

LXIV SEDUTA

(POMERIDIANA)

MERCOLEDÌ 13 MAGGIO 1970

Presidenza del presidente CONTU

I N D I C E

Congedi	1529
Proposta e disegno di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale trasporti (A.R.S.T.)» (29); «Istituzione dell'Azienda regionale trasporti» (44). (Continuazione della discussione congiunta e approvazione di un testo unificato):	
RAGGIO	1530
DESSANAY	1531
ZUCCA	1531
SPANO	1532
GHINAMI, Assessore ai lavori pubblici e trasporti	1533
DETTORI	1545
ROYCH	1547
TUFANI	1549
(Votazione segreta)	1556
(Risultato della votazione)	1556
Sull'ordine del giorno:	
ABIS, Presidente della Giunta	1556
USAI	1556
MEDDE	1557

La seduta è aperta alle ore 17 e 15.

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

Congedi.

PRESIDENTE. L'onorevole Arru ha chiesto quattro giorni di congedo per motivi di

salute. Se non vi sono osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Continuazione della discussione congiunta e approvazione di un testo unificato della proposta di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale trasporti (A.R.S.T.)» (29) e del disegno di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale trasporti» (44).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione congiunta della proposta di legge: «Istituzione dell'azienda regionale sarda trasporti (A.R.S.T.)» e del disegno di legge: «Istituzione dell'azienda regionale sarda trasporti».

Si dia lettura dell'articolo 1.

MEDDE, Segretario:

Art. 1

E' istituita, con sede in Cagliari, l'Azienda da regionale sarda trasporti (A.R.S.T.)» e del sonalità giuridica pubblica.

L'Azienda è posta sotto le direttive e il controllo della Regione Autonoma della Sardegna che li esercita a mezzo dell'Assessorato ai trasporti.

L'Azienda concorre a promuovere e a realizzare la pubblicizzazione dei trasporti nella Isola nell'ambito degli indirizzi e degli obiettivi della programmazione.

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

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

(E' approvato).

Sia dia lettura dell'articolo 2.

MEDDE, Segretario:

Art. 2

L'Azienda regionale sarda trasporti ha per oggetto l'impianto e l'esercizio, nel territorio della Regione Sarda, di servizi pubblici di linea extraurbana per trasporto di persone e bagagli che si effettuino ad itinerario fisso, anche se abbiano carattere saltuario.

L'Azienda pertanto può:

- a) gestire servizi pubblici di trasporto extraurbano su autolinea e filo-tranviari;
- b) gestire linee marittime ed aeree di cabotaggio tra i porti e gli scali della Regione;
- c) gestire le ferrovie in concessione che lo Stato trasferirà alla Regione Autonoma della Sardegna.

PRESIDENTE. All'articolo 2 sono stati presentati tre emendamenti. Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

Emendamento soppressivo parziale Raggio - Birardi - Puggioni - Montis:

« Sopprimere il punto c) ». (7)

Emendamento sostitutivo totale Roych - Lai - Defraia - Dessanay:

« Art. 2 — "L'Azienda regionale sarda trasporti ha per oggetto l'impianto e l'esercizio, nel territorio della Regione Sarda, di servizi pubblici automobilistici di linea extraurbani per trasporto di persone e bagagli, ordinari, stagionali ed a contratto" ». (11)

Emendamento aggiuntivo Raggio - Birardi - Puggioni - Montis:

« Art. 2 bis — "L'Assessore ai trasporti promuoverà il coordinamento dell'attività dell'A.R.S.T. con quella delle aziende pubbliche municipali e consortili, già esistenti e che si costituiranno, esercenti servizi di trasporto urbano e con quella delle ferrovie attualmente in concessione, in attesa che la statizzazione delle medesime ferrovie, richiesta dal Piano di rinascita economica e sociale della Sardegna, ne definisca la gestione futura" ». (8)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Raggio per illustrare gli emendamenti n. 7 e n. 8.

RAGGIO (P.C.I.). Credo che gli emendamenti siano stati già illustrati stamane quando ho avuto occasione di illustrare l'ordine del giorno numero 1. In sostanza si tratta di sopprimere il punto c) dell'articolo 2 e di istituire l'articolo 2 bis. Noi intendiamo chiarire il pensiero che è nostro, ma mi permetto anche di dire della Commissione. (*Interruzioni*). Con l'emendamento n. 7 noi ci proponiamo di cassare il punto c) dell'articolo 2.

DESSANAY (P.S.I.). Cioè « gestire le ferrovie... ».

RAGGIO (P.C.I.). Esatto: « gestire le ferrovie in concessione che lo Stato trasferirà alla Regione Autonoma della Sardegna ». Con l'istituzione dell'articolo 2 bis, in sostanza, intendiamo chiarire il senso della proposta che era nostra, in origine, ma che poi la Commissione ha fatto propria, secondo la quale non si presume, non si intende introdurre nella legge una norma che regoli il regime di concessione delle ferrovie concesse (cosa che sarebbe impossibile, naturalmente, per la Regione), ma si intende solamente richiamare e il voto del 1964, mi pare del Consiglio, e quanto disposto dal quarto programma esecutivo, cioè la regionalizzazione e la statizzazione delle ferrovie concesse (da parte dello Stato, naturalmente), salvo rimanendo il problema della gestione che resterebbe sempre aperto, in quanto è cosa che non possiamo decidere noi, ma che sarà decisa al momento in cui si

procederà alla pubblicizzazione. Le ipotesi che si possono verificare col passare delle ferrovie concesse all'« Azienda delle ferrovie dello Stato », oggi, possono essere tante e diverse, come quella che io preferirei, cioè di una gestione delle ferrovie concesse da parte dell'Azienda regionale, ma sono questioni che, ripeto, non si tratta di decidere oggi ma al momento in cui si procederà alla statizzazione delle ferrovie concesse.

Col nostro emendamento abbiamo mantenuto il punto b) dell'articolo 2, perché ci sembra, per la ragione che dicevo stamane, che l'azienda possa e debba gestire linee marittime ed aeree di cabotaggio tra i porti e gli scali della regione, linee che saranno concesse dallo Stato nell'ambito della legge nazionale o che saranno istituite; ma quello che ci preme adesso, e che ci premeva stamane, di sottolineare è che noi non vorremmo che fosse chiusa all'azienda questa possibilità di gestione di linee che oggi magari non esistono, ma che potranno essere istituite, e che potranno essere redditizie nei confronti di altre linee non redditizie. Con questo emendamento, di cui ho voluto sottolineare i limiti, penso che le preoccupazioni concernenti l'articolo 2 della legge possano essere fugate.

PRESIDENTE. Per illustrare l'emendamento numero 11, ha facoltà di parlare l'onorevole Dessanay.

DESSANAY (P.S.I.). Io non credo che ci sia bisogno di una illustrazione propriamente detta. Abbiamo riconosciuto, in linea di principio, valido l'articolo nel testo della Commissione, però stamattina, in sede di interventi — quasi, direi, tacitamente — abbiamo concordato che, per ragioni di opportunità, sarebbe meglio rientrare nella dizione relativa al concetto che era già espresso nella proposta Branca: un concetto limitativo, che partiva evidentemente da una reale preoccupazione. Quindi per ragioni di opportunità, anche se in Commissione l'articolo, così come risulta dal testo, è stato votato a maggioranza, abbiamo ritenuto di ricondurci in quei limiti. Per quanto riguarda l'emendamento al quale...

PRESIDENTE. Onorevole Dessanay, vorrei conoscere da lei se intende ritirare l'emendamento o mantenerlo.

DESSANAY (P.S.I.). Lo manteniamo.

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

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Stamane, signor Presidente, in risposta, sia pure breve, all'intervento dell'Assessore ai trasporti, avevo cercato di dimostrare che l'articolo 2, nel testo proposto dalla Commissione, non conteneva motivi di perplessità circa la validità costituzionale dell'articolo medesimo. Perché, come il testo della legge dice chiaramente, l'azienda non espropria nulla, non espropria né le linee aeree, né le linee marittime, né le ferrovie, né le autolinee. Chi esproprierà, eventualmente, saranno gli organi che hanno il potere di concedere o di revocare le concessioni, non l'azienda. L'azienda è il soggetto che agirà nel campo dei trasporti, ma su mandato, evidentemente, degli organi che hanno la potestà amministrativa circa le concessioni medesime. E infatti dice l'articolo: « L'azienda pertanto può », (a che cosa è abilitata l'azienda?) « a) gestire servizi pubblici di trasporto extraurbano su autolinea e filotranviari; b) gestire » (naturalmente per poter gestire queste linee occorrerà che l'azienda abbia le concessioni dall'organo che queste concessioni dà, vale a dire l'Amministrazione regionale) « linee marittime ed aeree di cabotaggio tra i porti e gli scali della Regione ». Chi è l'organo competente a dare queste concessioni previa revoca o, alla scadenza, non rinnovo di queste concessioni? E' il Ministero competente o i Ministeri competenti.

Altrettanto si dica per le ferrovie per le quali, giustamente, i colleghi comunisti propongono la soppressione, non già per un motivo di diritto costituzionale, ma perché abbiamo, come sinistra, direi (oserei dire come Consiglio regionale) già presa una diversa linea nel passato: cioè noi desideriamo che quelle ferrovie che conservano una validità (perché anche qui bisogna essere chiari; questa è

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

la mia posizione da sempre), che hanno una loro validità economica e sociale, siano statizzate.

In concreto, non più ferrovie in concessione, ma Ferrovie dello Stato, ferrovie a scartamento normale e non già a scartamento ridotto, per avere in Sardegna un'unica rete ferroviaria, gestita dallo Stato o dall'Azienda delle Ferrovie dello Stato. Quindi non ci sono motivi di perplessità di carattere giuridico-costituzionale, ci sono motivi di opportunità.

Ora, per esempio, io non capisco le osservazioni che si fanno per le linee marittime che collegano la Sardegna (queste mi pare che siano, in concreto, le cose) con le isole minori. Io stamattina, un po' interrompendo, un po' per celia, ma anche un po' seriamente, accennavo agli elicotteri: chi ci dice che domani non ci possa essere in Sardegna una rete di elicotteri? (Già negli Stati Uniti d'America ci sono reti di elicotteri, cioè esiste il trasporto con l'elicottero che se, purtroppo, viene usato anche per aggredire l'indipendenza dei popoli, è anche un mezzo di trasporto pacifico). Chi domani può negare all'azienda regionale trasporti di poter istituire delle linee di trasporto con gli elicotteri? Ecco perché, a mio parere, concordo — e con me i colleghi del mio Gruppo — con l'emendamento dei comunisti di sopprimere la lettera c) per motivi di opportunità, per motivi di indirizzo, perché noi siamo per la statizzazione delle ferrovie in concessione.

Dato che ci sono parlo anche sull'altro emendamento dei colleghi comunisti che è aggiuntivo all'articolo 2, benché considerato come un articolo a se stante, signor Presidente. Qui, in concreto, — come dire? — si rinnova non tanto un potere, quanto un dovere che l'Assessorato ai trasporti dovrebbe compiere, che finora non ha mai esplicitato in quanto ha vissuto alla giornata (normalmente i trasporti erano legati al turismo, e gli Assessori competenti facevano molto turismo e poco trasporti, cioè trasportavano se stessi negli aerei per visitare nazioni estere, per esempio; però l'Assessorato ai trasporti e i compiti che dovrebbe avere sono un'altra cosa).

I trasporti si vede che seguono come

un'ombra malefica l'Assessore Ghinami perché, pure essendo stato designato ai lavori pubblici, la disgrazia ha voluto che i trasporti l'abbiano seguito nel nuovo incarico (dico disgrazia per i lavoratori, non per l'Assessore). Cioè, in concreto, credo che in questo articolo aggiuntivo non si faccia altro che ribadire quello che dovrebbe essere il compito preminente dell'Assessore ai trasporti. Non aggiunge nulla ma, secondo me, non è neppure superfluo, perché si ribadisce che è l'autorità politica che deve prendere le decisioni e non già la azienda regionale dei trasporti, che dovrebbe avere meri compiti esecutivi e non operare come altri enti e aziende regionali che si sovrappongono al potere politico; l'azienda dovrebbe eseguire la volontà della Giunta regionale, supposto che un giorno o l'altro abbiamo una Giunta che abbia una volontà di fare eseguire qualche cosa. Ecco perché, anche su questo articolo 2 bis, noi esprimiamo, signor Presidente, parere favorevole.

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

SPANO (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi, in Commissione, abbiamo dato il nostro assenso all'articolo 2 nel testo così come è stato presentato al Consiglio, perché eravamo e siamo convinti che non ci fossero preoccupazioni di legittimità costituzionale che impedissero al Consiglio di approvare un testo così come quello che è stato proposto, per i motivi che ha detto anche testé il collega Zucca e che noi condividiamo in pieno. Però riconosciamo che motivi di opportunità che sono stati rilevati, tra l'altro, anche dai sindacati dei lavoratori, suggeriscono di restringere il campo dell'azienda trasporti che stiamo per costituire alle sole linee automobilistiche, lasciando ad una deliberazione successiva del Consiglio la possibile estensione dell'attività dell'azienda a quegli altri campi che abbiamo indicato nell'articolo 2, e che ricadono, praticamente, nelle competenze statutarie della Regione nel settore dei trasporti al di là delle ferrovie in concessione che però, forse, in questo momento, non è

opportuno attribuire anche all'azienda, appunto perché con l'azienda intendiamo compiere un primo passo al quale dovranno, successivamente, seguire altri passi e con l'estensione dell'attività dell'azienda e, soprattutto, come noi tutti ci auguriamo, una volta che verranno riconosciute alla Regione maggiori competenze in tutto il settore, con la istituzione dell'ente regionale trasporti. Noi pensiamo, infatti, che l'ente sarà l'organismo che veramente potrà aiutare la Regione a risolvere i problemi dei trasporti nella loro interezza, consentendo all'Amministrazione regionale di effettuare quella attività programmatica nel settore che, fino ad oggi, non ha potuto effettuare e che con l'azienda trasporti potrà soltanto iniziare per una parte. E' per questo motivo che è stato presentato dai colleghi Roych, Lai, Defraia e Dessanay l'emendamento che restringe l'attività dell'azienda al settore delle sole linee automobilistiche.

Per quanto attiene all'articolo 2 è stato proposto dai colleghi Raggio, Birardi, Pugioni e Montis l'emendamento numero 8 che prevede l'istituzione dell'articolo 2 bis; ora ci sembra che si tratti di andare a dire cose che la Giunta di per sé deve già fare, cioè andare a dire in legge: la Giunta deve fare questo; ma la Giunta, queste cose, già le deve fare di per sé. Questa osservazione noi la vorremmo fare anche per il successivo articolo 3 che abbiamo approvato in Commissione, ma sul quale anche in Commissione abbiamo espresso qualche riserva perché ci sembrerebbe più materia di ordine del giorno, da approvare, magari, a conclusione della discussione in corso, che di cose che si debbono dire in legge. Andare a dire in legge che la Giunta deve indire delle conferenze periodiche regionali a carattere zonale al fine di promuovere la partecipazione delle comunità eccetera, per il coordinamento dell'attività nel settore dei trasporti, e lo stesso per quanto riguarda le Ferrovie concesse, mi pare dire cose che di per sé la Giunta deve fare, che possiamo dire meglio, probabilmente, con un ordine del giorno da approvare alla conclusione della discussione. Per cui vorrei proporre ai colleghi del Gruppo comunista e al Presidente di acco-

gliere la proposta di una sospensione della votazione sia dell'emendamento numero 8 dei colleghi comunisti, sia del successivo articolo 3, per vedere, eventualmente, alla fine, o di concordare un articolo unico perché la materia è affine, oppure di tradurre l'emendamento numero 8 che propone l'istituzione dell'articolo 2 bis e l'articolo 3 in un ordine del giorno, che potrebbe essere approvato all'unanimità alla fine della discussione.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, e sempre che siamo tutti d'accordo per una breve sospensione sulla votazione dell'emendamento numero 8 e dell'articolo 3 che leggeremo in seguito, vorrei chiedere il parere della Giunta sugli emendamenti presentati.

Ha facoltà di parlare l'Assessore ai lavori pubblici e trasporti per esprimere il parere della Giunta.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. La Giunta, nell'esprimere le sue perplessità sull'articolo 2 della legge, aveva praticamente fatto presenti alcune cose: prima di tutto la dicitura: « l'azienda può » anziché « l'azienda deve », specificando esattamente le cose che dovesse fare, perché anche questo era stato, a suo tempo, motivo, da parte dello Stato, per respingere la legge; non erano, infatti, ben specificate le mansioni e i compiti che venivano attribuiti all'azienda. Quindi, mi pare che una delle prime cose da fare sia quella di precisare meglio i compiti dell'azienda e questo lo fa solamente l'emendamento numero 11 a firma Roych, Lai, Defraia e Dessanay. Il secondo punto è che questo emendamento supera un'altra difficoltà della legge. L'articolo 2 dice questo: « l'azienda regionale sarda trasporti ha per oggetto l'impianto e l'esercizio nel territorio della Regione sarda di servizi pubblici di linea extraurbani per il trasporto di persone e bagagli ». Ora, pensare di pubblicizzare servizi aerei e marittimi senza prevedere anche il trasporto merci diventa qualche cosa di irrazionale perché, se si dovesse pensare che noi con le Ferrovie complementari regionalizzate trasportiamo solamente i passeggeri mentre le merci conti-

nuano ad essere trasportate dagli attuali concessionari, sarebbe qualche cosa di completamente innaturale. Ecco perché stamattina, onorevole Zucca, mi sono permesso di dire che c'è stata un po' di fretta e di improvvisazione. Così pure vorrei far presente che, se noi dovessimo gestire i traghetti per Carloforte, per Palau, eccetera, potremmo trasportare i viaggiatori e i bagagli ma non trasportare le merci, il che sarebbe palesemente un assurdo.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). La Giunta doveva collaborare in Commissione.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Sto collaborando in questa sede, così come la Giunta era a disposizione della Commissione.

Il problema relativo alle merci, restando la formulazione attuale dell'articolo 2, non verrebbe risolto, anzi si creerebbe una situazione assolutamente assurda, perché le merci non potrebbero essere trasportate. Inoltre, per quanto attiene alle Ferrovie, c'è effettivamente un voto del Consiglio dell'aprile del 1964, che sottolineava l'esigenza di provvedere alla statizzazione di queste ferrovie e, in tale attesa, alla nomina di un Commissario con una gestione governativa transitoria. Ora, siccome lo Stato nel 1952 ha rinnovato la concessione alle Ferrovie Complementari e alle Strade Ferrate Sarde fino al 1988, potrebbe, esso stesso, riscattare e gestire queste ferrovie, perché a noi, dicevo stamane, non è data la possibilità, nella legislazione attuale, di gestire linee ferroviarie.

Quindi, tenuto conto di queste difficoltà, e cioè che non è specificato quali sono i compiti dell'azienda; che non viene affrontato il problema delle merci; e, infine, che dobbiamo rispettare il voto del Consiglio del 1964, la Giunta, decisamente, è favorevole ad accogliere l'emendamento numero 11 e a non accogliere gli altri. Personalmente, poi, dissento da quello che diceva l'onorevole Spano. A me l'emendamento numero 8 Raggio, Birardi, Puggioni e Montis mi sembra quanto mai opportuno, perché dà all'Assessore la possibilità, attraverso la legge, di pretendere anche da chi

non ha avuto la concessione dalla Regione di attenersi alle direttive di coordinamento; infatti, se questo spesso non è avvenuto non deve essere attribuito a malanimo dell'Assessore o a sua cattiva volontà, ma alla mancanza degli strumenti legislativi adatti.

PRESIDENTE. Se l'onorevole Spano non insiste nella sua proposta, metterei in votazione anche l'emendamento numero 8 istitutivo dell'articolo 2 *bis*.

Metto in votazione, per primo, l'emendamento numero 7 a firma Raggio, Birardi, Puggioni e Montis. Chi l'approva alzi la mano.

(Non è approvato)

Metto ora in votazione l'emendamento numero 11 a firma Roych, Lai, Defraia e Desanay. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato)

Metto infine in votazione l'emendamento numero 8, istitutivo dell'articolo 2 *bis*, a firma Raggio, Birardi, Puggioni e Montis. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato)

Si dia lettura dell'articolo 3.

MEDDE, *Segretario*:

Art. 3

L'Amministrazione regionale — tramite l'A.R.S.T. — indirà conferenze periodiche regionali ed anche a carattere zonale, al fine di promuovere la partecipazione delle comunità e delle loro rappresentanze alla elaborazione dei programmi di sviluppo del servizio pubblico dei trasporti nell'Isola.

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

(E' approvato)

Si dia lettura dell'articolo 4.

MEDDE, Segretario:

Art. 4

L'A.R.S.T. ha i seguenti organi: il Presidente, il Consiglio di amministrazione, il Collegio dei Sindaci.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

MEDDE, Segretario:

Art. 5

L'A.R.S.T. è amministrata dal Consiglio di Amministrazione, che dura in carica tre anni, composto dal Presidente e da sei Consiglieri tutti nominati con decreto del Presidente della Giunta regionale, secondo le designazioni successivamente indicate: il Presidente scelto dalla Giunta regionale, i Consiglieri designati rispettivamente uno dall'Assessore ai trasporti e turismo, uno dall'Assessore all'industria e commercio, uno dall'Assessore alle finanze, tre dall'Assessore al lavoro e pubblica istruzione; i consiglieri designati dall'Assessore al lavoro e pubblica istruzione sono scelti tra una rosa di nomi designati dai Sindacati dei lavoratori.

Il Presidente e il Consiglio di amministrazione durano in carica tre anni e non sono rinnovabili nel triennio immediatamente successivo.

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

MEDDE, Segretario:

Emendamento sostitutivo parziale Aned-da-Tufani-Medde-Lippi:

« La frase finale del capoverso dicente: "I Consiglieri designati dall'Assessore al lavoro e pubblica istruzione sono scelti tra una rosa di nomi designati dai Sindacati dei lavoratori" è sostituita con la seguente: "I Consiglieri designati dall'Assessore al lavoro e pubblica istruzione sono scelti tra una rosa di cinque nomi indicati, mediante elezione, dai dipendenti dell'A.R.S.T. I designati debbono essere dipendenti dell'Azienda" ». (1)

Emendamento sostitutivo totale Milia-Zucca-Pinna Pietro:

« Art. 5: L'A.R.S.T. è amministrata dal Consiglio di Amministrazione, che dura in carica tre anni, nominato con decreto del Presidente della Giunta regionale; il Consiglio di Amministrazione è composto da:

a) 3 Consiglieri designati dall'Assessore al lavoro e pubblica istruzione, scelti tra una rosa di nomi designati dai sindacati dei lavoratori;

b) 2 rappresentanti dei dipendenti della Azienda, di cui uno in rappresentanza degli impiegati e uno dei salariati, eletti a scrutinio segreto dai dipendenti di ciascuna categoria;

c) 3 rappresentanti degli enti locali sardi, di cui due sindaci e uno Presidente di Amministrazione provinciale eletti dal Consiglio regionale;

d) 3 esperti in materia di trasporti eletti dal Consiglio regionale. Per le elezioni dei rappresentanti di cui ai punti c) e d) ciascun consigliere non potrà votare per più di due nomi.

Il Presidente è eletto dal Consiglio di amministrazione. Il Presidente e il Consiglio di amministrazione non sono rinnovabili nel triennio immediatamente successivo ». (9)

PRESIDENTE. Poiché nessuno dei presentatori dell'emendamento numero 1 è, in questo momento, presente in aula, ha facoltà di parlare l'onorevole Zucca per illustrare l'emendamento numero 9.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Dirò subito, signor Presidente, dopo una breve illustrazione del-

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

l'emendamento, che chiederò alla sua cortesia di sospendere la votazione su questo articolo per vedere, se è possibile, fra i vari Gruppi, trovare una intesa perché la questione del Consiglio di amministrazione credo che sia una delle cose fondamentali della legge. Leggendo il testo dell'articolo 5 siamo rimasti un po' sorpresi nel vedere come dovrebbe essere formato il Consiglio di amministrazione dal quale, in concreto, vengono esclusi non solo gli enti locali ma anche una minima rappresentanza dei dipendenti dell'azienda e, soprattutto dal fatto che ciascuno degli Assessori ai trasporti, all'industria e alle finanze designa una persona di suo gradimento. E' la prima volta che in una legge nazionale e regionale un Assessore ha questa potestà. Si trattasse di un funzionario la cosa sarebbe discutibile: sono molte le leggi in cui l'Assessore designa un funzionario del suo Assessorato a far parte di un Consiglio di amministrazione. Qui no; qui sembrerebbe — non vuol essere una malignità la mia — che ciascuno degli Assessori può designare un capo elettore di suo gradimento, praticamente. E' proprio la prima volta che un Assessore designa uno qualsiasi, un cittadino preso dalla strada, a far parte del Consiglio di amministrazione. Ripeto: fosse stato un funzionario la cosa sarebbe discutibile, ma più normale; è completamente anormale che un organo individuale, come è un Assessore, possa scegliere il primo che gli capita e metterlo in un Consiglio di amministrazione. (*Interruzioni*)

Io mi baso sul testo. A parte questi tre rappresentanti scelti dalla strada da ciascuno degli Assessori, ci sono poi i tre consiglieri designati dall'Assessore al lavoro e pubblica istruzione e qui vorrei dare un suggerimento: state attenti a non indicare gli Assessorati con tutte le attribuzioni che hanno oggi, perché domani può darsi che l'Assessorato al lavoro sia legato alla rinascita anziché alla pubblica istruzione, per cui è meglio indicare in ogni legge, sempre, « l'Assessore competente »; in questo caso, poi, la pubblica istruzione non c'entra proprio niente, evidentemente. Per questi tre consiglieri noi proponiamo che l'Assessore li scelga tra i nomi de-

signati dai Sindacati. Inoltre, mentre manteniamo in concreto la rappresentanza dei sindacati, proponiamo che nel Consiglio di amministrazione ci siano degli esperti...

ROYCH (D.C.). Ci vogliono esperti tecnici. Perché sappiamo che cosa sono gli esperti!

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Un esperto può essere un tecnico e anche non essere un tecnico; può essere un esperto di politica dei trasporti, non necessariamente un ingegnere della motorizzazione, anzi è augurabile che non siano ingegneri della motorizzazione, ma funzionari, evidentemente, esperti di politica dei trasporti. Cioè, l'azienda deve fare la politica dei trasporti e sceglie esperti in politica dei trasporti. Ecco perché la parola « esperti », che è molto più lata, mi sembra molto più giusta della parola « tecnico ».

ROYCH (D.C.). Ma sappiamo gli esperti che ci sono nei vari enti regionali!

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Va be', va be', la colpa non è di quelli che ci sono: è di chi li nomina.

ROYCH (D.C.). Perché sono nomine politiche, troppo spesso; ed allora ci vuole una dizione precisa.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Mi consenta, onorevole collega, quando un organo politico fa una nomina, è sempre una nomina politica, nel senso che deriva da un organo politico. A questo non si può sfuggire, anche l'Assessore è un organo politico, non è un organo tecnico, evidentemente; la Giunta è un organo politico e il Consiglio è un organo politico: le nomine sono politiche. Il problema è di chi si nomina, cioè di avere il senso di responsabilità di mettere nel Consiglio di amministrazione non Tizio perché procura voti o perché al Congresso porta duemila tessere, come è successo finora (o duemilacinque, se penso al vostro partito che è un po' più grosso) ma delle persone che, sia pure nominate da un organo politico, abbiano quel minimo di requisiti, di capacità, per cui non succeda quello che stamattina prean-

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

nunciava il collega Ghinami, di una azienda dei trasporti che nel giro di un anno ha raddoppiato il suo passivo. Evidentemente qualcosa non funziona. E quello che non funziona è che prima c'era un presidente che non sapeva comandare i dirigenti tecnici che erano nella azienda privata e oggi, invece, c'è un funzionario qualsiasi che ci passa a tempo perso, come *hobby*, per cui chi comanda in quella azienda non è più il Consiglio di amministrazione o il presidente, ma sono i soliti ingegneri che c'erano prima, i quali, essendo amici dei privati, hanno tutto l'interesse, evidentemente, di riabilitare la gestione privata e far fallire la gestione pubblica. Chiusura della parentesi.

Ora il collega Dessanay (ecco perché chiedo la sospensiva, signor Presidente) ritiene che pur non essendo essi, in linea di principio, contrari a rivedere la cosa, ampliando un po' la questione della rappresentanza delle amministrazioni comunali, la questione degli esperti, la questione del personale, almeno qualche funzionario, ad esempio dell'Assessorato ai trasporti, dovrebbe far parte del Consiglio di amministrazione. Noi non abbiamo nulla in contrario a sospendere la discussione su questi emendamenti per vedere se è possibile trovare un accordo sulla composizione del consiglio di amministrazione che, ripeto, dovrebbe essere la cosa più seria dell'azienda. Infatti dal consiglio di Amministrazione dipende tutto il domani dell'azienda: se ci saranno persone serie, competenti, andrà in un modo, se saranno persone, invece, che vanno lì soltanto per avere un posto di sottogoverno, le cose andranno in un altro modo. Ed ecco che si capisce la sfiducia dell'Assessore ai trasporti nelle pubblicizzazioni, essendo egli di quella parte che tutti conosciamo, di quella parte che fa le nomine non in base alla valutazione di capacità, ma in base ad altre questioni, cioè, se uno conta nel partito, per cui vediamo, non so, un rappresentante di libri fare il presidente di un ente che distribuisce acqua e così via (non perché un rappresentante di libri non sia una persona encomiabile; forse però un altro potrebbe essere più competente, no?). Se facessimo qui l'elenco

di tutti i presidenti che sono stati nominati, trovarne uno al posto giusto sarebbe una cosa estremamente difficile, proprio perché non è un incarico politico, è un incarico di sottogoverno, perché la politica è una cosa seria e il sottogoverno è una cosa schifosa. Ecco perché, signor Presidente, dopo aver brevemente illustrato l'emendamento, chiederei la sospensione sulla faccenda in modo che potessimo concordare.

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

DESSANAY (P.S.I.). Noi siamo d'accordo per la sospensiva, signor Presidente, anche breve.

PRESIDENTE. Va bene. Il parere della Giunta?

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Siamo d'accordo sulla sospensiva anche perché condividiamo, in larga parte, le preoccupazioni dell'onorevole Zucca.

PRESIDENTE. Allora sospendiamo la discussione sull'articolo 5. Si dia lettura dell'articolo 6.

MEDDE, *Segretario*:

Art. 6

Il Presidente ha la legale rappresentanza dell'Azienda.

Egli convoca e presiede il Consiglio di Amministrazione fissando l'ordine del giorno che, salvo casi di eccezionale urgenza, deve essere comunicato ai Consiglieri almeno cinque giorni prima della data fissata per la riunione.

Cura l'ordinaria amministrazione della Azienda e vigila sulla esecuzione delle deliberazioni del Consiglio.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo totale a firma Lai-Dessanay-Defraia. Se ne dia lettura.

MEDDE Segretario:

« Art. 6: "Il Presidente ha la legale rappresentanza dell'Azienda.

Egli convoca e presiede il Consiglio di Amministrazione, cura l'ordinaria amministrazione dell'Azienda e vigila sulla esecuzione delle deliberazioni del Consiglio" ». (5)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dessanay per illustrare questo emendamento.

DESSANAY (P.S.I.). L'emendamento è stato presentato unicamente per una migliore formulazione dell'articolo, non per altro. Si tratta di una formulazione che ha una maggiore chiarezza, una maggiore precisione.

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

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Il collega Dessanay ha detto che è più chiaro, non so se sia esatto; è più conciso forse. Se avesse eliminato la questione della convocazione...

SPANO (D.C.). E' questione di Regolamento.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Per i consigli comunali, per esempio, la convocazione è una cosa molto importante, non è una questione regolamentare. Io non ne faccio una questione di Stato, però, secondo me, si è agito anche in base a quel documento che abbiamo ricevuto dal Rappresentante del Governo; mi pare che non guasta nulla dare delle garanzie ai membri del Consiglio di amministrazione, fissando le modalità di convocazione in legge. Cinque giorni possono essere pochi, non lo so, se ne può discutere; ma, secondo me, metterlo in legge, dà maggiore sicurezza e garanzia a tutti i membri del Consiglio di amministrazione e anche al Consiglio e alla Giunta regionale. Non ne farei una questione molto importante, però non credo che sia neppure necessario sopprimere le precise disposizioni dell'articolo 6. Della cosa, quanto meno, si può discutere.

A me, dico la verità, il testo della Commissione, caro collega Dessanay — e lo dico a tuo onore — che tu sei il Presidente —, pare migliore.

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

RAGGIO (P.C.I.). Anche io non vedo l'utilità dell'emendamento proposto dai colleghi Lai, Dessanay e Defraia. A parte le considerazioni che faceva poc'anzi il collega Zucca, circa le garanzie che vengono date dal fatto che il Presidente convoca la riunione del Consiglio sulla base di una comunicazione che deve essere fatta entro un certo termine, c'è da considerare che la Commissione, con l'articolo 6, ha recepito integralmente le osservazioni fatte dal Governo in quella nota, discussa e discutibile, ma che, comunque, può essere da noi considerata come materiale sul quale si possa lavorare. Infatti il testo che propone il Governo è questo: « Il Presidente ha la legale rappresentanza dell'azienda; egli convoca e presiede il Consiglio di amministrazione fissando l'ordine del giorno che, salvo casi di eccezionale urgenza, deve essere comunicato ai consiglieri almeno cinque giorni prima della data fissata per la riunione. Cura la ordinaria amministrazione dell'azienda e vigila sulla esecuzione delle deliberazioni del Consiglio ». E' il testo esatto, perfettamente corrispondente a quello dell'articolo 6. Ora, io non capisco perché vogliamo modificarlo, che necessità ne abbiamo? Non ne vedo la utilità sul piano sostanziale. Per altro, anche se non condivido le preoccupazioni esagerate di molti colleghi sul fatto che possiamo fornire pretesti al Governo, se possiamo però eliminare al massimo questi eventuali appigli, recepiamo il testo presentato dal Governo e buona notte! Questa è la mia opinione: se non c'è una ragione sostanziale...

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

DESSANAY (P.S.I.). Ritiriamo l'emendamento... Piuttosto mi si fa notare che mancherebbe il soggetto... a me pare di no, ad ogni

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

modo qualcuno ritiene che l'ultimo comma manchi di soggetto. Ma è chiaro quale è il soggetto. Chi « cura l'ordinaria amministrazione » è sempre il Presidente. Questo si vedrà, comunque, in sede di coordinamento.

PRESIDENTE. L'emendamento Lai-Desanay-Defraia si intende ritirato. Metto in votazione l'articolo 6. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato)

Si dia lettura dell'articolo 7.

MEDDE, Segretario:

Art. 7

Il Collegio dei sindaci è composto da tre membri effettivi e da due supplenti i quali durano in carica tre anni.

Uno degli effettivi è designato dalla Presidenza della Corte dei Conti tra i magistrati della Corte medesima — Delegazione per la Sardegna — uno effettivo e uno supplente scelti tra i funzionari dell'Assessorato alle finanze e uno effettivo e uno supplente scelti tra una rosa di nomi proposta dall'Ordine dei commercialisti della Sardegna.

I Sindaci sono nominati con decreto del Presidente della Giunta regionale.

Il decreto contiene l'indicazione del membro del Collegio cui è demandata la Presidenza.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo parziale a firma Tufani-Medde. Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

« Il secondo comma dell'articolo è sostituito dal seguente: "Uno degli effettivi è designato dalla Presidenza della Corte dei Conti tra i magistrati della Corte medesima — Delegazione per la Sardegna — uno effettivo e uno supplente scelti tra i funzionari dell'Assessorato alle finanze e uno effettivo e uno supplente scelti tra i dipendenti dell'Azienda" ». (2)

PRESIDENTE. Poiché nessuno chiede di illustrarlo ha facoltà di parlare l'Assessore Ghinami.

GHINAMI (P.S.U.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Non credo che si possano scegliere i sindaci tra i dipendenti dell'azienda. Quindi la Giunta è dell'avviso che debba essere mantenuto il testo approvato dalla Commissione, con la scelta di un sindaco effettivo e di uno supplente tra i nomi proposti dall'Ordine dei Commercialisti.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Tufani-Medde. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato)

Metto in votazione l'articolo 7. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato)

Si dia lettura dell'articolo 8.

MEDDE, Segretario:

Art. 8

Il Presidente della Giunta regionale, sentita la Giunta medesima, su proposta dell'Assessore ai trasporti e turismo, può sciogliere il Consiglio di amministrazione, affidandone la gestione straordinaria a un Commissario.

Entro il termine massimo di sei mesi dallo scioglimento il Consiglio di amministrazione verrà ricostituito.

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

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Io non ho presentato emendamenti però vorrei chiedere: che significa « il Presidente della Giunta può sciogliere... », cioè, si deve aggiungere: dorme male, si alza al mattino, telefona agli altri colleghi della Giunta: « Come hai dormito? Male? anch'io; scendiamo e sciogliamo il Consiglio di

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

amministrazione ». Il Consiglio di amministrazione ha dei doveri, ma anche dei diritti: bisogna, cioè, motivare quello che deve essere motivato. Per sciogliere il Consiglio di amministrazione ci debbono essere dei motivi. Cioè ci deve essere un qualche cosa, un criterio generale in base al quale agisce il Presidente della Giunta. Diversamente è un Consiglio di amministrazione che deve stare sempre attento a come ha dormito il Presidente della Giunta. E deve telefonare continuamente al segretario per sapere come ha dormito. Voi capite che se fa questo non fa il suo lavoro, anzi rischia di far fallire l'azienda. Ritengo perciò opportuno chiedere all'onorevole Presidente di sospendere la discussione su questo articolo, per vedere di definire con maggiore esattezza quando si può sciogliere il Consiglio di amministrazione.

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

DESSANAY (P.S.I.). Io sono d'accordo per la sospensiva.

PRESIDENTE. Il parere della Giunta?

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. La Giunta non si oppone alla richiesta dell'onorevole Zucca.

PRESIDENTE. Va bene. Passiamo allora all'articolo 9. Se ne dia lettura.

MEDDE, *Segretario*:

Art. 9

Entro sessanta giorni dall'approvazione della presente legge sarà emanato, con decreto del Presidente della Giunta regionale, su conforme deliberazione della Giunta medesima e su proposta dell'Assessore ai trasporti, il regolamento d'attuazione che dovrà contenere le norme relative all'amministrazione e al funzionamento dell'Azienda, nonché ai controlli e alla vigilanza e alla tutela dell'Amministrazione regionale.

Si applicano all'Azienda le norme della legge regionale 1° agosto 1966, n. 5.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato)

Si dia lettura dell'articolo 10.

MEDDE, *Segretario*.

Art. 10

In aderenza all'interesse pubblico e alle particolari esigenze dello sviluppo economico e sociale della Sardegna e allo scopo di provvedere alla riorganizzazione degli autoservizi extraurbani sardi ed al loro accentramento nell'A.R.S.T., l'esercizio delle linee automobilistiche extraurbane le cui concessioni sono scadute, o revocate, o dichiarate decadute, è trasferito all'Azienda stessa.

PRESIDENTE. All'articolo 10 sono stati presentati due emendamenti. Se ne dia lettura.

MEDDE, *Segretario*:

Emendamento sostitutivo totale Lai-Dessanay-Defraia:

« Art. 10: "Per la concessione dei servizi pubblici automobilistici di cui all'articolo 1 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, sia in caso di istituzione di nuove linee che in caso di rinnovo delle concessioni, di revoca o di decadenza l'A.R.S.T. ha diritto di preferenza su tutti gli altri concessionari, fatti salvi i diritti di indennizzo di cui alla legge su citata" ».
(6)

Emendamento sostitutivo totale Raggio-Milia-Melis Pietrino-Montis-Puggioni-Pedroni:

« Art. 10 "In aderenza all'interesse pubblico e alle particolari esigenze dello sviluppo economico e sociale della Sardegna, e allo sco-

po di provvedere alla riorganizzazione degli autoservizi extraurbani sardi e al loro accentramento nell'A.R.S.T., e sulla base di un programma che sarà predisposto dalla Giunta regionale alla luce dei criteri direttivi contenuti nel IV programma esecutivo di rinascita, la Giunta regionale promuove la revoca, e decide il non rinnovo delle concessioni di autolinee extraurbane.

L'esercizio delle linee automobilistiche extraurbane le cui concessioni sono scadute e non rinnovate, o revocate, o dichiarate decadute, è trasferito all'A.R.S.T." » (12)

PRESIDENTE. Per illustrare l'emendamento numero 6 ha facoltà di parlare l'onorevole Dessanay.

DESSANAY (P.S.I.). In Commissione, a proposito della questione relativa a questo emendamento, si era svolta una notevole discussione e si era finito per non tenere nel debito conto le osservazioni fatte dal Rappresentante del Governo nelle ipotesi, appunto, relative alla decadenza, al rinnovo, alla concessione, eccetera. Ora, tenendo presenti le osservazioni fatte dal Rappresentante del Governo, abbiamo ritenuto, anche in questo caso, per ragioni di opportunità, di evitare la dizione precedente. Mi pare che il testo dell'emendamento sia chiarissimo e che si illustri da sé.

PRESIDENTE. Per illustrare l'emendamento numero 12 ha facoltà di parlare l'onorevole Raggio.

RAGGIO (P.C.I.). Anche io mi richiamerò, questa volta, alle osservazioni del Rappresentante del Governo per trarre argomenti a sostegno del nostro emendamento. In realtà che cosa dice il Governo a questo proposito? Considera l'articolo 13 del disegno di legge della Giunta, il quale articolo 13, evidentemente, riferendosi all'articolo 3 dello Statuto, stabilisce che la Giunta determina il trasferimento all'azienda, previo non rinnovo o decadenza delle concessioni secondo un programma da essa approvato, eccetera, e poi aggiunge: « Potrà essere disposta la revoca delle con-

cessioni in atto in conformità dei principi stabiliti dalla legge del 1939 » e termina, dicendo: « la determinazione della Giunta regionale di cui al comma precedente equivale a dichiarazione di pubblica utilità ». Quali sono le osservazioni del Governo a questo proposito? Il Governo non contesta (difficilmente poteva farlo) l'articolo 3 dello Statuto, però suggerisce il modo migliore attraverso il quale questa potestà legislativa esclusiva della Regione può essere esercitata. Infatti il Governo dice che il fondamento del potere di revoca dovrebbe riposare non già sulla venuta cessazione delle ragioni di pubblico interesse che determinarono la concessione, ma sulla convenienza, nel pubblico interesse, di provvedere ad una riorganizzazione degli autoservizi extraurbani sardi e al loro accentramento totale o parziale nell'azienda. E aggiunge: « Il potere di non rinnovo delle concessioni definitive, di non proroga di quelle provvisorie [mi pare che sia il caso nostro, questo delle provvisorie, se non vado errato, in Sardegna], e di revoca [quest'ultima col fondamento prima precisato] dovrebbe essere esercitato sulla base di un programma predisposto dalla Giunta regionale, alla luce dei criteri direttivi che dovrebbero essere contenuti nella legge ». Noi, in sostanza, non facciamo altro, con il nostro emendamento, che recepire integralmente queste osservazioni. Recepirle integralmente, al fine di non rinunciare a niente della potestà legislativa esclusiva in questo campo della Regione e di stabilire, non solo il trasferimento all'azienda regionale delle concessioni non rinnovate, revocate o decadute — ché questo è un aspetto — ma affrontando l'altro aspetto di determinare, per la Regione, poteri di revoca e di rinnovo delle concessioni, stabiliti, non già sulla base della legge del '39, ma sulla base di quei criteri che il Governo stesso ci suggerisce. Cioè la esigenza di...

ABIS (D.C.), Presidente della Giunta. Nel caso in cui fossero contenuti in questa legge dei criteri; ma i criteri contenuti nel IV programma esecutivo sono criteri di larga impostazione, non sono criteri per i quali la revoca...

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

RAGGIO (P.C.I.). Onorevole Abis, io capisco, lei, in sostanza, dice: va bene tutto, salvo il fatto che in legge noi non stabiliamo i criteri direttivi. Questa mi pare sia la sua affermazione.

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Noi facciamo riferimento a un documento che dà i criteri per la revoca, i criteri per la politica...

RAGGIO (P.C.I.). Ma è evidente, ma è chiaro, ma si capisce...

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Per la revoca noi dobbiamo fare riferimento, necessariamente, ad una legge che fissi i motivi per cui... poiché non ne esiste una nostra, siamo costretti a riferirci alla legge del '39. Ecco perché ho motivi di dubbio su questo emendamento.

RAGGIO (P.C.I.). Questo che lei dice è vero, ma io contesto il fatto che il quarto esecutivo non stabilisca criteri direttivi generali, a mio parere il quarto esecutivo...

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Per la pubblicizzazione, ma non ci sono i criteri per la revoca.

RAGGIO (P.C.I.). No, no, onorevole Abis, tutta la prima parte del capitolo che riguarda i trasporti del quarto esecutivo fa un discorso che riguarda proprio i criteri, sulla base dei quali l'intero settore dei trasporti deve essere riorganizzato e pubblicizzato.

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Ma non dice i motivi per i quali si può revocare. Non è detto.

RAGGIO (P.C.I.). Ma i motivi non sono quelli che dico io, sono quelli che dice il Governo. Il Governo sostiene che io posso revocare sulla base della convenienza di provvedere ad una riorganizzazione degli autoservizi extraurbani sardi e al loro accentramento nell'Azienda. Questo non lo dico io, ma il Governo, e se lo dice il Governo perché non ci debbo crede-

re? Io sono convinto che questo è giusto. Aggiunge però il Governo che tutto questo deve avvenire sulla base di un programma predisposto dalla Giunta regionale, alla luce di criteri direttivi che occorre stabilire in legge. Orbene, noi diciamo nell'emendamento: la Giunta predisponga il programma; i criteri direttivi non è necessario stabilirli in legge perché, a nostro parere, sono già previsti nel quarto programma esecutivo. Per cui io credo che l'emendamento che si propone recepisca integralmente, a questo proposito, i suggerimenti del Governo, consenta di fissare in legge una normativa del regime delle concessioni in Sardegna sulla base dell'articolo 3 dello Statuto e, soprattutto, di avviare rapidamente la pubblicizzazione, perché è evidente che se noi dobbiamo pensare di utilizzare le norme nazionali in questa materia, per revocare, o per non rinnovare le concessioni, ci rendiamo conto delle difficoltà che incontreremo.

Ora i casi sono due, onorevole Presidente: o mettiamo questa questione in legge, come noi riteniamo sia giusto e come proponiamo, oppure, non v'ha dubbio, dobbiamo immediatamente e sollecitamente, dico nelle prossime settimane, predisporre una nostra legge regionale che concerna il regime delle concessioni in Sardegna. Qui non c'è scampo. Ma non è che questa questione possa essere elusa; senza affrontare questa questione, ebbene, l'azienda che andiamo a costituire rimane sospesa per aria. Quindi, a nostro parere, la questione può essere regolata nella legge regionale. Questa è la nostra proposta, ma non vi è dubbio che, nel caso in cui la maggioranza decidesse di non accettarla, noi ci troveremmo di fronte alla necessità di regolare, con una nuova legge regionale, questa questione che, invece, potrebbe essere regolata con l'emendamento che noi proponiamo.

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

SPANO (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi riteniamo che l'emendamento numero 6 elimini parecchie delle perplessità che erano affiorate in Commissione, e

che esistono ancora in Consiglio, in ordine alle difficoltà che possono nascere dalla osservanza del regime attuale delle concessioni e dalla necessità che la legge che stiamo per approvare sia rispettosa, per quanto possibile, del regime vigente. Per questo ci sembra che l'emendamento proposto dai colleghi Lai, Desanay e Defraia tenga conto di queste esigenze in quanto si richiama, puramente e semplicemente, alla legge che è in vigore e che dice: « Per la concessione dei servizi pubblici automobilistici di cui all'articolo 1 della legge del 1939, sia in caso di istituzione di nuove linee che in caso di rinnovo delle concessioni, di revoca o di decadenza [e quindi sono previsti tutti i casi] l'azienda regionale sarda trasporti ha diritto di preferenza su tutti gli altri concessionari, fatti salvi i diritti di indennizzo di cui alla legge succitata ». Ci sembra che, con questa dizione, sia garantita la volontà politica che noi esprimiamo qui in Consiglio di camminare nella direzione della pubblicizzazione del settore, in quanto viene dato alla azienda dei trasporti diritto di preferenza su tutti gli altri concessionari in tutte le fasi che si riferiscono alle concessioni, sia provvisorie che definitive, sia alle concessioni in fase di istituzione di nuove linee, sia in caso di revoca e di decadenza. Ecco, ci sembra che questa dizione sia quella che meglio garantisce e che crea meno problemi.

La proposta invece di cui all'emendamento numero 12 ci lascia perplessi e riteniamo che presti il fianco ad alcune osservazioni, proprio tenendo presente quelle fatte dal Rappresentante del Governo in riferimento proprio alla questione delle concessioni. Tra l'altro, il Rappresentante del Governo faceva notare che non è possibile che si possa programmare, in qualche modo, la revoca, perché la revoca deve essere riconosciuta dalla Giunta regionale, dall'organo concessionario, per inadempienze di clausole previste all'atto della concessione. Quando queste inadempienze si verificano la Giunta regionale deve provvedere alla revoca; è vero che sino ad oggi non si è mai arrivati alla revoca, perché non c'è stata una volontà politica decisa in questo senso, in questa direzione, anche perché non

c'era lo strumento per dare una revoca che avesse un qualche significato. Il Rappresentante del Governo dice: « Per quanto riguarda quest'ultima ipotesi [cioè l'ipotesi della revoca] è stato osservato che non sembra possibile legare l'esercizio del potere sanzionatorio di competenza della autorità concedente, che si concreta nell'adozione dei provvedimenti di decadenza, ad un piano approvato dalla Giunta regionale », invece nell'emendamento proposto si prevede proprio che la Giunta promuova la decadenza, la revoca, e non conceda quindi il rinnovo della concessione sulla base del programma predisposto dalla Giunta medesima. Quindi non riesco a capire come il collega Raggio dica che l'emendamento è in linea con le osservazioni del Rappresentante del Governo: è in pieno e netto contrasto.

Per altro, non è che ci giuriamo su queste cose, perché abbiamo lavorato in condizioni non certamente ideali; la Commissione ha fatto un lavoro improbo, ed io colgo l'occasione aggiungendo la mia alle osservazioni che hanno fatto i colleghi, per raccomandare alla Giunta, per il futuro, che gli uffici, quanto si trovano di fronte a provvedimenti legislativi così impegnativi, dedichino a queste cose un po' più di attenzione di quella che non è stata dedicata a questo problema. Perché da parte degli uffici competenti della Regione, a questo problema, io ritengo che non sia stato dedicato il minimo di attenzione: questo lo abbiamo rilevato tutti, lo rilevo anch'io, e ritengo mio dovere dirlo. Perché se la Commissione si fosse trovata in condizioni diverse, avrebbe potuto lavorare con più tranquillità e avrebbe potuto portare in Consiglio un testo meglio elaborato che ci avrebbe tolto dalle difficoltà in cui oggi ci troviamo ad operare. Noi riteniamo che l'emendamento numero 6, comunque, sia quello che meno presta il fianco alle osservazioni eventuali da parte del Governo.

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

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho l'impressione che abbiano ragione, una volta tanto, entrambi i

collegli. Cioè, il collega Raggio ha ragione quando parla della necessità di un programma o di un piano, che deve giustificare il motivo per cui le concessioni non rinnovate, decadute o revocate passano all'azienda pubblica. Ecco il piano. Perché avviene questo? Ci deve essere cioè una giustificazione di politica economica, di politica dei trasporti perché questo fatto avvenga. D'altra parte, però, ha ragione il collega Spano, in riferimento alla questione della revoca. La revoca non può essere decisa soltanto in base ad un piano: il piano consente che le concessioni revocate in base ai motivi previsti dalla legge, passino all'azienda pubblica e non ad un altro concessionario privato. Ecco, a mio parere, come deve porsi il problema. Cioè, è necessaria una cosa e l'altra. Dico la verità che, rileggendo il testo dell'articolo 10 della Commissione che non accenna al motivo della revoca, ma parla proprio del perché tutte le concessioni non rinnovate, decadute o revocate, passano alla azienda pubblica mi sembra che sia il migliore. Perché? Perché giustamente non parla di preferenza, onorevole Spano; « preferenza » è il termine usato dalla legge nazionale. Parla di preferenza proprio perché manca un piano e un programma. Quando invece un organo pubblico fa un piano e un programma in base al quale ha necessità di pubblicizzare le varie concessioni per passare ad una azienda pubblica, non deve fare preferenze; dice soltanto: « è trasferita », cioè, il testo dell'articolo, a mio parere, è più chiaro sotto questo profilo. Naturalmente, per quanto riguarda la revoca è chiaro che, sinché noi...

SPANO (D.C.). Scusi, però il testo della Commissione praticamente sancisce il dovere del trasferimento immediato ed automatico di tutte le linee; può darsi che l'azienda non ritenga opportuno il trasferimento.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). No, no, onorevole Spano, l'azienda non deve ritenere niente; la azienda non ha potestà di ritenere niente perché chi fa la politica dei trasporti non è la azienda... chi fa la politica dei trasporti è la Regione. Non è l'azienda, l'azienda esegue.

E' tutto il discorso che si faceva poco fa. La azienda esegue la politica dei trasporti della Regione, non la determina. « E' trasferito »; certo, questo è il principio, evidentemente, che bisogna affermare. Ma non parla l'articolo di tutte le linee, parla di quelle le cui concessioni sono scadute o revocate o dichiarate decadute. E anche le nuove, certo. Se vogliamo fare una azienda pubblica è chiaro che dobbiamo arrivare a pubblicizzare tutte le linee.

SPANO (D.C.). Può darsi che, in qualche caso, sia ritenuto opportuno, nell'interesse generale, non trasferire.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Onorevole Spano: « è trasferito » che cosa significa? Significa che lo Assessore, salvo casi eccezionali, deve fare il decreto di concessione all'azienda pubblica. Può darsi che abbia anche motivi per dire che quella linea non la trasferisce: deve però motivarlo e potrà farlo solo in casi molto eccezionali. « E' trasferito » non significa niente, perché per poter trasferire una concessione occorre sempre l'atto amministrativo: non ci sono trasferimenti *opes legis*, mi consenta. (*Interruzione dell'onorevole Dettori*).

Ma non è esatto neppure questo. Perché questo è un principio, è una direttiva che si dà alla Giunta. Ed è chiaro che noi Consiglio regionale, il giorno in cui un Assessore non fa il trasferimento dobbiamo chiedere la motivazione, cioè deve essere in grado l'Assessore di dirci perché « eccezionalmente » non ha trasferito quella linea, quella concessione all'azienda pubblica. Quindi non si tratta di preferenze, a mio parere, si tratta proprio della necessità di impostare un piano e di applicarlo, se ci crediamo alle cose; se non ci crediamo, va bene, allora ci stiamo prendendo in giro fra di noi. Cioè se noi crediamo che il coordinamento dei trasporti pubblici possa essere fatto, solo ed esclusivamente, almeno nel campo delle linee automobilistiche, da una azienda pubblica, dobbiamo trarne le conseguenze, amici miei. Ecco perché a me non spaventa la frase « è trasferito », perché, ripeto, per poter trasferire occorre sempre l'atto amministrativo, cioè il decreto di concessione da

parte dell'Assessore competente, però diamo la direttiva. « Preferenza » è un termine così eufemistico, così lieve, che ad un certo punto è facile dare una giustificazione: non preferisco perché ritengo che il concessionario privato gestisca quella linea meglio dell'azienda pubblica. Basta questo per giustificare il fatto della preferenza. Invece la direttiva è un fatto generale; una eventuale eccezione alla regola deve essere motivata, sul piano politico, di fronte al Consiglio regionale. Ecco, perché, ripeto, ben guardando i due emendamenti, l'articolo 10, che in un certo senso parla di interesse pubblico, di particolari esigenze dello sviluppo e pone come scopo la riorganizzazione, è preferibile. Lo si può dire anche meglio, ma è certo che nell'articolo 10 si tiene conto di qualcosa di generale, di un piano, praticamente.

Per quanto riguarda la revoca, salvo che noi legiferiamo in materia in base alla nostra competenza esclusiva, è pacifico che dobbiamo applicare le leggi dello Stato. C'è un articolo dello Statuto che dice: finché non interviene una legge regionale in materia di competenza della Regione, si applicano le leggi dello Stato. Quindi, nel momento in cui parliamo di revoca è indispensabile, a mio avviso, il richiamo alla legge nazionale. Noi possiamo, evidentemente, fare una legge organica per tutte le concessioni, non soltanto per quelle del settore dei trasporti, che rechi norme relative ai motivi di revoca, ma finché non la facciamo, dobbiamo applicare la legge dello Stato. Ecco perché, signor Presidente, è opportuno lasciare l'articolo 10 così com'è, oppure fondere i due emendamenti perché tutti e due i colleghi hanno ragione: per alcuni aspetti ha ragione il collega Raggio, per altri aspetti ha ragione il collega Spano.

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

DETTORI (D.C.). Signor Presidente, io credo che questo articolo sia uno degli articoli più importanti di questo disegno di legge, forse l'articolo centrale, perché noi abbiamo approvato un emendamento sostitutivo totale

all'articolo 2, sul quale poi non sono sorti grandi contrasti, nel quale abbiamo detto che l'Azienda dei trasporti deve istituire servizi pubblici automobilistici. Non abbiamo individuato né il tempo nel quale l'Azienda riuscirà a costituire una tale ampiezza di servizi, da coprire tutto il territorio della Sardegna, né quanto sarà grande questo spazio che le vogliamo riservare. Ora, l'articolo che riguarda le concessioni ci dice proprio questo: che la Azienda deve sorgere attraverso la acquisizione di servizi già esistenti, ai quali noi possiamo arrivare soltanto se questi servizi vengono tolti agli attuali concessionari. Il punto centrale che mi sembra sia emerso dalla discussione, per il quale io mi permetto di insistere, è di sapere se effettivamente noi vogliamo che, appena giunto il momento della decadenza del concessionario, o quando si verificassero fatti che giustificino la revoca di concessioni nelle quali il concessionario gode, immediatamente dopo la Giunta debba dare questo stesso servizio alla azienda che ne diventa essa, automaticamente, la nuova concessionaria. Io sostengo la tesi che l'articolo 10 è formulato in modo tale da non lasciare dubbi, che immediatamente la concessione deve essere trasferita alla azienda. Naturalmente l'Assessore competente deve compiere tutti gli atti che sono necessari, cioè ci deve essere un decreto di concessione nuova, però l'esercizio delle linee automobilistiche è trasferito. Io dico che qui si guarda meno allo strumento giuridico che mette in essere il trasferimento e più si guarda al fatto che l'esercizio è trasferito. Poi provveda la Giunta, provveda l'autorità che di questa facoltà gode, a proporre agli organi competenti, a fare, se è competente, questo decreto di trasferimento e questo decreto di nuova concessione.

Noi dobbiamo chiederci, è qui il punto centrale: l'azienda viene istituita con la legge, l'azienda ha uno scopo che è quello di gestire i servizi automobilistici, come arriverà a gestirli? Quante concessioni sono in scadenza immediata? Quante linee automobilistiche nuove si possono istituire? Quante concessioni possono essere revocate? Quale spazio coprirà? Cioè, estenderemo i servizi automobilistici im-

mediatamente a tutto il territorio della Sardegna, cioè toglieremo subito a tutti i concessionari le attuali concessioni, oppure programmeremo questa espansione dei servizi? Tanto è che il collega Raggio ci dice: bisogna fare un programma. Il collega Spano e gli altri che hanno presentato l'altro emendamento, i colleghi Lai, Dessanay e Defraia, affrontano invece il problema diversamente. Può essere che una concessione venga a scadenza e che la azienda ancora non sia pronta in quel certo territorio della Sardegna, non abbia altri servizi per i quali debba immediatamente esercire la linea che viene abbandonata dai precedenti concessionari. Io credo che di concessionari di servizi automobilistici forse ce ne siano una cinquantina tra grossi e piccoli. Ma una volta, ricordo, mi informai di questa situazione: ce ne sono molti. Può essere che una piccola linea, ecco, quella che collega Tempio ad Oschiri, per fare un esempio, l'azienda non abbia in quel momento la possibilità di gestirla, anche se essa venisse revocata. Ora io credo che bisognerà un momento soffermarci su questo. Abbiamo sospeso l'esame di un altro articolo, credo che niente di male ci sia se sospendiamo l'esame anche di questo, ed arriviamo ad una formulazione che possa essere chiara per tutti o la più chiara possibile per tutti.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi vorrei sentire il parere della Giunta.

GHINAMI (P.S.U.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Questo, a mio avviso, è il punto centrale della legge, perché solo da questo articolo si evince la volontà di pubblicizzare tutto. Senza questo articolo, così come è formulato, si lasciano ampie possibilità ad una pubblicizzazione che può essere parziale e può essere dilazionata nel tempo. Quindi, forse, l'articolo da vedere con la maggiore attenzione è questo. Su questo punto credo che ciò che ha detto l'onorevole Dettori sia veramente esemplare. Credo, così, per quanto attiene al problema del diritto di preferenza, di cui parla l'emendamento Lai - Dessanay - Defraia, che sarebbe più facile il passaggio della

legge, minori le difficoltà da superare nell'iter della legge, perché non vi sarebbe la precisa disposizione, come c'è nell'articolo 10, di pubblicizzare tutto quanto il settore delle autolinee. E' una scelta politica, oltre che una scelta di ordine tecnico. Però, secondo me, io condivido anche le preoccupazioni che hanno dettato l'emendamento Raggio - Milia ed altri. E cioè, in altri termini, può verificarsi questo fatto: che noi stiamo organizzando l'azienda di un determinato settore che è particolarmente importante. Ad un certo punto vi è un concessionario che rinuncia ad una linea che, magari, è molto lontana dal luogo dove l'azienda si sta organizzando e bisognerebbe, con una enorme spesa, provvedere a quella piccola linea, perché, attraverso l'articolo 10, si dice che automaticamente è trasferita all'azienda. Non c'è possibilità di scappatoia, a mio avviso, onorevole Zucca, con la dicitura dell'articolo 10. Comunque, io sono d'accordo per la sospensione perché mi sembra che questo sia il nocciolo di tutta quanta la questione.

PRESIDENTE. Anche la discussione dell'articolo 10 rimane allora sospesa. Si dia lettura dell'articolo 11.

MEDDE, Segretario:

Art. 11

Gli indennizzi per la revoca di concessioni di autolinee saranno commisurati al valore degli impianti fissi e del materiale mobile, ai sensi dell'articolo 7 della legge 28 settembre 1939, n. 1822.

La valutazione avverrà sulla base dello stato obiettivo degli impianti e del materiale mobile, di cui si farà analitica descrizione tecnica.

Nella determinazione degli indennizzi si terrà conto dei contributi in conto capitale concessi dall'Amministrazione regionale ai concessionari revocati e inerenti gli impianti fissi e il materiale mobile oggetto dell'indennizzo.

Gli indennizzi saranno determinati da un collegio arbitrale composto da tre membri: uno nominato dall'Amministrazione regionale,

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

uno dal concessionario revocato, uno dal Presidente del Tribunale competente per territorio.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 12.

MEDDE, Segretario:

Art. 12

Lo stato giuridico e il trattamento normativo ed economico e previdenziale del personale dipendente dall'Azienda è regolato dalle norme legislative e dai contratti collettivi nazionali di lavoro concernenti i dipendenti delle aziende pubbliche di trasporto e dagli accordi aziendali.

Il personale appartenente alle imprese di trasporto, che cessino l'attività ai sensi dell'articolo 10, passa alle dipendenze dell'Azienda sempre che sia in attività di servizio da almeno sei mesi prima della cessazione e con la posizione giuridica e la qualifica maturate in tale momento.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento aggiuntivo Roych - Defraia - Lai. Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

« Alla fine dell'articolo aggiungere: "tranne che per i titolari che siano stati indennizzati" ». (10)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Roych per illustrare questo emendamento.

ROYCH (D.C.). L'articolo in fondo si illustra da sé. Quando nel secondo comma l'articolo 12 così stabilisce: « Il personale appartenente alle imprese di trasporto passa alle

dipendenze dell'azienda, sempre che sia in attività di servizio da almeno sei mesi prima della cessazione, con la posizione giuridica e la qualifica maturate in tale momento ». L'emendamento vuole aggiungere: « tranne che per i titolari che siano stati indennizzati » cioè, in effetti...

BRANCA (P.S.I.), Assessore al turismo. E loro familiari.

ROYCH (D.C.). Io ho inteso « tranne che per i titolari », perché avviene che nelle piccole imprese, nelle piccole ditte, il concessionario, il titolare, funge anche da direttore generale dell'azienda, per cui si rischierebbe di doverlo assorbire nell'azienda con una qualifica, certamente, non equiparata, quindi io credo che il punto sia estremamente importante. E comunque, oltre questo, nella prima parte dell'articolo 12 si parla del riconoscimento dello stato giuridico e del trattamento normativo ed economico del personale che è regolato dai contratti collettivi nazionali, eccetera. Ora qui c'è già una posizione nostra, e cioè l'invito alla Giunta ad esaminare la possibilità, una volta approvata la legge, di intervenire presso l'azienda per dare al personale stesso i contratti di lavoro delle aziende pubbliche nazionali e di accollarsi, il potere pubblico, la Regione stessa, una parte di queste spese.

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

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Io comprendo le buone intenzioni del collega Roych, però è veramente un non senso, parlando del personale delle aziende, parlare dei titolari. Fino a prova in contrario, il titolare è datore di lavoro, chi è titolare di una azienda non può essere il personale, è la persona che ha in concessione. Nel momento in cui uno è concessionario non può essere personale di sé stesso. Il fatto che lui poi guidi la macchina non ha nessuna importanza. Quello lì non è personale dell'azienda, quello è il titolare che guida la macchina. E' datore di lavoro di sé stesso,

oltre che di altri. Però, non possiamo mettere...

DESSANAY (P.S.I.). Nelle Tramvie erano tutti concessionari e funzionari dell'azienda.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Mi consenta, l'azienda di Cagliari era una società per azioni. Ora essendo una società per azioni è chiaro che la concessione era a nome della società, non a nome di tutti e del presidente che la rappresentava. Questo è chiaro, ma io dico questo: può darsi che il figlio di uno che aveva azioni delle Tramvie fosse impiegato alle Tramvie.

SPINA (D.C.). L'amministratore delegato era anche, contemporaneamente, direttore generale.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Beh, a mio parere, la figura dell'amministratore delegato prevale su quella del direttore generale. E quando uno è amministratore delegato in una azienda è datore di lavoro: può essere anche il direttore, ma è anche datore di lavoro, quindi non è personale. Non può amministrare sé stesso come personale, è assurda la cosa. Ecco perché dico che l'intenzione del collega Roych è buona, però parlare di titolari mentre si parla del personale è un po' un non senso. Troviamo un'altra formula, ma non è possibile che noi in una legge mettiamo che non possiamo assumere i titolari indennizzati. I titolari di una concessione, indennizzati o meno, non fanno parte del personale.

ROYCH (D.C.). Loro si ritengono personale perché, in effetti, non hanno altro personale per fare il servizio.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Allora, mi consenta, riflettendoci, dico che è un articolo pericoloso, perché lei, in concreto, quando non c'è indennizzo (supponiamo che non ci sia indennizzo) perché non si rinnova la concessione, oppure revoca per colpa grave, per cui non c'è indennizzo, lei automaticamente, in base a questo suo emendamento, i titolari deve assumerli. Perché non sono stati indennizzati! Lei dice che non possono essere assunti i titolari

indennizzati: è pericolosissimo questo. Ma, implicitamente, dice in legge che i titolari non indennizzati perché è decaduta la concessione, o perché vi è stata una revoca per colpa grave che non prevede l'indennizzo, devono essere assunti tra il personale. Questo è semplicemente assurdo. Quindi è chiaro, a mio parere, che si dovrebbe dire che nel personale non possono essere compresi i concessionari, indennizzati o meno — questo non ha importanza — perché essendo concessionari dovrebbero essere datori di lavoro, non personale dipendente da sé stessi. Ripeto, il fatto che uno lavori non toglie che la figura principale sia di concessionario. Il fatto che poi guidi la macchina sono affari suoi: può darsi che lo faccia per risparmiare un salario al lavoratore. Secondo me, quindi, bisogna dire che, indennizzati o meno, i titolari delle aziende non fanno parte del personale. Questo dobbiamo dire. Ed è più chiaro. Il collega Branca suggerisce anche « e loro familiari ».

LAI (D.C.). E' una battuta.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Non è una battuta, è un problema che può esistere. Perché ad un certo punto un concessionario può assumere 50 persone tra parenti e figli, come dice la legge, sei mesi prima, o fa finta di assumerli (magari manco li paga, perché svolgono un altro lavoro) e, automaticamente, questi devono essere passati in pianta stabile all'azienda. Quindi, la tesi del collega Branca, non è soltanto una battuta: bisogna stare attenti. C'è anche il lato contrario, cioè che il figlio di un povero diavolo che lavora con il padre, solo perché lavora con il padre, anziché con un estraneo, non può essere assunto. Certo, anche qui si porrebbe un momento di meditazione, secondo me, prima di votare. Grazie, signor Presidente.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, vorrei sentire il parere della Giunta.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Il parere della Giunta è che, anche qui, appunto come diceva l'onore-

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

vole Zucca, bisognerebbe pensarci un tantino sopra. Forse, sarebbe opportuno aggiungere: «tranne che per i titolari delle aziende di una certa importanza e loro familiari». Ad un certo punto noi troveremo delle vere difficoltà (non sto cercando di risolvere il problema) ma, concretamente, creeremo una serie di situazioni gravi perché ci sono delle persone, in notevole numero, che sono titolari di autolinee e che guidano materialmente la loro macchina e sono poco più di un autista qualunque, di un dipendente qualunque. Ecco, io mi preoccupo di questo fatto; possiamo anche spingere la nostra volontà di fare le cose giuste dicendo «tranne che per i titolari»; i titolari e i loro familiari non fanno parte del personale, alla data, per esempio, di oggi. Ecco, perché se c'è questo piccolo concessionario che ha un figliolo che lavora effettivamente con lui, perché dobbiamo escluderlo dall'azienda? Voglio dire: io sto proponendo, anche per questo, un attimo di riflessione. Sospendiamo un momento e pensiamoci, perché è un problema umano che deve essere attentamente considerato. Chi conosce queste piccole e piccolissime aziende sa quali situazioni umane vi siano in esse, dove ormai, praticamente, da qualche tempo a questa parte, il personale è costituito quasi integralmente da familiari, che lavorano nell'azienda come dipendenti stipendiati salariati.

PRESIDENTE. Allora sospendiamo anche l'articolo 12. E' evidente che a fine della discussione daremo una oretta di tempo, perché tutti questi articoli vengano coordinati. Mi corre però l'obbligo di dire che non possiamo andare avanti nella discussione, procedendo in questa maniera.

Si dia lettura dell'articolo 13.

MEDDE, Segretario:

Art. 13

Con decreto del Presidente della Giunta regionale sarà emanato il regolamento organico e la pianta organica e tabella numerica del personale amministrativo e tecnico della Azienda.

Tutto il personale è assunto per concorso pubblico, ad eccezione del personale di cui all'articolo 10.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo parziale a firma Tufani - Medde. Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

« Il secondo comma dell'articolo è sostituito dal seguente: "Tutto il personale è assunto per concorso pubblico, per titoli ed esame, ivi compreso il Direttore, ad eccezione del personale cui all'articolo 10" ». (3)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tufani, per illustrare questo emendamento.

TUFANI (P.L.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi abbiamo presentato questo emendamento che tende a togliere ogni possibilità di dubbio in fase di concorso; noi riteniamo che debba essere vincolante il fatto che chi concorre non possa concorrere per soli titoli o per solo esame: il concorso deve essere per titoli e per esami, al fine di dare, noi riteniamo, una maggiore garanzia sia sotto il profilo della scelta tecnica e sia anche sotto il profilo di una scelta che potrebbe essere anche politica. Ripeto, noi riteniamo che il concorso debba essere fatto per titoli o per esami. E questo nell'interesse della società che si va a costituire. Abbiamo incluso, fra il personale che deve essere assunto con questo sistema, anche lo stesso direttore dell'Azienda, cui nel testo della Commissione non si fa esplicito riferimento, mentre nel disegno di legge si diceva almeno che il direttore dell'Azienda doveva essere comunque assunto. Noi riteniamo che nella legge debba essere espressamente detto che la assunzione del direttore dell'azienda debba avvenire per titoli e per esami. Quindi, praticamente, noi facciamo riferimento all'articolo 10...

LAI (D.C.). La dizione è dell'articolo 12.

TUFANI (P.L.I.). Ecco, io ho ricopiato, esattamente, quello che era il testo dell'articolo 10, che era già sbagliato. Quindi il numero dell'articolo citato nell'emendamento deve essere modificato: articolo 12 anziché 10.

PRESIDENTE. Comunico che in questo momento è stato presentato un altro emendamento all'articolo 13 a firma Spano - Dessanay - Lai. Se ne dia lettura.

MEDDE, *Segretario*:

« Aggiungere all'inizio: "Entro 60 giorni dalla pubblicazione della presente legge" ».
(13)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spano per illustrare l'emendamento.

SPANO (D.C.). Ritengo che all'atto della redazione del testo in Segreteria siano sfuggite alcune cose. Innanzitutto il termine di 60 giorni che, chiaramente, la Commissione voleva per la emanazione del regolamento, per cui l'emendamento proposto da me e dai colleghi deve intendersi: entro 60 giorni dall'approvazione della presente legge, con decreto del Presidente della Giunta regionale, sarà emanato il regolamento. Bisognerebbe aggiungere « su proposta dell'Assessore ai trasporti ». « Entro 60 giorni dall'approvazione della presente legge, con decreto del Presidente della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore ai trasporti, su conforme deliberazione della Giunta medesima... » direi di portare nell'articolo 13 del testo della Commissione la dizione di cui al primo comma dell'articolo 14.

PRESIDENTE. Onorevole Spano, io la prego di formalizzare l'emendamento, diversamente diventa difficile comprenderlo.

SPANO (D.C.). All'articolo 13 direi di aggiungere questo: « entro 60 giorni dalla approvazione della presente legge sarà emanato... ».

PRESIDENTE. Onorevole Spano, dalla approvazione o dall'entrata in vigore della pre-

sente legge, o dalla pubblicazione? Sono cose diverse.

SPANO (D.C.). Dalla entrata in vigore: è la formula che usiamo adesso. Mi sono accorto adesso che la dizione era imprecisa.

PRESIDENTE. Allora va bene per « pubblicazione »?

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghinami per il parere della Giunta.

GHINAMI (P.S.U), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Sono piuttosto perplesso ad accogliere l'emendamento Spano e più, perché in base alle cifre che sono state portate circa gli oneri di gestione dell'azienda dovrebbe esserci una azione progressiva nella creazione dell'azienda; non pare che sia possibile, con i fondi messi a disposizione dalla presente legge, creare l'azienda in un sol colpo. Direi che questo emendamento si può accogliere se vengono convenientemente mutati e cambiati gli oneri di gestione previsti per la legge stessa. Noi possiamo prevedere di fare entro 60 giorni la tabella organica di tutta la azienda, ma dobbiamo avere le necessarie disponibilità finanziarie. Son due cose intimamente collegate. E' chiaro che, se questo emendamento (per il quale io non ho alcuna conclusione) viene accolto, deve essere modificata la entità dei finanziamenti messi a disposizione dell'azienda stessa.

PRESIDENTE. Onorevole Spano, lei mantiene l'emendamento?

SPANO (D.C.). Signor Presidente, io ritengo che le considerazioni portate dall'Assessore...

PRESIDENTE. Non posso darle la parola. Le chiedo solo se lei mantiene l'emendamento... Lo ritira? Va bene.

Metto in votazione l'emendamento Tufani - Medde. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

Metto in votazione l'articolo 13. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 14.

MEDDE, Segretario:

Art. 14

L'Amministrazione regionale è autorizzata a concedere all'A.R.S.T., in una o più soluzioni, contributi sino a L. 4.000.000.000, per la costituzione del fondo di dotazione dell'Azienda stessa e un contributo sino a lire 1.000.000.000 per la costituzione di un fondo riservato agli indennizzi.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 15.

MEDDE, Segretario:

Art. 15

Per la costituzione del fondo di dotazione e del fondo per gli indennizzi dell'A.R.S.T. di cui al precedente articolo 14 l'Amministrazione regionale è autorizzata a contrarre uno o più mutui fino ad un massimo di lire 5 miliardi, ad un tasso annuo di interesse non superiore all'8 per cento, da ammortizzare in non meno di dieci anni.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 16.

MEDDE, Segretario:

Art. 16

L'Amministrazione regionale è altresì autorizzata al pagamento delle spese occorrenti per l'ottenimento dei mutui di cui al precedente articolo 15.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 17.

MEDDE, Segretario:

Art. 17

Le rate di ammortamento dei mutui, comprensive di capitali ed interessi, contratti ai sensi del precedente articolo 15, devono trovare capienza nei limiti della quota dell'imposta sul consumo dei tabacchi devoluta alla Regione. Gli importi relativi sono imputati su appositi capitoli degli stati di previsione della spesa dei bilanci regionali, a partire dall'esercizio 1971.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 18.

MEDDE, Segretario:

Art. 18

Il Presidente della Giunta regionale, sentita la Giunta medesima, è autorizzato a richiedere, a favore degli Istituti o Enti che concederanno i mutui di cui all'articolo 15, garanzia fidejussoria al Tesoriere dell'Amministrazione o ad altri Enti pubblici o Istituti di credito.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 19.

MEDDE, Segretario:

Art. 19

L'Amministrazione regionale è autorizzata a concedere all'A.R.S.T. un contributo annuo di gestione di lire 375.000.000 per il 1970 e di lire 500.000.000 per gli anni 1971, 1972, 1973 e 1974.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 20.

MEDDE, Segretario:

Art. 20

Nello stato di previsione della entrata del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1970 è istituito il capitolo 41611 con la denominazione: « Ricavo dei mutui contratti per la costituzione del fondo di dotazione e del fondo per gli indennizzi dell'A.R.S.T. » e lo stanziamento di lire 5.000.000.000.

Nello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per lo stesso anno finanziario è istituito il capitolo 26526 « Costituzione del fondo di dotazione e del fondo per gli indennizzi da versare alla A.R.S.T. » e con lo stanziamento di lire 5.000.000.000.

Il capitolo 26526 è iscritto nella categoria n. 13 — Partecipazioni azionarie e conferimenti — di nuova istituzione.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 21.

MEDDE, Segretario:

Art. 21

Nello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1970 sono istituiti i seguenti capitoli:

Cap. 16159 — « Spese per il pagamento dei diritti di commissione per la concessione della fidejussione per l'integrale e puntuale pagamento delle rate di ammortamento dei mutui contratti per la costituzione del capitale di dotazione dell'A.R.S.T. e spese occorrenti per l'ottenimento dei mutui ».

Cap. 16523 — « Contributo annuo di gestione da versare all'A.R.S.T. ».

A favore dei capitoli 16159 e 16523 sono stornate rispettivamente le somme di 125 milioni e di lire 375.000.000 dal capitolo 27901 dello stesso stato di previsione.

Le spese derivanti dall'attuazione degli articoli 16 e 18 e dall'attuazione dell'articolo 19 della presente legge fanno rispettivamente carico ai capitoli 16159 e 16523 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1970 ed ai capitoli corrispondenti dei bilanci successivi.

Alla maggiore spesa relativa agli esercizi successivi si farà fronte con una quota delle maggiori entrate dell'imposta di consumo dei tabacchi derivanti dal loro naturale incremento.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 22.

MEDDE, Segretario:

Art. 22

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

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

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

(E' approvato).

Ritengo ora opportuno sospendere la seduta per mezz'ora onde permettere una migliore formulazione degli articoli di cui è stata sospesa la discussione.

(La seduta, sospesa alle ore 19 e 10, viene ripresa alle ore 20 e 30).

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenuti alla Presidenza una serie di emendamenti sostitutivi. Iniziamo con il primo. Si dia lettura dell'emendamento sostitutivo totale all'articolo 5 presentato dagli onorevoli Spano, Dessanay, Lai e Raggio.

MEDDE, Segretario:

« Art. 5 — L'A.R.S.T. è amministrata dal Consiglio di Amministrazione, che dura in carica tre anni, ed è nominato con decreto del Presidente della Giunta regionale su conforme deliberazione della Giunta.

Il Consiglio di Amministrazione è composto da:

a) 1 consigliere designato dall'Assessore ai trasporti;

b) 1 consigliere designato dall'Assessore alle finanze;

c) 3 consiglieri designati dall'Assessore al lavoro, scelti tra una rosa di nomi designati dai sindacati dei lavoratori;

d) 3 rappresentanti degli enti locali sardi eletti dal Consiglio regionale;

e) 3 esperti in materia di trasporti eletti dal Consiglio regionale. Per le elezioni dei rappresentanti di cui ai punti d) ed e) ciascun consigliere non potrà votare per più di due nomi.

Il Presidente è eletto dal Consiglio di Amministrazione tra i suoi membri. Il Presidente e il Consiglio di Amministrazione non sono rieleggibili per più di una volta ». (14)

PRESIDENTE. I presentatori intendono anche illustrarlo?

LAI (D.C.). Si intende illustrato.

PRESIDENTE. Gli altri emendamenti presentati all'articolo 5, e cioè l'emendamento n. 1 e l'emendamento n. 9, si intendono ritirati?

TUFANI (P.L.I.). Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TUFANI (P.L.I.). Signor Presidente, desidero fare una breve illustrazione dei motivi che ci inducono a non ritirare il nostro emendamento: noi non condividiamo l'emendamento a firma Dessanay e più, perché riteniamo che l'aver escluso dal Consigli di amministrazione la rappresentanza dei dipendenti delle aziende costituisca senz'altro un errore. Un errore perché siamo convinti che nessuno può meglio dei dipendenti giudicare della propria azienda, e agire per il suo bene. Ed in un certo senso gli scioperi che si sono avuti in quest'ultimo tempo hanno, se non sbaglio, proprio sottolineato questa presa di coscienza dei lavoratori. I lavoratori non scioperavano solamente perché avevano delle rivendicazioni sindacali; non scioperavano solamente per avere una busta paga un po' più consistente, ma perché essi si erano accorti che l'azienda privata, oltre tutto, era gestita male. Vi era il giudizio di questi lavoratori anche sulla stessa conduzione dell'azienda: giudizio che io accetto e condivido, ma che però, a un bel momento, non vedo estrinsecato in questa legge quando si escludono dalla gestione gli stessi lavoratori. Eravamo anche d'accordo su un'altra modifica, cioè di lasciare i sindacati, perché possiamo anche comprendere una certa funzione dei sindacati, ma con la aggiunta dei lavoratori. Era la proposta del collega Milia che, però, è stata ritirata un momento fa e, io ritengo, con spe-

ciosi motivi. Si è detto che questa proposta avrebbe portato ad una difficoltà della formazione del primo Consiglio di amministrazione. Io ritengo che questo sia uno specioso motivo, perché tante volte si sono varate leggi normative e per il primo periodo di applicazione sono state fatte delle norme transitorie. I lavoratori, io sono convinto, sono stati privati del loro più grande diritto: il diritto di poter partecipare alla gestione, di poter contribuire, responsabilmente, al buon andamento della azienda.

Il primo Consiglio di amministrazione, che era formato di sette persone, è stato ingigantito: lo si è portato ad 11, ma sono stati esclusi i lavoratori. Io ritengo che questo è il più grosso errore che abbia potuto commettere il Consiglio regionale nell'accettare e nel riproporre l'articolo così fatto. Non ci si dica: lo rivedremo domani, lo rifaremo domani, ci penseremo domani. Sappiamo già cosa vuole dire « domani ». E' il famoso verso della cornacchia che impera sugli alberi delle nostre campagne con il suo cra-cra-cra, e non finisce mai. Non ci si porti questa giustificazione perché noi non la accettiamo. Diciamo: ci è stata una precisa volontà politica da parte di quasi tutte le forze rappresentate in questo Consiglio di escludere i lavoratori dell'azienda dalla sua gestione. Ed ecco perché noi sosteniamo che è molto più facile parlare di partecipazione degli operai alla conduzione delle aziende, ma quando si arriva all'atto pratico di farli partecipare, come in questa occasione — ed era una cosa facile — li si ignora. Ognuno può trarre le conclusioni che vuole, però noi non possiamo accettare la formulazione di questo articolo, perché riteniamo defraudati i lavoratori di un loro preciso diritto.

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

SPANO (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, voglio far rilevare all'onorevole Tufani che i presentatori dell'emendamento non hanno assolutamente inteso escludere i rappresentanti dei lavoratori dal Consiglio di Amministrazione, perché i lavoratori saranno

presenti, se non altro, attraverso i tre consiglieri che verranno designati dall'Assessore al lavoro scelti tra una rosa di nomi designati dai sindacati dei lavoratori. Sarà lasciato al senso di responsabilità dei sindacati designare, eventualmente, lavoratori che fanno parte dell'azienda dei trasporti. Per cui lei ha detto qualche cosa che è inesatta, quando ha detto che noi intendiamo escludere i lavoratori dal Consiglio di Amministrazione. I lavoratori saranno presenti a tutti gli effetti nel Consiglio di Amministrazione che sarà, indubbiamente, un Consiglio che potrà badare agli interessi dell'azienda nel modo che sarà ritenuto più opportuno. Noi siamo contrari all'inserimento, in questa fase almeno, dei rappresentanti direttamente eletti dai lavoratori dell'azienda, perché questo comporterebbe, effettivamente, nella prima fase di costituzione dell'azienda, una difficoltà, in quanto si avrebbe la impossibilità di costituire il Consiglio di amministrazione non essendoci ancora i dipendenti della azienda: i dipendenti non potrebbero votare per la costituzione del Consiglio di amministrazione...

TUFANI (P.L.I.). Norma transitoria!

SPANO (D.C.). La norma transitoria non c'è e non c'è la necessità di complicare cose che sono semplici di per sé.

PRESIDENTE. Vorrei sentire il parere della Giunta.

ABIS (D.C.), Presidente della Giunta. La Giunta condivide le motivazioni addotte dall'onorevole Spano ed è favorevole all'accoglimento dell'emendamento Spano e più. E' contraria all'accoglimento dell'emendamento Tufani - Medde.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Spano - Dessanay - Lai e Raggio. Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova)*. Chi non lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

Si dia lettura dell'emendamento sostitutivo totale all'articolo 8 presentato dagli onorevoli Dessanay, Lai, Spano e Raggio.

MEDDE, *Segretario*:

« Art. 8 — "Ove sussistano gravi ragioni attinenti al funzionamento dell'Azienda il Presidente della Giunta regionale e su proposta motivata dell'Assessore ai trasporti e su conforme deliberazione della Giunta medesima, può sciogliere il Consiglio di amministrazione, affidandone la gestione straordinaria a un Commissario. Entro il termine massimo di sei mesi dallo scioglimento il Consiglio di amministrazione verrà ricostituito" ». (15)

PRESIDENTE. I presentatori intendono illustrarlo?

SPANO (D.C.). Non è necessario, si illustra da sé.

PRESIDENTE. Va bene, per il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Ghinami.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. La Giunta accoglie l'emendamento.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento a firma Dessanay e più. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'emendamento aggiuntivo all'articolo 10, presentato dagli onorevoli Spano, Dessanay, Lai e Raggio.

MEDDE, *Segretario*:

« Alla fine dell'articolo aggiungere: "Sulla base di un programma predisposto dalla Giunta regionale" ». (16)

PRESIDENTE. Rimangono gli emendamenti n. 6 e n. 12 presentati dai colleghi Lai -

Dessanay - Defraia e dai colleghi Raggio - Milia e più. Si intendono ritirati?

LAI (D.C.). L'emendamento numero 6 si intende ritirato.

RAGGIO (P.C.I.). L'emendamento numero 12 si intende ritirato.

PRESIDENTE. Va bene. Se nessuno domanda di parlare su questo nuovo emendamento, vorrei conoscere il parere della Giunta.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. La Giunta è favorevole all'accoglimento dell'emendamento.

PRESIDENTE. Metto allora in votazione l'articolo 10. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'emendamento aggiuntivo all'articolo 10 a firma Spano, Dessanay, Lai e Raggio. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'emendamento sostitutivo totale all'articolo 12 presentato dagli onorevoli Spano, Dessanay, Lai e Raggio.

MEDDE, *Segretario*:

« Art. 12 — "Lo stato giuridico e il trattamento normativo ed economico e previdenziale del personale dipendente dall'Azienda è regolato dalle norme legislative e dai contratti collettivi nazionali di lavoro concernenti i dipendenti delle aziende pubbliche di trasporto. Il personale appartenente alle imprese di trasporto, che cessino attività ai sensi dell'articolo 10, passa alle dipendenze dell'Azienda sempre che sia in attività di servizio da almeno 12 mesi prima della cessazione" ». (17)

PRESIDENTE. Rimane l'emendamento numero 10 a firma Roych, Defraia e Lai. Si intende ritirato?

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

LAI (D.C.). Si intende ritirato.

PRESIDENTE. Va bene. Il parere della Giunta sul nuovo emendamento all'articolo 12?

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. La Giunta è favorevole all'accoglimento dell'emendamento.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento sostitutivo totale all'articolo 12 a firma Spano, Dessanay, Lai e Raggio. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul testo unificato della proposta di legge: « Istituzione dell'azienda regionale trasporti (A.R.S.T.) » e del disegno di legge: « Istituzione dell'azienda trasporti ».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti . . .	58
votanti . . .	57
maggioranza .	29
favorevoli . .	44
contrari . . .	11
astenuti . . .	1
voti nulli . .	2

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Abis - Anedda - Atzeni - Bertolotti - Biggio - Birardi - Branca - Cabras - Campus - Concas - Congiu - Corona - Defraia - Dessanay - Dettori - Fadda - Floris - Francesconi - Ghinami - Gianoglio - Granese - Guaita - Isola - Lai - Ligios - Lilliu - Lippi - Maddalon - Masia - Medde - Melis G. Battista (P.C.I.) - Melis G. Battista (P.S.d'A.) - Melis Pietrino - Melis Antonio - Melis Tullio - Milia - Mistrone - Montis - Monni - Nuvoli - Orrù - Pedroni - Peralda - Pigliaru - Pinna

Pietro - Pisano - Puddu - Puggioni - Raggio - Roych - Serra - Soddu - Spano - Spina - Tronci - Tufani - Usai - Zucca.

Si sono astenuti: Presidente Contu).

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno ha domandato di parlare l'onorevole Serra. Ne ha facoltà.

SERRA (D.C.). Signor Presidente, vorrei sapere quando il Presidente della Giunta può rispondere alla interrogazione urgente presentata da me e dal collega Bertolotti in relazione alla Presidenza del Credito Industriale Sardo. Grazie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Presidente della Giunta.

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Signor Presidente, io non ho ancora ricevuto la interrogazione di cui mi richiede la risposta l'onorevole Serra. Non appena ne sarò in possesso e riuscirò a leggerla, fisseremo la data per la discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Serra, lei ha presentato l'interrogazione soltanto ieri sera. Stia tranquillo che — il servizio postale permettendo — l'interrogazione perverrà senz'altro al Presidente della Giunta.

Ha domandato di parlare l'onorevole Usai. Ne ha facoltà.

USAI (P.C.I.). In data 1° dicembre 1969 — in quel periodo le poste funzionavano — abbiamo presentato una interpellanza sul trattamento economico dei dipendenti della Regione in relazione al riassetto retributivo per i dipendenti statali. Desideriamo chiedere all'onorevole Presidente se non ritenga opportuno invitare l'onorevole Presidente della Giunta regionale a discutere l'interpellanza per consentire alla Giunta di informare il Consiglio sugli orientamenti della Giunta stessa in relazione ai problemi del personale che da 15 giorni porta avanti una azione sindacale attraverso lo sciopero ad oltranza. Grazie.

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

PRESIDENTE. Onorevole Presidente della Giunta?

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Io penso che possiamo discutere l'interpellanza anche domattina, nel momento in cui la Presidenza lo riterrà più opportuno.

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

MEDDE (P.L.I.). Signor Presidente, anch'io debbo denunciare il comportamento che assumono determinati Assessori in ordine ad interrogazioni ed interpellanze. Sin dal 14 novembre 1969 ho indirizzato una interrogazione all'onorevole Assessore Ghinami, circa la sistemazione e bitumatura di una strada di circconvallazione. Non basta: con raccomandata del 24 aprile di quest'anno sollecitavo una qualsiasi risposta. Non mi è stata data. Ora io chiedo se l'istituto dell'interrogazione ha ragione giuridica e politica di esistere, creando dei diritti e dei doveri, oppure se è opportuno sopprimerlo. Ci dicano in quale modo noi possiamo svolgere il nostro mandato in ordine a determinati problemi che sono segnalati dalle popolazioni.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Giunta?

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Credo che la Giunta, in questa direzione, possa avere certo alcune manchevolezze circa la rapidità nella risposta ai tanti argomenti che ci vengono sottoposti. Nel caso concreto sollecitato adesso l'onorevole Medde, per quello che io so, è stato pregato di attendere la formazione e la stesura del nuovo bilancio perché allo stato attuale non c'è una possibilità di finanziamento sul bilancio precedente. Lei però ha diritto di pretendere la risposta e di averla in aula; credo che questo possa avvenire al più presto. Io prego comunque il collega Ghinami, che è qui presente, di essere sollecito in questo adempimento.

MEDDE (P.L.I.). Ma io biasimo il sistema

in generale e mi pare che non si debba operare la quadratura del cerchio per dare una risposta. Non siamo dei pezzenti qualsiasi; abbiamo dignità pari se non superiore a quella degli onorevoli Assessori.

PRESIDENTE. Onorevole Medde, per cortesia, un linguaggio più parlamentare!

MEDDE (P.L.I.). Ma non siamo più dei ragazzini da prendere in giro.

PRESIDENTE. Onorevole Medde, la prego di tenersi calmo.

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Mantenendo la calma, probabilmente riusciremo ad intenderci un po' di più. Io credo che dal novembre scorso, quando lei ha presentato la interrogazione, onorevole Medde, in Sardegna e nel Consiglio regionale sia avvenuto un qualche cosa che è andato avanti fino al 21 di febbraio, e che un impegno così, di una certa consistenza, come la stesura del bilancio richiede un po' di tempo; il fatto è che, solo da poco, tutto l'apparato amministrativo ha ripreso a funzionare. Con questo io non voglio portare delle scusanti: io le do ragione, le ho detto che deve avere una sua risposta. Io solleciterò i colleghi, come me stesso, perché si riprenda con una sollecitudine maggiore a dare le risposte alle interrogazioni dei colleghi.

La prego, però, di non voler vedere del malanimo né il tentativo di trattare i colleghi in modo differente dal rispetto e dal diritto che i colleghi meritano. Abbiamo attraversato un periodo che lei conosce perfettamente. Se vuole vedere in questa situazione un animo differente da quello che noi abbiamo, lei è libero di dare i suoi giudizi. Però, io ritengo che anche noi abbiamo il dovere di difendere noi stessi l'istituto che rappresentiamo, senza usare parole troppo grosse. Certamente riprenderemo rapidamente, al più presto, a dare le risposte che, doverosamente, dobbiamo ai colleghi del Consiglio.

PRESIDENTE. Onorevole Medde, rapidissimamente.

VI LEGISLATURA

LXIV SEDUTA

13 MAGGIO 1970

MEDDE. Io prendo atto della dichiarazione del Presidente della Giunta. Ma, allo stesso tempo, avrei gradito che l'impegno, un po' elastico, di darci quanto prima una risposta, avesse un contenuto più pratico, più preciso: entro una settimana posso avere la risposta, sì o no!

PRESIDENTE. Onorevole Medde, comunque la Giunta ha dato alcune assicurazioni. Speriamo che siano mantenute.

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

La seduta è tolta alle ore 21 e 10.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Michelangelo Pira

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari
Anno 1970