei mi dice che ci sono molte difficoltà anche per questo, io posso concordare. Se necessario andiamo coi piedi di piombo; ma se lei parte dalla affermazione di principio che a questo non si deve arrivare in un breve arco di tempo, con la crisi dei trasporti che abbiamo, mi pare che questo ponga la Giunta veramente al di fuori persino di quella linea di centro-sinistra che essa rivendica.

MARCIANO (M.S.I.). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCIANO (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, circa l'ordine del giorno numero 1, non possiamo che prendere atto dei punti 1, 2 e 3 in esso contenuti, che rispondono perfettamente alle esigenze illustrate nella mozione testè discussa. Per quanto riguarda il quarto punto, siamo favorevoli al passaggio alla gestione da parte dello Stato delle ferrovie complementari. Ai rami secchi, a taluni rami secchi che, effettivamente, si sono dimostrati allo stato attuale delle esigenze tecnico-economiche insoddisfacenti, e quindi possono aggravare la situazione finanziaria del bilancio pubblico, si potrebbero sostituire servizi su strada efficienti, garantiti prima dello smantellamento, specialmente in considerazione delle esigenze dei lavoratori e degli studenti, per far fronte, appunto, a queste esigenze sia per economicità, sia per orari e sia per velocità e comodità.

Non possiamo essere invece favorevoli al punto 5 soprattutto per le nostre vedute in materia e non capiamo come gli stessi comu-

V LEGISLATURA

CCXXVII SEDUTA

17 GENNAIO 1968

nisti, che parlano tanto di burocratizzazione dell'ente regionale, così come è stato possibile osservare nella relazione distribuita al bilancio di minoranza, vogliano con questi enti continuare la burocratizzazione in Sardegna. Capisco che per loro è una esigenza politica e quindi non discuto, però per questo punto, che è poi quello che racchiude politicamente tutto l'ordine del giorno, noi non possiamo che votare contro, a meno che non si addivenga ad una votazione per parti dell'ordine del giorno stesso. Il punto 6 ci trova perfettamente consenzienti, perchè in campo sociale abbiamo sempre dimostrato, e non con l'istituzione degli enti, ma con le socializzazioni, di dare veramente ai lavoratori la possibilità di gestire direttamente. Ma questo passo non si vuol fare, si vuol fare l'altro passo della burocratizzazione. E a ciò non saremo mai favorevoli.

Poichè tutti questi elementi sono stati assorbiti in linea di massima nell'ordine del giorno numero 2, che non contiene proprio il punto 5, al quale ci siamo dichiarati contrari, noi saremo favorevoli alla votazione di quest'ordine del giorno a meno che il primo ordine del giorno, ripeto, non venga messo in votazione per parti,

SANNA RANDACCIO (P.L.I.). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANNA RANDACCIO (P.L.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io non ho potuto ascoltare l'Assessore e non sono quindi in grado di dire se si sia reso colpevole o no di quell'eresia giuridica che è stata rilevata dall'esperto onorevole Zucca. D'altronde, io non sono un esperto giuridico e, tanto meno, uno di quegli esperti giuridici che l'onorevole Zucca ipotizza, capaci di vedere il diritto da destra o da sinistra a seconda di come meglio talenta. E allora mi trovo nella condizione di non poter fare un esame a fondo della questione.

Mi pare più fondato l'ordine del giorno numero 2, che in realtà rinvia all'esame di tutta la complessa documentazione che si è po-

tuta acquisire nella conferenza regionale dei trasporti. Io non voglio più qui discettare sulla pubblicizzazione o no, sugli orientamenti del partito liberale 150 anni fa o adesso. Il nostro punto di vista, in linea di principio, non è favorevole alle nazionalizzazioni, ma noi riconosciamo che ci sono dei momenti e ci sono delle particolari condizioni che possono anche tollerare un maggior controllo sulla iniziativa privata. Ma mi pare che tutte queste discussioni, se non si vogliono inutilmente relegare in campo puramente di dissertazione teorica, saranno molto meglio approfondite quando sarà possibile esaminare gli atti della Conferenza regionale dei trasporti.

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

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi non possiamo accogliere l'ordine del giorno numero 1 soprattutto perchè riteniamo inaccettabile quanto contenuto nel punto quinto. Siamo invece favorevoli al secondo ordine del giorno. Vorremmo però invitare la Giunta ad accogliere come raccomandazione quanto contenuto nel punto 4 dell'ordine del giorno numero 1. E ciò perchè, per quanto attiene alla gestione delle Ferrovie secondarie o complementari attualmente in esercizio in Sardegna, vi sono delle linee minacciate di smantellamento. Questo, ovviamente, pone dei problemi di carattere tecnico, di carattere pratico e anche di carattere sociale, perchè si correrebbe il rischio di vedere centinaia di operai e di impiegati, nel breve volgere di tempo, costretti alla disoccupazione.

Ora, per quanto attiene a queste linee, soprattutto la Iglesias-Carbonia che mi pare sia la più direttamente minacciata dallo smantellamento, non sarebbe male che la Giunta assumesse l'impegno o per lo meno accettasse la raccomandazione del Consiglio di intervenire presso il Ministero dei trasporti al fine di assorbire, come gestione pubblica di Stato, questo importante tronco ferroviario sardo.

LEGISLATURA

CCXXVII SEDUTA

17 GENNAIO 1968

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno Raggio - Nioi - Pedroni. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto in votazione l'ordine del giorno Guai - Defraia. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Discussione sulle proposte di variazione di bilancio di enti regionali: «Variazione presentata il 23 novembre 1967 al bilancio di previsione dell'Ente Sardo Industrie Turistiche (ESIT) per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazione presentata il 21 agosto 1967 al bilancio di previsione dell'Istituto Sardo Organizzazione Lavoro Artigiano (ISOLA) per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazione presentata il 21 agosto 1967 al bilancio di previsione dello Istituto Sardo Organizzazione Lavoro Artigiano (ISOLA) per l'esercizio finanziario 1967»; «Istituzione del capitolo 33 bis e variazioni presentate il 20 settembre 1967 al bilancio di previsione dell'Istituto Sardo Organizzazione Lavoro Artigiano (ISOLA) per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazioni presentate il 9 agosto 1967 al bilancio di previsione della stazione sperimentale del sughero per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazioni presentate il 9 agosto 1967 al bilancio di previsione della stazione sperimentale del sughero per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazioni presentate il 18 dicembre 1967 al bilancio di previsione della stazione sperimentale del sughero per l'esercizio finanziario 1967».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle seguenti proposte di modifiche ai bilanci degli enti regionali:

«Variazione presentata il 23 novembre 1967 al bilancio di previsione dell'Ente Sardo Industrie Turistiche (ESIT) per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazione presentata il 21 agosto 1967 al bilancio di previsione dell'Istituto Sardo Organizzazione Lavoro Artigiano (ISOLA) per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazione presentata il 21 agosto 1967 al bilancio di previsione dell'Istituto Sardo Organizzazione Lavoro Artigiano (ISOLA) per l'esercizio finanziario 1967»; «Istituzione del capitolo 33 bis e variazioni presentate il 20 settembre 1967 al bilancio di previsione dell'Istituto Sardo Organizzazione Lavoro Artigiano (ISOLA) per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazioni presentate il 9 agosto 1967 al bilancio di previsione della stazione sperimentale del sughero per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazioni presentate il 9 agosto 1967 al bilancio di previsione della stazione sperimentale del sughero per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazioni presentate il 9 agosto 1967 al bilancio di previsione della stazione sperimentale del sughero per l'esercizio finanziario 1967»; «Variazioni presentate il 9 agosto 1967 al bilancio di previsione della stazione sperimentale del sughero per l'esercizio finanziario 1967».

zioni presentate il 18 dicembre 1967 al bilancio di previsione della stazione sperimentale del sughero per l'esercizio finanziario 1967».

Dichiaro aperta la discussione generale. E' iscritto a parlare l'onorevole Nioi. Ne ha facoltà.

NIOI (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il nostro Gruppo non darà alcun voto favorevole alle proposte in esame. E ciò soprattutto per ragioni di carattere generale, perchè noi proponiamo una revisione generale e radicale degli enti regionali. Lo abbiamo detto in occasione della discussione del bilancio regionale e lo ribadiamo oggi: si rende opportuno un esame accurato, particolareggiato della funzione degli enti regionali, per provvedere ad una revisione adeguata alle esigenze e ai problemi che gli enti stessi dovrebbero avere. *(Consensi a sinistra).*

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

BERNARD (D.C.). Signor Presidente, la Commissione integrata per il bilancio ha preso in esame, in due successive riunioni, queste variazioni proposte dai consigli di amministrazione degli enti e le ha approvate a maggioranza con l'astensione del Gruppo comunista. In un secondo tempo, la Commissione ha fatto un esame più approfondito su questo argomento in occasione delle riunioni tenute per un esame del bilancio di previsione del 1968. Perciò in questa altra sede, quando cioè esamineremo il bilancio, faremo una discussione più approfondita sull'argomento, in base a quelle che sono state le conclusioni delle discussioni in Commissione. Pertanto, proponiamo l'approvazione della proposta, così come la Commissione stessa ha fatto nelle sedute del 10 novembre e del 21 dicembre. *(Consensi al centro).*

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

MARCIANO (M.S.I.). Signor Presidente, anche noi votiamo contro queste variazioni di

V LEGISLATURA

CCXXVII SEDUTA

17 GENNAIO 1968

bilancio rilevando una volta di più, così come è stato osservato in altre occasioni, che questi enti, in generale sono burocratizzati al massimo e che le ingenti somme ad essi destinate servono, in particolare, per sostenere gli impiegati e ciò a danno della funzione specifica che gli enti stessi sono chiamati a svolgere nell'interesse dell'economia regionale. Vorremmo, appunto, che un attento esame portasse questi strumenti che la Regione, a ragione o a torto, si è creata, ma che oggi sono operanti, che sono patrimonio dell'Istituto regionale e per i quali l'Istituto regionale impiega oltre un miliardo all'anno, a diventare veramente efficienti nell'interesse dell'economia generale della Sardegna, e non invece enti parassitari per la sistemazione di questo o quel galoppino elettorale. *(Consensi a destra).*

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

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo anch'io, come diceva poco fa il collega Bernard, che un discorso un po' più ampio sulla esistenza, la vita, le vicende, le attività degli enti regionali lo si possa fare in occasione della discussione del bilancio della Regione. Devo anche dire che la Commissione bilancio quest'anno ha, direi con maggiore attenzione, iniziato a vedere questi problemi e quindi credo che i commissari e gli altri colleghi siano in grado di cominciare a dare dei suggerimenti.

Io ho qui davanti il bilancio dell'ISOLA. Ecco, se non sbaglio, ho l'impressione che lo stanziamento di due milioni per «contributo ai dipendenti di ruolo dell'ISOLA per l'acquisto e la costruzione di case di abitazione» abbia già trovato contraria la Commissione finanze integrata che ha esaminato il bilancio dell'ISOLA del prossimo anno, anche perchè non si sa in base a quali leggi certi dipendenti abbiano dei contributi mentre altri dipendenti di enti analoghi non ne abbiano. Si ha cioè l'impressione che questi enti vengano amministrati un po' come cosa propria, una volta avuto approvato il bilancio dalla Giunta prima, dal Consiglio poi. Si ha l'impressione

che ogni Consiglio di amministrazione tenda a considerare l'ente e i propri dipendenti come una famigliola, da amministrare appunto con criteri familiari. Quale è la legge che autorizza l'ISOLA a dare contributi ai propri dipendenti per le case? Ora, io non sto a fare questioni se sia opportuno o non opportuno che anche i dipendenti degli enti regionali abbiano i contributi per le case; vero è che ci sono tanti altri lavoratori che di contributi per le case non ne hanno, pur avendo emolumenti inferiori a quelli che possono avere i dipendenti dell'ISOLA.

E' tutto un andazzo non più ammissibile ed è su questo punto che io vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi. Se dobbiamo fare una legge per venire incontro ai dipendenti degli enti regionali, così come fu fatta, mi pare, a suo tempo, la legge per venire incontro ai dipendenti dell'Amministrazione regionale per la costruzione e l'acquisto di case, facciamola pure. Ma sia tutto chiaro, stabilendo che è un diritto per tutti, non una concessione fatta a questo o a quello.

Ecco, su queste cose io volevo richiamare l'attenzione. Non ho avuto il tempo materiale di ricontrollare questi bilanci, ma la prima cosa che mi è capitata subito sott'occhio è questa: che il capitolo relativo alle case è stato cassato dalla Commissione bilancio per quanto riguarda il bilancio dell'ISOLA per il 1968. E ora non so se ci convenga approvare questa modifica al bilancio 1967 che in un certo senso pregiudica quello del 1968. Si potrebbero, per esempio, accantonare quelle parti su cui si hanno dei dubbi e apportare le modifiche ritenute necessarie dall'approvazione del bilancio per il 1968, stabilendo anche l'indirizzo da dare a questi enti evitando che l'uno sia gestito diversamente dall'altro. Si dà infatti il caso che le spese generali in un ente sono molto più accentuate e in un altro meno. E questo senza tener conto dei compiti che ciascun ente ha.

Io credo che il giorno in cui il Consiglio ha avvocato a sè l'esame dei bilanci di questi enti ha, praticamente, voluto in tal modo assumere anche una funzione di controllo, giusta, che tende a far sì che questi enti perdano sempre

V LEGISLATURA

CCXXVII SEDUTA

17 GENNAIO 1968

li più quell'aspetto deteriore che ad essi si attribuisce (molte volte a ragione, qualche volta a torto), e a fare in modo che gli enti assolvano veramente ai propri compiti. Esaminiamo, per esempio, la questione dell'ISOLA. Mi pare che fu il collega Dessanay a osservare, facendo una analisi fra i compiti previsti dallo statuto di questo ente e il bilancio che vi corrispondeva, che vi è un abisso, cioè che i fondi vengono spesi in altra direzione o soltanto parzialmente in direzione dei compiti statutari. Tutti questi problemi, secondo me, il Consiglio deve affrontarli con estrema ponderatezza. Ecco perchè non so se sia il caso, onorevole Presidente, di sospendere l'esame di queste variazioni e riprenderlo dopo l'approvazione del bilancio regionale per il 1968, perchè in base a ciò che decideremo allora potremo prendere una certa decisione anche per queste modifiche che, d'altra parte, non mi sembrano estremamente urgenti. Queste sono le preoccupazioni che avevo il dovere di esprimere al Consiglio. (*Consensi a sinistra*).

PRESIDENTE. Poichè nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore all'industria e commercio.

SODDU (D.C.), *Assessore all'industria e commercio*. Signor Presidente, la Giunta non ha altro da aggiungere a quanto già contenuto nelle relazioni che accompagnano i provvedimenti sottoposti all'approvazione del Consiglio. Ha già dato il suo parere favorevole alle deliberazioni degli enti in argomento e ritiene di riconfermare questo parere favorevole. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. Faccio osservare che le variazioni di bilancio proposte non verranno messe in votazione a scrutinio segreto. La votazione avverrà su un ordine del giorno già pervenuto alla Presidenza. Se ne dia lettura.

DEFRAIA, *Segretario*:

Ordine del giorno Bernard-Perantoni:

«Il Consiglio regionale, viste le variazioni al bilancio proposte dal Consiglio di amministrazione dell'ESIT il 24 agosto 1967, sulle quali la Giunta regionale ha espresso parere favorevole nella seduta del 21 luglio e del 1.º settembre 1967; dal Commissario della Stazione sperimentale del sughero in data 8 aprile e 21 ottobre 1967 sulle quali la Giunta regionale ha espresso parere favorevole nella seduta del 21 luglio e 21 novembre 1967; dal consiglio di amministrazione dell'ENSAE il 1.º luglio 1967 sulla quale la Giunta regionale ha espresso parere favorevole nella seduta del 25 luglio 1967; visto il parere favorevole della Commissione finanze integrata per l'esame del bilancio, le approva».

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno Bernard-Perantoni. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare sull'ordine del giorno l'onorevole Zucca. Ne ha facoltà.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, vorrei ricordare che nella riunione dei Capigruppo era stato raggiunto un accordo per discutere la proposta di legge n. 95.

PRESIDENTE. Onorevole Zucca, la proposta di legge n. 95 potrà essere discussa prima della conclusione della discussione sul bilancio 1968 che avrà inizio domani mattina.

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

La seduta è tolta alle ore 12 e 50.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1968