

CXII SEDUTA**MARTEDI' 9 MARZO 1971**

Presidenza del presidente CONTU

I N D I C E

Congedi	2801
Disegni e proposte di legge (Annunzio di presentazione)	2801
Disegno di legge: «Modifica alla legge regionale 29 agosto 1966, n. 9, recante agevolazioni ai Comuni, alle Province e loro consorzi per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche». (84) (Discussione e approvazione):	
BRANCA	2802
FRAU	2803
MILIA	2804
PUGGIONI	2806
PIGLIARU	2807
MELIS G. BATTISTA	2809
MELIS ANTONIO, relatore di maggioranza	2810
TUFANI, relatore di minoranza	2812
GUAITA, Assessore ai lavori pubblici e trasporti	2815
PINNA GAVINO	2817
PEDRONI	2820
SPINA	2825
DEL RIO, Assessore agli affari generali, enti locali e personale	2825
(Votazione segreta)	2826
(Risultato della votazione)	2826
Risposta scritta a interrogazione	2802

La seduta è aperta alle ore 19 e 40.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo per motivi di salute l'onorevole Rojch per due giorni; l'onorevole Soddu per 4 giorni; l'onorevole Lai per 20 giorni. Se non vi sono osservazioni questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di presentazione di disegni e proposte di legge.

PRESIDENTE. Annunzio che sono stati presentati i seguenti disegni e proposte di legge:

dalla Giunta regionale:

«Approvazione di un atto modificativo della convenzione allegata alla legge regionale 28 ottobre 1964, n. 20, relativa alla gestione del servizio di Tesoreria della Regione autonoma della Sardegna».

«Modifica alla legge regionale 19 dicembre 1959, numero 20, sulla disciplina dell'indagine, ricerca e coltivazione degli idrocarburi».

«Variazioni allo stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1970 e per quello dell'Azienda Foreste Demaniali per lo stesso anno finanziario».

«Norme relative all'organizzazione, al funzionamento ed agli organici del personale degli Uffici e Servizi periferici regionali dell'agricoltura e delle foreste nonché all'opzione

dei dipendenti statali in posizione di comando, in servizio negli stessi Uffici».

«Convalidazione del D.P.G.R. 25 novembre 1970, numero 94, relativo al prelevamento dal fondo di riserva per spese impreviste della somma di lire 20 milioni a favore del capitolo 11131 del bilancio regionale per l'anno finanziario 1970»;

dai consiglieri Usai, Raggio, Cabras, Birardi, Congiu, Granese, Maddalon, Marica, Melis Giovanni Battista (P.C.I.), Melis Pietrino, Orrù, Montis, Puggioni e Pedroni:

«Provvedimenti per il diritto allo studio»;

dai consiglieri Raggio, Birardi, Cabras, Maddalon, Melis Pietrino, Usai, Montis, Marica, Congiu, Mistrone, Pedroni, Granese, Puggioni e Melis Giovanni Battista:

«Provvedimenti per favorire la libertà di stampa e di informazione»;

dai consiglieri Ligios, Floris, Gianoglio e Rojch:

«Modificazioni ed integrazioni della legge regionale 5 maggio 1965, numero 15, istituita del fondo per integrazione del trattamento di quiescenza e previdenza del personale regionale».

Risposta scritta ad interrogazione

PRESIDENTE. Comunico che è stata data risposta scritta alla seguente interrogazione:

«Interrogazione Melis Antonio sull'annunciata chiusura Commutazione S.I.P. di Iglesias». (255)

Discussione e approvazione del disegno di legge: «Modifica alla legge regionale 29 agosto 1966, numero 9, recante agevolazioni ai Comuni, alle Province e loro consorzi per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche». (84)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modifica alla legge regionale 29 agosto 1966, numero 9, recante agevolazioni ai comuni, alle province e loro consorzi per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche»; relatori di maggioranza l'onorevole Antonio Melis, di minoranza l'onorevole Tufani.

Vorrei ricordare agli onorevoli consiglieri

che per un accordo tra i Capigruppo testé concluso si è deciso di portare al primo punto dell'ordine del giorno la discussione di questo disegno di legge; per altro una richiesta in questo senso era stata fatta dalle organizzazioni sindacali e dalla Amministrazione comunale di Sassari.

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

BRANCA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la prima domanda cui dobbiamo rispondere è la seguente: è il provvedimento che viene al nostro esame (il disegno di legge numero 84) giusto, utile, opportuno, oppure no? La Giunta regionale, nella seduta del 13 luglio del 1970 prima, e la maggioranza della Commissione consiliare competente poi, lo hanno affermato e l'hanno riconosciuto. Ed effettivamente, anche a nome del Gruppo del Partito Socialista Italiano, non ho difficoltà, non solo a riconoscerlo, ma ad affermarlo con convinzione. Infatti, per le vicende politiche che spesso intralciano l'attività delle nostre amministrazioni comunali e provinciali, sia il Comune che l'Amministrazione provinciale di Sassari non hanno tempestivamente presentato la domanda prevista dalla legge. L'efficacia della legge è venuta così a cessare e, se noi non adottassimo il provvedimento invocato, la seconda città dell'isola non potrebbe realizzare la pubblicizzazione dei servizi di trasporto, perché assolutamente sprovvista dei mezzi finanziari necessari. Giusta ci pare la riduzione da 300 a 40 milioni della cifra da mettere a disposizione per l'amministrazione straordinaria, perché la cifra proposta di 300 milioni, cifra proposta dalla vecchia Giunta, è, senza dubbio, esagerata. Io però dico di più. La legge numero 9 prevedeva non solo le agevolazioni ai comuni, province e loro consorzi per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto, ma anche le agevolazioni per l'attuazione di complessi di opere pubbliche che avessero un carattere di organicità.

Prima di votare la legge, chiedo, pertanto, che l'onorevole Assessore ci dica se altri Comuni, province o consorzi, oltre a quello di

Sassari, si trovano nelle stesse condizioni per beneficiare della legge per la seconda parte; se hanno cioè dei progetti di piani organici di opere pubbliche che non possano essere ammessi a beneficiare della legge numero 9 per la tardiva o mancata presentazione delle domande da parte degli enti locali. In questo caso, anche se nella relazione della Giunta e della Commissione si parla soltanto della operazione della pubblicizzazione dei servizi di trasporto del Comune di Sassari, si deve chiarire che la legge in esame riguarda non solo il Comune o l'Amministrazione provinciale di Sassari, ma tutti i comuni della Sardegna.

Con questo chiarimento ed in questo spirito, noi voteremo a favore del disegno di legge nel testo approvato dalla Commissione. (*Consensi*).

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

FRAU (P.D.I.U.M.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io sono venuto in possesso del testo della Commissione esattamente due minuti fa e debbo dire che la lettura che ho potuto fare della relazione di maggioranza e di quella di minoranza, è stata quanto mai fugace e dunque superficiale.

Prendo la parola comunque, per dichiarare l'adesione della mia parte politica al provvedimento, anche se non vi è in me il convincimento (come dire?) completo, per come, soprattutto sin qua, l'iter del provvedimento indicato è stato condotto. Io ricordo che quando intervenni nel 1966 per la legge numero 9, affacciavo delle perplessità e dei timori. Dissi, tra le altre cose, mi pare di ricordare bene, che noi nutrivamo seri dubbi circa la possibilità di poter arrivare nei termini fissati dalla legge numero 9, che risale al 29 agosto 1966, a circa cinque anni fa; nutrivamo dubbi sulla possibilità, sulle capacità di perfezionare il provvedimento invocato, quello cioè di trasferire l'azienda dalla gestione privata a quella pubblica.

A distanza di cinque anni, ci viene presentata una relazione della Giunta che desta in noi enormi preoccupazioni per come lo studio

preliminare al provvedimento stesso è stato attuato; una relazione della Giunta che invoca lo stanziamento, addirittura, di 300 milioni, (ritenuti eccessivamente abbondanti dall'oratore che mi ha preceduto, che della Giunta precedente faceva parte) ridotti poi a 40 milioni a seguito di uno studio evidentemente più approfondito, più accorto, più attento. Ciò non toglie che il provvedimento debba essere accolto favorevolmente.

Io debbo dire che la situazione del servizio tranviario a Sassari è quanto mai penosa, a parte il fatto che in tanti anni di gestione privata — e lo dico da questo settore che per la gestione pubblica non ha mai fatto delle dichiarazioni d'amore — malgrado i contributi dati dall'Amministrazione regionale, soprattutto abbondanti da quando il Gruppo al quale fa parte l'oratore che mi ha preceduto ha contribuito ad attuare la politica del centro-sinistra; a parte tutto questo, il servizio tranviario di Sassari ha lasciato sempre a desiderare. Vi sono dei mezzi che sono, non dico antediluviani, ma addirittura inconcepibili per una società moderna. Non vi è stata mai una opera di ammodernamento, la pulizia lascia sempre a desiderare negli stessi abitacoli; so che non è stata mai fatta, per esempio, una opera di disinfestazione neppure nei periodi quando questa era indispensabile, cioè un'incuria totale. Ecco perché noi siamo favorevoli affinché si vari la pubblicizzazione di questi servizi. Ne comprendiamo l'importanza e dirò che giustifichiamo anche la nostra adesione per il fatto che il servizio tranviario di una città deve rispondere soprattutto ad una esigenza, che è quella sociale.

Naturalmente dei grossi problemi si affacciano, una volta che la pubblicizzazione verrà varata. Non sono soltanto dei problemi tecnici, e se problemi tecnici ci fossero soltanto, io direi che sugli stessi si potrebbe discutere e trovare una via e un punto d'accordo. Ma sorgono dei problemi di rifacimento totale del servizio tecnico. I pullmann attualmente in funzione non sono utilizzabili ancora per lungo tempo. Gli stessi mezzi non rispondono più alle esigenze che la popolazione di Sassari giustamente rivendica. E allora si presenta anche

VI LEGISLATURA

CXII SEDUTA

9 MARZO 1971

un altro problema, un grosso problema: una volta che la pubblicizzazione sarà raggiunta, e sarà finalmente perfezionato l'atto di costituzione del consorzio tra Amministrazione comunale e Provincia, perché questo possa effettivamente, veramente e concretamente rispondere alle aspettative, alle esigenze della popolazione di Sassari, io dico che non potrà vivere soltanto di vita propria. Infatti il servizio interno della città è un servizio sociale, perché nei tram non viaggiano i signori, nei tram viaggiano i lavoratori, viaggia la povera gente che non possiede un mezzo privato di trasporto. E allora il prezzo del biglietto necessariamente non potrà essere remunerativo. Ecco perché anche questo consorzio dovrà aver parte nella incubatrice protezionistica della Regione, delle casse regionali a meno che non si voglia che lo stesso consorzio abbia a finire tristemente o peggio della gestione privata.

Noi siamo, come dicevo, favorevoli. Mi pare che nella questione del passaggio della azienda al consorzio si potrà certamente trovare un punto d'accordo con il privato. Il problema grave, il problema serio, come dicevo poco fa, sorgerà una volta che sarà costituito questo consorzio, una volta che la gestione privata avrà ceduto il posto a quella pubblica. Come dicevo poco fa, questo provvedimento, questo disegno di legge ci è stato recapitato, emendato dalla Commissione, cinque minuti prima che io prendessi la parola. Io ne conoscevo per sommi capi il testo; vi sono state delle modifiche sostanziali, che io non voglio sottolineare ancora una volta, come quella, per esempio, dello studio affrettato, se non dicevo che si tratta di negligenza della Giunta che aveva stabilito la passività del periodo straordinario di gestione straordinaria in 300 milioni, poi ridotti a 40 milioni. Evidentemente la cosa in tutto questo periodo, in tutto questo tempo che va dal 1966 al 1971, ha maturato di più e lo studio ci ha portato ai limiti ai quali ci ha portato, cioè a dire che la previsione del passivo della gestione straordinaria va da 300 milioni a 40 milioni. Io mi auguro che il provvedimento ottenga il consenso di tutti, pur essendo io, ripeto, non troppo benevolo verso la

pubblicizzazione, perché abbiamo degli esempi eclatanti di fallimento per la pubblicizzazione di enti creati dalla Regione e dallo Stato. Pertanto, pur mantenendo quelle riserve che io ho sottolineato (naturalmente in modo anche disordinato perché, ripeto, il testo ci è stato fornito solo pochi minuti fa) il nostro voto, malgrado tutto questo, sarà positivo. (*Consensi a destra*).

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

MILIA (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, brevissimamente per fare alcune osservazioni sul disegno di legge che la Giunta oggi sottopone alla nostra attenzione, e profondamente modificato in Commissione, almeno per quanto riguarda la quantità della spesa. Infatti tutti noi ricordiamo che nella primavera scorsa, quando si discusse di questa questione la Giunta proponeva uno stanziamento di 300 milioni, cioè di 300 milioni da regalare, in effetti, alla ditta Pani che aveva gestito, come ha gestito, in Sassari i servizi urbani; alla ditta Pani che nel giro di pochi anni, in base alla legge numero 22, aveva già ricevuto, sino al 1969, ben 104 milioni di contributi, cioè di soldi dati a fondo perduto, da parte dell'Amministrazione regionale, per una gestione di un servizio pubblico che certamente non era adeguato alle esigenze degli utenti e tanto meno allo sviluppo della città di Sassari.

Onorevole Assessore, a me pare, è giusto dire, che le osservazioni che oramai tutti i gruppi politici fanno sullo stato di attuazione della legge numero 9, confermano sostanzialmente le osservazioni che il mio partito aveva fatto in quest'aula quando si discusse per la prima volta della legge stessa. Cioè noi diciamo che si trattava di un provvedimento disorganico di certo insufficiente a risolvere i numerosi problemi che erano dinanzi e sono dinanzi alle amministrazioni comunali della nostra isola e che, soprattutto con quella legge numero 9, per l'ennesima volta, ancora una volta, la Regione si sostituiva allo Stato. E' noto oramai che questa legge ricalca all'incirca i criteri della vecchia legge Tupini. E se noi

avessimo dovuto veramente rendere funzionanti e utili provvedimenti di questo tipo per i nostri comuni e nella nostra Regione, avremmo dovuto semmai provvedere, attraverso lo articolo 8 dello Statuto, a richiamare lo Stato ad una spesa sua per risolvere questi problemi nella nostra Isola. Ci siamo invece sostituiti noi allo Stato spendendo anche somme di una certa consistenza e non risolvendo i problemi. E oggi noi dobbiamo intervenire una seconda volta in condizioni di gran lunga peggiori rispetto a quelle che esistevano al momento dell'approvazione della stessa legge. Dunque noi ci rendiamo conto della condizione degli enti locali, ci rendiamo conto della grande importanza che questa legge ha per i lavoratori dipendenti della ditta Pani, che in tutti questi anni sono stati trattati sempre in un modo vergognoso, in modo umiliante da parte del concessionario, senza che mai la Regione, che pure aveva competenza primaria, che pure aveva il dovere di vigilare, di sorvegliare sull'attività della ditta Pani, dicevo, senza che mai la Regione, l'Assessorato ai trasporti, abbia sentito il dovere di intervenire tempestivamente per mettere all'ordine questo uomo che, senza esagerare, può essere veramente definito un negriero, un uomo senza alcuno scrupolo.

Ora noi ci rendiamo conto di tutti questi problemi, ci rendiamo conto di questa situazione e diciamo anche che già da prima saremmo dovuti arrivare all'adozione di atti responsabili, di atti concreti per la municipalizzazione del servizio urbano nella città di Sassari. Invece, anche in questo caso, abbiamo lasciato che le cose andassero per loro conto e soprattutto la Regione non ha saputo esercitare una giusta azione politica in direzione della Amministrazione comunale e dell'Amministrazione provinciale di Sassari che, per lunghi anni, si sono sottratte, di fatto, e nonostante alcune promesse, alcuni impegni demagogici, all'impegno preso dinanzi ai lavoratori relativamente alla pubblicizzazione del servizio urbano.

Per cui io qui, anche oggi, sono del parere già espresso in Commissione, onorevole Assessore. Io non sarei ricorso affatto alla

nomina di un Commissario. Se avessimo visto i problemi nella loro giusta dimensione, se avessimo fatto soprattutto tesoro della amara esperienza avvenuta con la pubblicizzazione del servizio urbano di Cagliari, noi avremmo dovuto provvedere a non rinnovare le concessioni all'impresa Pani, quando queste scadevano, e a dare immediatamente le concessioni al consorzio per i trasporti formato dal Comune e dalla Provincia che già a Sassari si era costituito. In questo modo avremmo evitato una notevole spesa all'Amministrazione regionale e, di certo, avremmo avuto la possibilità di impiantare questa azienda su basi serie, su basi razionali, tanto da soddisfare le esigenze sempre impellenti, sempre più massicce che provengono soprattutto dagli strati di utenti più poveri e, in modo particolare, dai lavoratori e dagli studenti. Per questo, onorevole Assessore, dal momento che noi ci troviamo in una situazione che voi con la vostra azione politica avete concorso a determinare, vi diciamo che i 40 milioni possono essere anche stanziati per il commissario. Ma è chiaro che i 40 milioni non devono invece essere aggiunti ai 104 milioni stanziati come contributo dall'Amministrazione regionale, ma di questi 40 milioni si dovrà tener conto nel momento in cui si dovrà eventualmente provvedere al riscatto dell'azienda, al riscatto degli impianti e dei mezzi dell'azienda.

Voglio concludere, onorevole Presidente, riaffermando quanto già ebbi occasione di dire nella primavera scorsa, quando si discusse in Consiglio regionale della istituzione dell'azienda regionale dei trasporti. E cioè il problema dei trasporti in Sardegna, io dico in tutto il Paese, acquista una importanza via via maggiore. Il problema dei trasporti incide in misura notevole e negativamente e cioè contribuisce ad aggravare la condizione operaia, la condizione contadina e la condizione studentesca. Per cui una Giunta e una maggioranza che si è posta il problema di una politica economica alternativa, una Giunta regionale che si è posta il problema di determinare una svolta radicale nella sua azione politica per rimediare ai nuovi squilibri settoriali e territoriali che si sono verificati in Sardegna

in seguito e in conseguenza ad un assurdo processo di sviluppo economico, una tale Giunta dovrebbe porre al centro, come una delle cose più importanti della sua azione, il problema dei trasporti. Invece noi vediamo che questo problema non suscita certamente l'attenzione che si merita e da parte della Giunta e da parte della maggioranza. Anzi, per concludere, dico che in questi giorni in Sardegna, proprio in questi giorni, nel settore dei trasporti si sono verificate alcune situazioni che hanno aggravato di più la precedente situazione. Ed intendendo riferirmi, onorevole Assessore, agli orari, ad esempio, della Tirrenia, agli aumenti che di fatto si sono verificati sulle navi della Tirrenia, senza che questi orari e questi aumenti fossero stati sottoposti a consultazione dello Assessore regionale ai trasporti. Anche nei viaggi aerei siamo in presenza di un ulteriore aumento del prezzo del trasporto. E anche questi aumenti, per quanto noi sappiamo, si sono verificati senza che l'ATI o l'Alitalia abbiano consultato l'Assessore competente.

Vi è, infine, il grosso problema dei pendolari che viaggiano con i mezzi delle Ferrovie dello Stato. Abbiamo questi giorni gli episodi degli studenti che si coricano nei binari e impediscono il regolare traffico dei treni. Il direttore compartimentale delle Ferrovie dello Stato si scarica, con scarso senso di responsabilità su queste cose, parlando dei soliti contestatori che non avrebbero niente da fare. E non si rende conto che si tratta di giovani studenti che perdono molte ore di lezione e di lavoratori che perdono molte ore di lavoro per i ritardi provocati proprio dalla funzionalità assurda, impossibile dei treni delle Ferrovie dello Stato. Non mancherà l'occasione, onorevole Assessore, di riproporre questi problemi e di arrivare, quindi, a un discorso organico e più completo su queste questioni. Certo che sarebbe, però, molto importante che ella oggi, a conclusione di questa discussione, potesse dirci qualche cosa anche su queste questioni. (*Consensi*).

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

PUGGIONI (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, è nota la posizione che noi comunisti abbiamo sulla questione della pubblicizzazione dei servizi ed in modo particolare sulla pubblicizzazione dei trasporti nella nostra Regione. E fummo noi a prendere l'iniziativa, e a presentare la legge e a batterci perché venisse approvata dal Consiglio, della pubblicizzazione nella nostra Regione dell'intero sistema dei trasporti. E solo per una volontà espressa dalla Giunta e dalla maggioranza si è contenuto entro determinati limiti il problema della pubblicizzazione dei trasporti nella nostra Regione. Quindi, non si può dire che noi comunisti sul problema della pubblicizzazione abbiamo riserve di principio o di altra natura. C'è però modo e modo di fare la pubblicizzazione, ed è questo modo di intendere la pubblicizzazione che noi abbiamo posto in discussione al momento in cui la legge numero 9 venne portata in Consiglio. Noi, quindi, abbiamo fatto osservazioni non di principio ma osservazioni di merito, sul modo, le forme, con cui si giunge alla pubblicizzazione. Ed oggi l'esperienza ci dice che abbiamo avuto largamente ragione. Basti vedere il modo come attraverso la legge numero 9 si è realizzata la pubblicizzazione dei servizi urbani ed extraurbani nella città di Cagliari e a quali gravi conseguenze questo tipo di pubblicizzazione abbia portato. In genere, ancora una volta, ci troviamo di fronte non ad una volontà politica tesa a risolvere con la pubblicizzazione una dignitosa sistemazione dei dipendenti di queste aziende pubblicizzate da una parte e dall'altra tesa a vedere in modo organico, soddisfacente la riorganizzazione dei servizi dei trasporti in funzione delle esigenze nuove che sono venute maturando: siamo ben lontani da tutto questo. L'operazione pubblicizzazione per la maggioranza, per le Giunte passate ed anche per questa Giunta, dati i congegni di questa legge, ed i limiti di questa legge, si risolve in un puro e semplice atto o operazione di sottogoverno. E quando diciamo questo non lo diciamo a caso.

Noi abbiamo lungamente discusso in Commissione industria su questo tipo di intervento che la Giunta ci proponeva e ricor-

diamo bene che la proposta iniziale della Giunta, dopo lunga gestione, contrattazione con il Comune di Sassari, che non è stato mai un Comune molto illuminato (da questo punto di vista) si è giunti alla conclusione che bisognava nominare il Commissario, dare al Commissario 300 milioni per favorire questa operazione di pubblicizzazione del servizio. Non era chiaro neanche allora, come non è chiaro oggi, dove questi soldi dovevano finire. Neanche oggi, è chiaro, basta vedere come è formulato l'articolo della legge. Noi dicevamo che in questo caso si volevano regalare a Pani 300 milioni; poi la Giunta si è accontentata di dargliene 40, sulla base degli impegni elettorali che erano stati assunti e contrattati da una parte politica della maggioranza di centro-sinistra di allora... (*Interruzioni*).

Dall'Assessore Ghinami! Ci sono persino le lettere scritte da Pani che richiama l'Assessore Ghinami agli impegni assunti in incontri che hanno avuto luogo in quel di Sassari... (*Interruzioni*).

Come no? Non diciamo le cose così, tanto per dirle. C'è una lettera inviata a tutti i Gruppi dal signor Pani, dove richiama all'ordine l'Assessore Ghinami e gli dice: «Perché non hai mantenuto gli impegni assunti in campagna elettorale»? Questo dice la lettera. Una contrattazione di questo tipo c'è stata, ed è grave.

Abbiamo discusso a lungo in Commissione, ci sono state riunioni e sedute abbastanza tempestose e si è concluso che, in fondo, i 300 milioni potevano non essere dati, ma che bastavano 40 milioni. Non è detto se questi 40 milioni sono destinati a garantire che domani, al momento in cui la pubblicizzazione verrà realizzata, saranno al Pani addebitati; non è detto. Ed ecco che chiaramente ed esplicitamente 300 milioni promessi e non dati, i 40 milioni oggi promessi, probabilmente andranno a beneficio della gestione. E' un modo tipico questo del centro-sinistra di risolvere i problemi. Fare la pubblicizzazione per la pubblicizzazione. Noi invece, quando pensiamo di intervenire i questi settori per fare la pubblicizzazione, intendiamo ancorarla ad un programma che non esiste perché si tratta di un

trapasso da un'azienda privata ad un'azienda pubblica; un programma che risolva il problema della condizione operaia, definita «bestiale» e giustamente da altri oratori che sono intervenuti, ma soprattutto che risolva i problemi di una città che è in espansione, problemi dei pendolari, i problemi, quindi, di un servizio puntuale con mezzi idonei, che non siano un pericolo pubblico come lo sono oggi. La esperienza di Cagliari è bruciante da questo punto di vista. Quindi il nostro atteggiamento è molto preciso; noi siamo per principio favorevoli alle pubblicizzazioni, ma siamo contrari a queste operazioni di sottogoverno che ad altro non servono che a risolvere in modo egregio i problemi dei padroni, dei gestori di queste aziende.

Per queste ragioni noi comunisti votiamo contro questa legge; non siamo d'accordo, perché questa legge apre problemi gravissimi e non risolve le esigenze né dei lavoratori né della città di Sassari. E avremo modo di tornare su questo discorso anche a breve scadenza. (*Consensi a sinistra*)

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

PIGLIARU (P.S.D.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema che col disegno di legge numero 84 si vuole risolvere è un problema molto grave, profondamente sentito e sofferto dalla cittadinanza sassarese. E' un problema che va avanti da oltre dieci anni, un problema che ha visto impegnati in lotte di rivendicazioni profonde tutte le organizzazioni sindacali del sassarese. E' un problema che ha visto impegnato il Consiglio comunale in ben due legislature. Gli aspetti gravi di questo problema per i numerosi disagi che crea ai lavoratori del sassarese sono stati oggetto di numerosissimi dibattiti, di numerosissimi incontri e confronti tra le diverse forze politiche del Consiglio comunale di Sassari. Pur rilevando la gravità di questo problema, il Consiglio comunale di Sassari che in prima persona voleva e contava in questi dieci anni di portare a soluzione il problema del servizio del trasporto urbano a Sassari, si è continua-

VI LEGISLATURA

CXII SEDUTA

9 MARZO 1971

mente e costantemente bloccato di fronte alla mancanza di strumenti, di mezzi per arrivare a togliere la concessione, a togliere il servizio dei trasporti urbani di Sassari all'attuale gestore: l'azienda Pani. Dal momento in cui la Regione emanò la legge numero 9 nel 1966, i lavoratori, le categorie economiche interessate, il Consiglio comunale, le forze politiche presenti a Sassari, finalmente poterono considerare l'iter di questo problema arrivato ormai ad un limite di soluzione. E fu così appunto che il Consiglio comunale di Sassari, a stragrande maggioranza dei Gruppi consiliari, dei Gruppi politici, adoperò appunto la legge numero 9 e propose la costituzione di un consorzio, cui però la Amministrazione provinciale di Sassari e altri comuni vicini, come Portotorres e Sorso, che pure erano interessati alla soluzione del problema, in quanto i lavoratori che gravitano in tutta la zona industriale di Portotorres erano interessati direttamente, appunto, a togliere al gestore privato un servizio sociale così importante, questi comuni, dicevo, non risposero con entusiasmo.

Il comune, come soggetto più direttamente interessato, in quanto il servizio dei trasporti urbani riguardava principalmente la città di Sassari, si fece appunto protagonista nel sollecitare la partecipazione degli altri enti pubblici alla soluzione di questo problema, e si ottennero sempre delle dilazioni, ci furono lungaggini e tutto questo portò a creare maggiore incertezza nell'azienda privata e a creare situazioni di esasperazione tra i lavoratori dell'azienda, a creare profonde situazioni di disagio tra i cittadini, tra i lavoratori tutti del sassarese. Quando finalmente, appunto, si arrivò alla costituzione del consorzio tra l'Amministrazione provinciale di Sassari e il Comune di Sassari, nel 1969, sembrava che mancasse solo la dichiarazione di disponibilità da parte dell'Ente Regione perché si arrivasse definitivamente alla soluzione del problema. Vi furono ancora degli altri ritardi, dovuti certamente non a mancanza di volontà politica nella Giunta regionale passata, o nell'allora Assessore regionale ai trasporti, e lungaggini di diversa natura che non sto qui ad

elenicare. In questa occasione, l'affermazione che più sorprende, signor Presidente e colleghi del Consiglio, è l'affermazione che ci viene da parte comunista, per bocca, appunto, dell'onorevole Puggioni. Si dichiara, l'onorevole Puggioni, a nome del suo Gruppo, favorevole alla pubblicizzazione in linea di principio, favorevole alla soluzione di questo problema, ma nel momento in cui in questo Consiglio si sta per dare l'atto formale, l'avvio decisivo e definitivo alla soluzione di questo problema profondamente sentito e sofferto da tutta la cittadinanza sassarese attraverso dichiarazioni e considerazioni...

USAI (P.C.I.). Date quaranta milioni a Pani!...

PRESIDENTE. Per cortesia, lasciamo continuare l'oratore. Onorevole Pigliaru, continui.

PIGLIARU (P.S.D.I.). Dicevo, appunto, che sorprende la dichiarazione che annuncia il voto contrario del Gruppo comunista accompagnato con argomentazioni e giustificazioni che sono, quanto meno, speciose e pretestuose. Si tira in ballo persino una lettera indirizzata dall'azienda dei trasporti urbani di Sassari, del commendator Pani, all'allora Assessore ai trasporti onorevole Ghinami, in cui appunto pare, secondo la tesi dello onorevole Puggioni, che il commendator Pani chieda e richiami il mantenimento degli impegni assunti durante la campagna elettorale dall'onorevole Ghinami. Ebbene, onorevole Puggioni, in questo momento non è presente l'onorevole Ghinami, eppure io mi sento autorizzato a chiederle formalmente che lei porti prove concrete di queste sue affermazioni e che senza le prove, che io qui ufficialmente richiedo, diventano solo affermazioni — dico, in termini eleganti per non usare termini grossi — semplicemente false. Io chiedo che sulle affermazioni dell'onorevole Puggioni circa l'esistenza di questa moratoria del commendator Pani all'Assessore regionale ai trasporti, la Giunta faccia una indagine, un'inchiesta per vedere se risponda a verità, se sia

VI LEGISLATURA

CXII SEDUTA

9 MARZO 1971

no vere le affermazioni, appunto, che in quest'aula porta l'onorevole Puggioni.

PEDRONI (P.C.I.). Semmai al Consiglio, non alla Giunta.

PIGLIARU (P.S.D.I.). Chiediamo questo adempimento, e la richiesta la formuliamo anche a questo Consiglio.

Il servizio dei trasporti urbani a Sassari non può essere visto in termini distaccati e formalistici. Il problema a Sassari è profondamente sentito. La presenza a Cagliari, oggi, di una delegazione dei lavoratori dell'azienda tranviaria di Pani sta a significare, a testimoniare quanto profondamente sentito sia questo problema; sta a testimoniare la speranza, da parte di questi lavoratori, che finalmente si ponga fine ad un calvario che li ha visti per diversi Natali privi addirittura di stipendio. La presenza, inoltre, del primo cittadino di Sassari, dei capigruppo del consiglio comunale di Sassari, dei rappresentanti dei diversi partiti sta a testimoniare quanto profondamente sia sentito questo problema anche da tutta la cittadinanza. E io dico che nell'approvare questo provvedimento, che pone definitivamente fine alla gestione privata di un servizio sociale così importante, siamo notevolmente in ritardo. E con queste affermazioni, avviandomi appunto alla conclusione, dichiaro il voto favorevole del Gruppo socialdemocratico. Voto favorevole che, d'altra parte, ha un significato solo di natura formale in questa occasione, giacché le posizioni dei socialdemocratici, in ordine a questo problema, sono ben note perché sono state manifestate ampiamente nelle diverse occasioni e nei diversi incontri politici che si sono avuti a livello di consiglio comunale, a livello di assemblee sindacali nella città di Sassari.

Nel dichiarare quindi il voto favorevole del Gruppo socialdemocratico, sottolineiamo ancora che, come organo regionale, siamo notevolmente in ritardo nella soluzione di questo problema. Mi auguro però che il Consiglio regionale stasera non voglia deludere le aspettative e le sofferenze di chi oggi è venuto a Cagliari, appunto, per porre la parola

fine ad un calvario notevolmente lungo. (*Consensi*).

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

MELIS G. BATTISTA (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli consiglieri, io sono intervenuto poc'anzi nella riunione cordiale con i rappresentanti dei lavoratori e dell'Amministrazione comunale di Sassari per dire che bisognava venire in aula e concludere passando dalle parole ai fatti, alle conseguenze legislative e mantenere gli impegni presi dai partiti. E manterrò fede allo stesso impegno, allo stesso orientamento dicendo che risparmierò al Consiglio la ricostruzione delle vicende tormentose di una situazione come questa, che è carica delle perplessità e delle preoccupazioni che un principio come questo che è stato applicato, e che grava nelle sue conseguenze economiche sulla Regione, ha determinato, per tutti gli aspetti che una pubblicizzazione del genere determina quando l'onere ricade su una Regione povera che ha tutte le esigenze, che ha tutte le zone d'ombra nella sua economia e nel suo mondo sociale. D'altra parte l'iter della legge non consente tentennamenti e ulteriori indugi. Certo, chi come noi crede nelle riforme, ritiene che le riforme debbono avere un carattere di generalità, debbono rappresentare una evoluzione del mondo economico e sociale, debbono avere degli obiettivi ben prefissati e programmati, debbono sfuggire alla illogicità e allo stillicidio delle soluzioni spicciole e singole; debbono evitare quello che è avvenuto, nel concreto, anche in relazione a questo episodio, per cui in Cagliari vi è stato un certo sfasciume di ordine economico e finanziario, cercando invece di evitare uno sbaglio del genere a Sassari, anzi correggendolo e superandolo.

Il tutto avrebbe voluto una premessa più seria, praticamente più meditata. E' una organizzazione che come riforma doveva riguardare enti e soluzioni di questo genere, quale è quella dei pubblici trasporti, sul piano di ordine generale e nazionale, in modo che il peso non ricada su chi ha più buona volontà e

meno mezzi, ma venga assunta dalla collettività come una soluzione di progresso, di sviluppo e che condiziona lo sviluppo ed il progresso delle varie città e delle varie regioni d'Italia, cioè di ordine generale e collettivo. Per il resto, poiché una legge l'abbiamo, e poiché questa è la logica applicazione di una legge che esiste, io non penso che si possa oggi votare contro senza creare un ulteriore motivo di contrasto e di caos, senza contrapposizioni che per se stesse non sono giustificate e giustificabili. Io credo che chi ha dichiarato il voto contrario abbia risposto ad un principio che condivido, ma non ha risposto ad una necessità concreta che bisogna invece superare; anzi, credo che abbia fatto affidamento, nella sua affermazione di opposizione, sul fatto che una maggioranza certamente questa legge voterà.

Orbene, tutte le incertezze che ci sono state costituiscono la dimostrazione di quello che è avvenuto *ante litteram* per i ritardi che si sono determinati. Ma la storia di quei ritardi non deve giustificare un ulteriore ritardo. Per esempio, quando la Giunta e la Commissione regionale hanno esaminato il problema dei fondi necessari per inserire questa massa di lavoratori nella gestione di questa azienda, ed hanno eliminato l'anticipazione e il fondo spese dei 300 milioni che potevano apparire qualche cosa di compensativo per la gestione precedente, hanno determinato un correttivo che mi lascia tranquillo; questo perché è uno degli aspetti su cui si è discusso. I milioni che si sono mantenuti costituiscono quel *plafond* operativo per il Commissario in relazione a un deficit denunciato dall'azienda privata. Per cui per i prevedibili sei mesi di attività (speriamo ridotti al minimo, per gli impegni che chiaramente oggi sono stati ribaditi e per la volontà del Sindaco della città di Sassari, come città capo consorzio), quei 40 milioni dovrebbero servire soltanto per l'operatività del Commissario che sarà nominato e per fronteggiare le spese, calcolati i deficit che in passato si erano constatati, ripartiti per mensilità e praticamente quindi tali da poter essere coperti per i mesi in cui il Commissario si ritiene debba operare.

E allora, altre difficoltà? Poiché il principio di ordine generale noi l'abbiamo già affermato, poiché il principio di ordine generale è pacifico, poiché l'obiettivo è quello di raggiungere una organizzazione di tutto il sistema dei trasporti su un piano nazionale che costituisca una vera riforma, la riforma sostanziale del sistema dei trasporti pubblici, uno degli aspetti, direi, più condizionanti del progresso civile delle nostre città e delle nostre popolazioni, ritengo che col voto favorevole noi siamo coerenti con noi stessi, andiamo incontro, da un lato, ai lavoratori, alle loro esigenze di tranquillità e di lavoro, di periglioso lavoro al quale sono sottoposti e, dall'altro, alle esigenze della città di Sassari, cioè di una collettività che anch'essa attende di non rimanere ancora nell'interrogativo sul se e sul come potranno continuare ad evolversi le esigenze cittadine, quelle che si fondano sulla nervatura, sulla capacità capillare di collegare tutta la città, sempre più estesa e sempre più necessitata, quindi, di questa soluzione. Quindi il Gruppo sardista darà il voto favorevole alla legge che stiamo discutendo. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Poiché nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Antonio Melis, relatore di maggioranza.

MELIS ANTONIO (D.C.), *relatore di maggioranza*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la Commissione industria nella seduta del 27 luglio scorso ha esaminato il disegno di legge presentato dalla Giunta, che riguarda le modifiche alla legge regionale 29 agosto 1966, numero 9. Il provvedimento aveva lo scopo preciso di poter riammettere nei termini l'Amministrazione provinciale e l'Amministrazione comunale di Sassari per usufruire dei benefici previsti dalla legge numero 9 sulla pubblicizzazione dei servizi di trasporto. Non è mio compito fare un discorso di carattere politico che già altri hanno fatto, ma mi rimane solo il compito di relazionare all'onorevole Consiglio su quanto la Commissione ha fatto nei suoi lavori. La Commissione ha riscontrato che i punti fondamentali perché il consorzio

costituito tra Provincia e Comune di Sassari potesse usufruire dei benefici della legge numero 9, erano la riapertura dei termini che la legge stessa prevedeva in sei mesi dalla sua entrata in vigore. Avendo il Comune e la Provincia di Sassari espresso la volontà, in atti concreti, di costituire un consorzio per i trasporti dei servizi pubblici della città di Sassari e delle sue frazioni, in un periodo successivo alla scadenza dei termini previsti dalla legge, era evidente che, per dimostrare una sensibilità politica in questo senso, bisognava apportare delle modifiche riaprendo i termini della legge stessa. Questo mi pare il primo punto fondamentale che in questo provvedimento doveva essere messo in rilievo.

Il secondo punto era il problema del passaggio dell'azienda (ed è il punto che ha fatto discutere a lungo la Commissione). La Commissione si è trovata veramente in posizioni differenziate nelle varie parti politiche: dalla posizione di alcuni colleghi che per principio erano contrari alla pubblicizzazione, alla posizione di altri colleghi che, pur essendo per principio favorevoli alla pubblicizzazione, non ritenevano nè riuscivano a comprendere, se non con giustificazioni politiche all'interno di ogni gruppo presente in Commissione, la importanza e la necessità di dover sborsare una somma pari a 300 milioni. L'Assessore, chiamato in Commissione, ha esposto il suo parere e il parere della Giunta, ritenendo la somma necessaria non soltanto per una gestione straordinaria pura e semplice della azienda, ma anche per predisporre il piano di ammodernamento dell'azienda stessa e anche per avere il tempo necessario perché si giungesse ad una conoscenza più esatta dei costi di esercizio dell'azienda che non risultavano sufficientemente chiari. Però la Commissione, a grande maggioranza, ha ritenuto opportuno non accedere alla richiesta della Giunta dell'esborso di 300 milioni, in questo comprendendovi anche, così come ha detto l'Assessore, il problema dell'ammodernamento. Ma la Commissione, ritenendo come atto fondamentale importante quello del passaggio dal servizio privato ad un servizio pubblico dell'azienda dei trasporti della città di Sassari, ha rite-

nuto opportuno intanto stabilire il principio che la gestione commissariale non dovesse protrarsi oltre i sei mesi e, sulla base di calcoli e denunce fatte dall'azienda privata che oggi gestisce il servizio stesso, che denuncia annualmente una perdita di gestione di circa 80 miliardi, dare la possibilità al Commissario, che verrà nominato dall'Amministrazione regionale, di poter coprire in questi sei mesi, le passività che si produrranno durante il periodo di gestione commissariale. La Commissione auspica che questa gestione venga ad essere limitata al massimo nel tempo, perché ritiene che la gestione commissariale debba essere il momento di transizione, di preparazione per il passaggio dalla gestione privata dell'azienda alla gestione pubblica, al consorzio che certamente, con la riapertura dei termini previsti dalla legge avrà la possibilità di richiedere quei contributi che la legge stessa prevede per il riscatto degli impianti, l'ammodernamento e per tutti quegli oneri che ne deriveranno, anche in ordine alla nuova posizione dei dipendenti che, passando dalla gestione privata alla pubblica, avranno un contratto di lavoro diverso. Questo, signori consiglieri, per quanto riguarda la modifica all'articolo 7 della legge che è la parte che riguarda proprio più strettamente l'azienda autotrasporti del Comune di Sassari.

Un'altra esigenza, dopo la prima discussione avvenuta in Commissione, si è rivelata, ed è quella di portare alcune modifiche agli articoli che riguardano più strettamente tutta la parte che interessa i comuni della Sardegna onde possano usufruire dei benefici per la realizzazione di opere pubbliche. Risulta infatti che molti comuni, dopo aver adempiuto agli obblighi previsti dalla legge per usufruire dei benefici della legge numero 9, purtroppo, per una certa interpretazione molto restrittiva che la Corte dei Conti ha dato all'articolo 1, all'articolo 4, all'articolo 5, all'articolo 7, all'articolo 8 e all'articolo 11, non hanno potuto ottenere questi benefici. Ma il fatto più rilevante dell'interpretazione restrittiva della Corte dei Conti all'applicazione di questa legge per quanto riguarda l'esecuzione di opere pubbliche da parte dei Comuni, è

quella proprio che riguarda il concetto di «complesso organico» previsto nella legge, per cui è stato dato modo alla Corte dei Conti di fare diversi rilievi ritardando, praticamente, l'applicazione della legge stessa. A questo riguardo io e il collega Fadda abbiamo presentato degli emendamenti che, esaminati e discussi, sono stati approvati all'unanimità dalla quarta e dalla quinta Commissione. Le stesse modifiche per quanto riguarda la parte relativa ai lavori pubblici che interessano i comuni della Sardegna, le sottoponiamo all'esame del Consiglio che, abbiamo fiducia, vorrà approvarle. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Tufani, relatore di minoranza.

TUFANI (P.L.I.), relatore di minoranza. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la ragione che ha spinto la mia parte a presentare la relazione di minoranza a questo disegno di legge, non approvandone il contenuto, è dovuta essenzialmente al fatto che ci siamo improvvisamente trovati, in Commissione, di fronte a un disegno di legge che veniva portato all'esame e alla discussione senza l'appoggio di nessun dato giustificativo dell'impegno richiesto di 300 milioni. Per il momento, ci fu detto, è necessario nominare un commissario per la gestione pubblica dei servizi autotransporti della città di Sassari e si prevede di dover spendere, in sei mesi, 300 milioni per il passivo di gestione.

Alla mia richiesta, ecco perché la legge non è passata in quel momento di confusione, alla mia richiesta di fornire notizie precise relative al disavanzo attuale, alla consistenza della azienda, al numero dei dipendenti e ai mezzi di trasporto impiegati — dato che nessuno sapeva rispondere in merito — si ebbe la sospensione della discussione per 24 ore. Alla ripresa dei lavori, il giorno dopo, i dati richiesti non vennero portati dall'Assessore e le poche notizie forniteci furono ritenute insufficienti da me ed anche dal presidente della Commissione, onorevole Dessanay, il quale ebbe i miei stessi dubbi, anche se diversamente motivati. Anzi le perplessità aumentarono

il momento in cui gli stessi proponenti, che in un primo momento avevano ritenuto indispensabile per la operazione la somma di 300 milioni, senza giustificazione alcuna, accettarono la riduzione a 40.

Orbene io chiedo ai colleghi del Consiglio se tale maniera di procedere risponda ad un minimo di serietà.

In base a quali valutazioni, io mi domando, si erano prima previsti 300 milioni e in base a quali dati poi, ad un bel momento, se ne chiedono solo 40? Erano troppi i 300 milioni in origine? Io non lo so, in quanto, ripeto, nessun dato a conforto ci è stato presentato. Sono sufficienti ora i 40? Ne so ancora di meno, perché nessun elemento probatorio ci è stato portato a conforto di questa seconda richiesta di 40 milioni che dovrebbero rappresentare il deficit di 180 giorni di gestione straordinaria della azienda. Tale somma, ovviamente, va tutta a carico della Regione.

In fatto di municipalizzazioni e di gestioni commissariali ho il ricordo di una amara quanto utile esperienza; ero consigliere comunale nel momento in cui una simile operazione fu voluta dalla città di Cagliari. Si partì con una previsione di spesa di 300 milioni per la gestione straordinaria e, se mal non ricordo, si arrivò a spenderne 600; si partì, con uno studio portato a termine da una compiacente commissione, da una previsione di spesa di 600 milioni di passivo annuo ed oggi siamo ad un miliardo e 700 milioni. La mia parte politica si domandò allora per Cagliari, come si domanda oggi per Sassari e per i cittadini di Sassari, se tutti questi danari vadano veramente a beneficio di chi lavora, come alcuni continuano ad affermare, vadano veramente a beneficio della Città. La realtà è che oggi, a Cagliari, il costo del biglietto non è diminuito come non diminuì immediatamente dopo la pubblicizzazione, nonostante i citati cospicui interventi fatti con il pubblico denaro. Il fine sociale quindi non esiste e non si venga, con la solita demagogia, a parlare di lavoratori e di studenti che devono usare il mezzo pubblico, in quanto questo ragionamento ha, ed avrebbe avuto allora, un valore se la gestione pubblica, addossando alla comunità, alme-

no per quanto riguardava la città di Cagliari, un onere annuo di un miliardo e 700 milioni, avesse diminuito il costo del biglietto o avesse concesso ai lavoratori e agli studenti sensibili facilitazioni. Questo invece non è avvenuto. Ed allora con quella operazione nessun beneficio è andato ai cittadini di Cagliari, come nessun beneficio andrà ai cittadini di Sassari, sotto questo profilo, il momento in cui passerà questa legge e si arriverà alla pubblicizzazione del servizio dei trasporti urbani.

RAGGIO (P.C.I.). I lavoratori dipendenti hanno avuto un beneficio.

TUFANI (P.L.I.), *relatore di minoranza*. Senz'altro; i lavoratori hanno avuto dei miglioramenti salariali. Però se noi dividessimo quel miliardo e 700 milioni di passivo annuo per gli 800 dipendenti che sono attualmente nell'azienda municipalizzata di Cagliari, ci accorgeremmo che i dipendenti stessi dovrebbero avere molto di più di quello che hanno ottenuto. Ed allora quale è il motivo delle nostre perplessità quando ci si propone di continuare ad andare per questa strada? Il dubbio che si crei un altro grosso carrozzone con la scusa del beneficio che va ai lavoratori, del beneficio che va alla collettività. Chi pagherà a Sassari il già dichiarato disavanzo di gestione una volta costituita definitivamente l'Azienda? Questa è la domanda che io mi pongo. Chi pagherà quello che sarà il certo deficit della gestione pubblica? Non c'è da pensare o da illudersi che a Sassari le cose vadano in maniera diversa che altrove. Non esiste in Italia nessuna azienda municipalizzata, o comunque pubblicizzata, che sia non dico in attivo, ma in pareggio.

Basta citare il caso di Milano con i suoi 34 miliardi di passivo annuo; è sufficiente pensare a Roma con i suoi 30 o 31 miliardi; ricordiamo ancora Cagliari con un miliardo e 700 milioni. Il Comune di Sassari, se non sbaglia, ha già oggi un bilancio ordinario con circa 2 miliardi e 500 milioni di passivo annuo. A questo dovrà aggiungersi il passivo di gestione della azienda municipalizzata.

La Regione non si addosserà certo questo onere, è bene che i sassaresi lo sappiano in modo da non essere tratti in inganno, perché questa legge, nè nessun'altra legge, prevede che l'Ente Regione intervenga nel deficit di gestione, come mai è intervenuta per Cagliari. E allora chi pagherà questo deficit? Non si tenterà di fare a Sassari quello che ad un bel momento si è tentato, inutilmente, di fare a Cagliari per ripianare, almeno parzialmente, quel bilancio deficitario escogitando la trovata di mettere nelle vetture le gettoniere automatiche?

Il passeggero che sale tira fuori le 50 o le 100 lire e ritira il suo biglietto. Ovviamente la gettoniera esclude il fattorino; il che vuol dire licenziamento di questi lavoratori con conseguente risparmio. Questa fu la proposta dell'Assessore addetto per cercare di risanare parzialmente un certo bilancio. Non è detto che questo provvedimento, prima o poi, non venga adottato.

Ed allora ai lavoratori di Sassari che, sotto un certo profilo, hanno ragione oggi di protestare, io domando che cosa faranno se domani un loro Assessore o il presidente di quella che sarà la futura azienda municipalizzata della città, ad un bel momento, per risanare il bilancio, mettesse in funzione le gettoniere automatiche e licenziasse un bel pò di fattorini di cui conseguentemente non avrebbe più bisogno? Cosa ne pensano i lavoratori interessati? Nè si può affermare che i dipendenti della futura azienda municipalizzata abbiano una maggiore tranquillità in relazione al pagamento dei loro salari. Non svelo nessun segreto; l'altro giorno entrando nel Comune di Cagliari ho incontrato il Presidente dell'Azienda tranviaria il quale mi ha confessato che proprio quella mattina aveva dovuto spendere di tasca propria per effettuare delle telefonate alla sede centrale del Banco di Napoli per avere anticipati, facendosi personalmente garante, i 60 milioni occorrenti per pagare, in questo mese, gli stipendi ai lavoratori dato che, in cassa, non vi era alcuna liquidità. Non sapeva se tale somma sarebbe comunque arrivata. Ritenete ancora, al di fuori di ogni altra considerazione, che la gestione pubblica sia

VI LEGISLATURA

CXII SEDUTA

9 MARZO 1971

proprio tutta rose e fiori e non faccia anche essa soffrire chi sotto di essa lavora? Ed è inutile che l'onorevole Milia ad un bel momento citi alcuni...

MILIA (P.S.I.U.P.). Le sofferenze di Pani vengono lenite con 110 milioni di contributo a fondo perduto; questa è la gestione privata.

TUFANI (P.L.I.), *relatore di minoranza*. Mi permetta, collega Milia; in argomento la dimostrazione è che, opponendoci a questa legge, non abbiamo voluto che si regalassero 300 milioni a nessuno; ella sa quali dubbi sono sorti in Commissione. E sono io che mi sono opposto, io e l'onorevole Dessanay. Ci siamo opposti perché non sapevamo allora, e non so oggi in quale direzione sarebbero andati i 300 milioni previsti in un primo momento.

MILIA (P.S.I.U.P.). Al consorzio.

TUFANI (P.L.I.), *relatore di minoranza*. Ci siamo opposti perché non sapevamo dove andassero i 300 milioni, e questa...

PRESIDENTE. Onorevole Milia, per cortesia, lasci continuare l'oratore.

TUFANI (P.L.I.), *relatore di minoranza*. Io, onorevole Milia, non l'ho interrotta e l'ho ascoltata attentamente, come attentamente ho ascoltato, per esempio, la sua protesta contro l'Alitalia, la quale oggi sta aumentando i biglietti aerei dalla Sardegna in Continente e viceversa. Ebbene, onorevole Milia, ella che protesta sa dirmi se l'Alitalia è in mano privata o non è per caso per il 90 per cento in mano pubblica? E' questa un'altra azienda a prevalente capitale pubblico che strangola senza voler sentire ragioni. E quando ella lancia accuse riferendosi a quello sprovveduto Capo compartimento delle Ferrovie di Stato della Sardegna che non comprende il perché gli studenti si sdraiano sopra i binari per non far passare i treni, a chi indirizza la sua accusa se non al pubblico capitale? Chi ella incolpa di certe situazioni se non lo Stato?

Non si è ancora reso conto, onorevole Milia, che ogni protesta è vana e che da questa o da altra assemblea, quando si tratta dello Stato, non si riesce a far comprendere, in alto loco, quelle che sono le proprie istanze e comunque non si riesce a far modificare alcuna situazione?

E ritornando all'Alitalia, io ricordo quando l'Assessore al turismo, l'anno scorso, rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole Melis circa il trapasso dei trasporti aerei dall'Alitalia all'ATI, ci assicurò, perché ovviamente altrettanta assicurazione egli aveva avuto, che la Sardegna sarebbe stata per ultima abbandonata dalla compagnia di bandiera. Ci disse inoltre l'Assessore che non vi sarebbero state modificazioni né aumento dei costi dei biglietti. La realtà fu ben diversa; dopo solo un mese da quella assicurazione, l'Alitalia abbandonò le linee della Sardegna, passando il servizio alla Compagnia ATI con la immediata conseguenza che fu imposto il pagamento di 1000 lire per la prenotazione obbligatoria, con un aumento quindi del 9 per cento sul costo originale del biglietto che era di circa 11 mila lire. E mentre prima si aveva la possibilità di ottenere un giornale durante il viaggio in aereo, di avere una caramella o un bicchiere d'acqua, oggi se voi richiedete analogo servizio vi sentirete rispondere, come è capitato a me: «il bicchiere di carta si trova lì, il rubinetto dell'acqua è laggiù; se vuole può servirsi». Queste sono per la verità le... rose della pubblica gestione. A giorni vi sarà un ulteriore aumento.

Ritornando ora in argomento, alla domanda se allora noi riteniamo che sia logico andare avanti con il servizio gestito dalla ditta Pani, noi rispondiamo decisamente di no; no nella maniera più assoluta. Denunciamo anzi la grossa responsabilità della Giunta, che ora ci ha presentato questo disegno di legge, alla quale domandiamo perché, una volta che aveva accertato le inadempienze contrattuali di questa Ditta e verso i lavoratori e verso la città di Sassari perché, a tempo opportuno, non ha revocato la concessione, perché non ha cercato eventualmente altre ditte più idonee e più sicure, perché ha concesso ulteriori

contributi dell'ammontare di 120 o 110 milioni?

Queste sono grosse responsabilità che lo esecutivo si è assunto e che noi denunciemo; questi sono degli inghippi che non riusciamo, per la verità, a comprendere come possano verificarsi. E' pubblico danaro che è stato malamente speso. Quando poi tutto va all'aria, allora si ricorre a papà Pantalone e si concepisce una proposta di legge, che è peggio del male, che parte da 300 milioni per arrivare, inspiegabilmente, a 40. Mi sembra veramente un certo mercato situato in una bella città italiana con tanto di Vesuvio, dove allorquando si acquista, per esempio, un accendino e si ritiene di aver fatto un affare comprandolo per 1000 lire — rispetto alle 5 mila richieste — non ci si accorge di essere stati comunque bidonati.

La ragione per la quale noi non possiamo accettare questo disegno di legge va ricercata, quindi, non tanto in una questione di principio quanto nella maniera improvvisata con la quale è stato presentato e nella pretesa assurda di non voler fornire, alla Commissione prima e al Consiglio dopo, gli elementi richiesti e ritenuti indispensabili per poter giudicare sulla equità dei 300 o dei 400 milioni. E' questa una grossa responsabilità di chi dovrebbe in queste cose avere la massima accortezza perché non sorgano dubbi, perché non si adombrino possibilità di scandali ai quali, per altro, noi non crediamo.

Questo dubbio, comunque, non è giusto che venga mai ingenerato in chi viene messo di fronte alla responsabilità di votare una legge che, oltretutto, impegna, anche se per 40 milioni, il pubblico denaro e le pubbliche finanze. (*Consensi a destra*)

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

GUAITA (D.C.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, sono grato innanzitutto agli oratori che sono intervenuti nella discussione apportando le loro valutazioni, le loro critiche,

il loro giudizio negativo o positivo al lavoro che ha compiuto la Giunta in ordine alla esigenza di modificare la legge regionale numero 9 del 1966. Un particolare ringraziamento io debbo ai colleghi relatori per quanto hanno detto in questo dibattito.

L'onorevole Branca ha chiesto che io lo rassicurassi a nome della Giunta in ordine alla esistenza o meno di domande tardive, fuori termini, o ritardate, in assoluto fuori tempo, da parte dei comuni, delle province e dei consorzi su progetti di piani organici di opere pubbliche. Sono in grado di escludere che ci siano domande tardive o mancate, e perciò non appare necessario estendere il provvedimento ad altri comuni o province.

Il collega Milia ha espresso un giudizio direi preventivamente negativo nei riguardi della Giunta, io credo anche della presente Giunta, in ordine ai problemi che sono a fuoco, all'attenzione della pubblica opinione, dei lavoratori, dell'Amministrazione regionale. Egli mi ha chiesto di riferire intorno ai problemi che sono stati sollevati dalla pubblica opinione per talune decisioni della Tirrenia e debbo dire, brevemente, che il problema del quale io mi sono subito interessato è già all'esame del Comitato interministeriale della programmazione economica. A nome della Giunta io ho rappresentato il rincrescimento e la protesta della Giunta regionale e dell'intera regione per i provvedimenti della Tirrenia che sono stati presentati in via sperimentale e per i quali noi già in sede di governo abbiamo espresso, ripeto, un giudizio negativo. Questo giudizio negativo lo abbiamo ripetuto in una conferenza che abbiamo promosso nella stessa città di Cagliari in un incontro appunto tra la Società Tirrenia, l'Assessorato, la Motorizzazione Civile e abbiamo dimostrato la impossibilità, per le esigenze di traffico della Sardegna, di tenere quegli orari che la Tirrenia stessa ci proponeva. E abbiamo fatto nostra una proposta che l'Ispettorato della motorizzazione civile faceva in ordine agli orari medesimi. La questione è tutt'ora aperta e io, a nome della Giunta, ho richiesto un incontro al Ministero della marina mercantile, incontro che si svolgerà entro pochi giorni a

Roma e a Cagliari per la soluzione del problema.

Per quanto si riferisce al problema dei pendolari, credo che il collega Milia, che esercita la sua milizia politica in tutta la provincia, in particolare nella zona mineraria, sia a conoscenza che chi parla ha proposto una conferenza presso il nucleo di industrializzazione del Sulcis-Iglesiente per affrontare un primo problema in ordine alle esigenze dei pendolari di quel nucleo industriale. Abbiamo preso l'impegno di affrontare analoga discussione per il nucleo industriale di Cagliari e di Villacidro e poi del nord della Sardegna. Debbo assicurare il collega Milia che chi parla e la Amministrazione regionale, se hanno un problema che sta particolarmente a cuore in questo momento, questo è certamente il problema dei trasporti e in esso, in modo particolare, il problema dei trasporti per i pendolari e gli operai in specie.

Sono grato all'onorevole Giovanni Battista Melis per il giudizio positivo che egli ha dato dello sforzo compiuto dalla Giunta e dalla intera maggioranza, in ordine alla necessità di approvare questo disegno di legge. Debbo, mio malgrado, contrastare il giudizio del collega Tufani in ordine alla raffazzonata attività della Giunta sul problema dei trasporti, in modo particolare per quanto riguarda la pubblicizzazione dei trasporti riferita alla città di Sassari. Io debbo dire che la Giunta non ha avuto una visione (come dire?) improvvisata e grossolana del problema. Debbo respingere questo giudizio. Ha avuto e ha vissuto una certa sofferenza nella soluzione di questo problema, ma ha cercato di darvi la migliore soluzione.

Concordo con la relazione della Commissione, la relazione di maggioranza, evidentemente, per quanto si riferisce al problema aperto presso l'Amministrazione comunale e l'Amministrazione provinciale di Sassari. Accettiamo la modifica dell'articolo 1 nella parte che riguarda la nomina del commissario per la gestione straordinaria per un massimo di 180 giorni. Come Amministrazione regionale intendiamo questa espressione come termine massimo, e ci auguriamo che, anziché

sei mesi, l'opera del commissario possa durare solo cinque, quattro, tre mesi. Per la somma da mettere a disposizione del commissario per la gestione intendiamo che debba essere ridotta, come ha fatto la Commissione, da 300 a 40 milioni. Altro punto è il limite preciso che il commissario ha nella spendita della somma, spendita che riguarda soltanto gli oneri e l'eventuale disavanzo di gestione che si produrranno nel periodo di gestione commissariale. E' questa la posizione della Giunta, è questa l'espressione letterale della relazione di maggioranza.

Per quanto si riferisce al grosso problema del «complesso organico» di opere pubbliche, la Giunta è ugualmente d'accordo con la relazione di maggioranza e ritiene di dover sottolineare il contributo che è stato dato alla soluzione del problema, definendo come «complesso organico» quell'insieme di opere che sono rivolte al conseguimento di finalità di interesse locale con effetto costitutivo nei modi e con le forme di cui all'articolo 7, dando cioè risalto all'atto della Giunta, al decreto del Presidente della Giunta regionale che determina la costituzione e il riconoscimento di complesso organico di opere pubbliche. Viene escluso il carattere di costanza dell'intervento e la tassativa, inderogabile durata ventennale per la erogazione dei fondi. Viene riaffermata la competenza dell'Assessorato ai lavori pubblici e quindi il concetto della unicità della competenza, la unicità dei capitoli di spesa e la organicità, allo stesso tempo, degli appalti e dei controlli. Viene ammessa la gradualità dell'intervento e si promuove la unificazione in capitoli specifici, per quanto si riferisce, appunto, al complesso organico di opere pubbliche, alla pubblicizzazione dei trasporti, alle garanzie, ai sussidi e alle opere viarie. Il giudizio, quindi, da parte della Giunta, è completamente positivo; un insieme di difficoltà vengono così superate, un insieme di difficoltà che sono insorte sull'applicazione della legge in relazione a una serie di rilievi che erano stati fatti dall'organo di controllo. Restano inalterate, e quindi valide, lo spirito e la sostanza della legge. Non vengono per altro risolte, a nostro giudizio, talune difficoltà

che si riferiscono al reperimento dei mutui da parte dei Comuni. La Giunta ha, a questo riguardo, allo studio una modifica della legge, per un intervento della Regione sulla quota parte spettante ai comuni allo scopo di concentrare, in un più breve lasso di tempo, tutta la spesa a carico della Regione. In sostanza confermo il giudizio positivo della Giunta sullo sforzo fatto dalla Commissione e confermo che l'Amministrazione regionale ha allo studio una modifica per venire incontro alle esigenze di ordine finanziario dei Comuni stessi. *(Consensi)*.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuto un ordine del giorno a firma Milia - Maddalon - Melis Antonio - Pinna Pietro - Francesconi - Pigliaru - Puggioni - Fadda - Se ne dia lettura.

MEDDE, *Segretario*:

«Il Consiglio Regionale della Sardegna, a conclusione dell'esame del disegno di legge n. 84 concernente la "Modifica alla legge regionale 29 agosto 1966, n. 9, recante agevolazioni ai comuni, alle province e loro consorzi per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche"; considerati i gravi oneri cui dovrà far fronte il "Consorzio turritano trasporti pubblici" per il primo impianto e la gestione dello autoservizio urbano di Sassari; impegna la Giunta regionale a presentare all'approvazione del Consiglio al momento della nomina degli organismi statutari del Consorzio un disegno di legge che preveda lo stanziamento di lire 300 milioni come contributo straordinario al Consorzio per le spese di primo avvio della gestione pubblica».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno non può essere illustrato perché è stato presentato dopo la chiusura della discussione generale. Chiedo, comunque, il parere della Giunta.

GUAITA (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Onorevole Presidente, la Giunta accetta l'ordine del giorno.

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

(E' approvato).

Metto ora in votazione il passaggio alla discussione degli articoli.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINNA GAVINO (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli consiglieri, il Consiglio regionale ha approvato il 29 agosto del 1966 la legge numero 9 recante: «Agevolazioni ai comuni, alle province e ai loro consorzi per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche»; 29 agosto 1966, ripeto. A questa legge ha fatto ricorso la città di Cagliari con piena soddisfazione e siamo stati anche informati che l'operazione di pubblicizzazione del servizio dei trasporti per la città di Cagliari ha avuto un costo primo di ben 700 milioni, che non sarebbero neppure andati a coprire le passività della amministrazione di transizione dalla gestione privata a quella pubblica, ma sarebbero andati a beneficio della concessione privata. La città di Sassari pare si sia accorta in ritardo dell'esistenza di questa legge, o pare che sia arrivata alle conclusioni, a tirar le fila di un lavoro lungo (è stato definito addirittura un calvario, questo della città di Sassari), troppo in ritardo. Finalmente l'Amministrazione comunale e l'Amministrazione provinciale di Sassari riescono a predisporre lo strumento necessario, il preliminare per la costituzione del consorzio Comune e Provincia.

Io non comprendo perché, arrivati a questo punto, il Consiglio regionale, in qualche settore oramai individuato, abbia manifestato perplessità, abbia manifestato e continua a manifestare ostinate ostilità all'approvazione di questo disegno di legge anche per la parte che riguarda il ripiano, e cioè la concessione di un contributo di appena 40 milioni per co-

VI LEGISLATURA

CXII SEDUTA

9 MARZO 1971

prire le eventuali passività della gestione commissariale, quella cioè di transizione dalla gestione privata alla gestione pubblica. Perché a questo riguardo non si può neppure fare, caro onorevole Tufani, il discorso di principio che certamente l'onorevole Tufani ed altri avranno fatto all'atto in cui la legge istitutiva di queste agevolazioni è stata discussa. Perché la legge esiste; la possibilità e la facoltà di adire questa legge ormai ci sono. Non capisco perché si voglia ora porre uno sbarramento dopo che la città di Cagliari ha fatto uso di questa facoltà. Perché non si è assolutamente spiegato che l'opposizione, l'ostilità, erano limitate soltanto all'apertura dei termini di cui all'articolo 2 della legge numero 9, cioè i termini per consentire ai consorzi, ai comuni, alle province di chiedere i contributi, di chiedere i benefici ivi previsti. Perché sono due le modifiche di sostanza che questa legge di modifica vuole apportare alla legge numero 9. E cioè la prima è questa: di attribuire 40 milioni di contributo alla gestione commissariale per ripianare l'eventuale disavanzo della gestione di transizione da quella privata a quella pubblica; la seconda, più sostanziale, direi sostantiva modifica di questa legge, è quella della riapertura dei termini fino a sei mesi. Ma per quanto riguarda la concessione di quel contributo di 40 milioni io non ho sentito spiegazioni appaganti della vostra opposizione. Perché il consorzio può benissimo farsi adesso, non può naturalmente chiedersi il contributo se non vengono prorogati i termini. Perciò io ritengo che da questo punto di vista, almeno limitatamente a questa modifica o a questa statuizione della legge di modifica, e cioè almeno limitatamente all'articolo 3, opposizioni non avrebbero dovuto essercene.

E veniamo alla seconda modifica che, ripeto, è la più sostanziale. C'è chi ha potuto adire questa legge anche per quanto riguardava la richiesta dei contributi e dei benefici; c'è chi non l'ha potuto fare. Perché? Perché il consorzio, per le cause che ci hanno spiegato i rappresentanti della città di Sassari e anche i rappresentanti sindacali, cioè dell'altra città, della seconda città della Sardegna, non è riuscito, proprio per queste cause, a compiere

gli adempimenti richiesti. Non capisco perché la Giunta e il Consiglio regionale non dovevano accedere alla richiesta di una proroga dei termini una volta considerate valide le ragioni che hanno impedito fino adesso la costituzione di questo consorzio, proprio non lo capisco. Come non capisco davvero certi atteggiamenti in aula assolutamente contrastanti con gli atteggiamenti invece che si assumono sulle piazze, e neppure sulle piazze, ma addirittura nei corridoi del Consiglio regionale. Perché è stato un bel sentire e un edificante vedere dei rappresentanti di sinistra venire qui a sostenere il voto favorevole e le istanze di tutta una città, ad esortare il Consiglio regionale a porre immediatamente in discussione e ad approvare, possibilmente entro questa sera, questa legge e poi invece entrare in aula e sentire gli esponenti della stessa parte politica annunziare il voto tutto affatto contrario, assolutamente contrario a questa legge. E' un bel vedere e un bel sentire che a me, naturalmente, non dico faccia piacere, ma mi lascia assolutamente indifferente. Come mi lascia indifferente questo discorrere sui principi, sulla opportunità della pubblicizzazione, oppure sulle teorie che portano o che sostengono l'opportunità delle pubblicizzazioni, delle municipalizzazioni, che, a questo proposito, qui si è fatto.

Voi assumereste veramente un atteggiamento demagogico se impediste ad una cittadina di adire a quei benefici che altre città, in base a questa stessa legge, hanno avuto ed hanno ricevuto. Ed è inutile, mi pare, fare il discorso dei disavanzi: 1.400 milioni, 700 milioni, 1.200 milioni di disavanzi previsti anche per le future gestioni pubbliche del servizio pubblico autotrasporti della città di Sassari. Non sono questioni che possono vedersi adesso. Qua si tratta di stabilire se si vuole veramente usare il doppio peso e la doppia misura. Ed allora io credo che anche per questa seconda parte il voto favorevole del Consiglio non debba mancare.

Perché sono stati chiesti sei mesi di proroga? Ma è chiaro perché. Perché la gestione privata, è stato previsto in legge, non deve superare il termine di 180 giorni e cioè di sei

mesi. Se quei 40 milioni dovranno andare a risanare eventuali passività che si producessero, che si verificassero nel termine di 180 giorni, il termine per nominare e per eleggere gli organi di amministrazione del consorzio deve essere anch'esso di 180 giorni. E saremo certi, e sarà almeno probabile che questo termine di 180 giorni non verrà esaurito. Perché? Perché avranno tutto l'interesse i componenti del consorzio ad esaurire gli adempimenti di legge, a fare, a perfezionare questo strumento consortile per poter, nel termine di sei mesi, chiedere i benefici e i contributi previsti dalla legge numero 9. Quindi noi potremmo anche stabilire tranquillamente questo termine massimo in 180 giorni sia per l'una sia per l'altra questione, sperando, ma con qualche probabilità di certezza, che quei 180 giorni non verranno assolutamente utilizzati: ne basteranno anche due, ne basteranno tre, è interesse delle stesse amministrazioni fare prima in modo da poter fare dopo, ma sempre entro i sei mesi, quello che è ancora più interessante fare per la cittadinanza. Queste le motivazioni che sostengono il nostro voto favorevole al passaggio alla discussione degli articoli e anche alla votazione finale.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

MEDDE, *Segretario*:

Art. 1

L'Amministrazione regionale è autorizzata a nominare, con decreto del Presidente della Giunta regionale su proposta dell'Assessore competente in materia di trasporti d'intesa con le parti interessate, un Commissario per l'amministrazione straordinaria dell'autoservizio urbano di Sassari per la durata massima di giorni 180.

L'Amministrazione regionale è autorizzata ad assumere le spese per gli oneri e l'eventuale disavanzo di gestione che si produrranno nel periodo anzidetto entro il limite massimo di lire 40 milioni.

PRESIDENTE. All'articolo 1 è stato presentato un emendamento aggiuntivo a firma Puggioni - Pedroni - Maddalon. Se ne dia lettura.

MEDDE, *Segretario*:

«Dopo le parole: "40 milioni" aggiungere: "somma che non potrà essere destinata al pagamento di passività riguardanti la precedente gestione"».

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

PUGGIONI (P.C.I.). In realtà noi abbiamo presentato questo emendamento coerentemente col discorso che abbiamo portato avanti per cui, ripeto, noi non siamo per principio contrari alle forme di pubblicizzazione, anzi siamo estremamente favorevoli. Noi siamo contrari ai modi, alle forme in cui la pubblicizzazione viene portata avanti, così come si fa all'articolo 1 della legge che è all'esame. Nel caso evidente che venisse accolto il nostro emendamento, noi potremmo anche rivedere il nostro atteggiamento relativamente alla legge. *(Interruzioni).*

Noi siamo contrari, come lo siamo stati per la pubblicizzazione delle tramvie a Cagliari, a regalare soldi a gestioni che sono state così disastrose come quella che gestisce il servizio a Sassari. Per queste ragioni il nostro voto sarà estremamente condizionato all'accoglimento dell'emendamento che abbiamo presentato.

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

PINNA GAVINO (M.S.I.). Per far notare soltanto che è un emendamento che non

VI LEGISLATURA

CXII SEDUTA

9 MARZO 1971

aggiunge niente, anche se è definito aggiuntivo, giacché si vorrebbe aggiungere un concetto che è chiaramente, inequivocabilmente espresso e già contenuto nell'articolo 1 della legge che è stata proposta. Aggiungere le parole: «Somma che non potrà in ogni caso essere destinata al pagamento di passività riguardanti la precedente gestione» non aggiunge proprio nulla, può essere un *escamotage* d'accordo, ma non aggiunge niente. «La Amministrazione regionale è autorizzata [dice l'articolo 1] a nominare con decreto del Presidente della Giunta regionale su proposta dell'Assessore competente in materia di trasporti d'intesa con le parti interessate, un Commissario per l'amministrazione straordinaria dell'autoservizio urbano di Sassari per la durata massima di giorni 180. L'Amministrazione regionale è autorizzata ad assumere le spese per gli oneri e l'eventuale disavanzo di gestione che si produrranno nel periodo anzidetto entro il limite massimo di lire 40 milioni». Pare a me che non valga neppure la pena di metterlo in votazione, questo emendamento: è pleonastico.

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

PIGLIARU (P.S.D.I.). Signor Presidente, non avremmo nulla in contrario ad accettare questo emendamento aggiuntivo proposto dai colleghi Puggioni, Pedroni e Maddalon se, come diceva il collega Pinna, non fossero già chiaramente fugate nell'articolo 1, nella sua dizione letterale, le perplessità che sono emerse e che hanno sollecitato la presentazione di questo emendamento aggiuntivo. La verità è che questo emendamento aggiuntivo, ancora una volta, esprime la posizione politica del Gruppo comunista che, evidentemente, si preoccupa di fare emergere il dubbio che la gestione commissariale serva unicamente a favorire l'azienda privata, la ditta Pani. In effetti così non è, in effetti il disagio che il Gruppo comunista sente è dato dal fatto che sono differenti le posizioni assunte in quest'aula in occasione del varo di questa legge, cioè della legge che pone definitivamente...

PUGGIONI (P.C.I.). A Pani dovevano andare i soldi!

PIGLIARU (P.S.D.I.). Si tenta con questo emendamento aggiuntivo, dicevo, signor Presidente — se il collega Puggioni mi fa concludere — si tenta di...

PUGGIONI (P.C.I.). Perché bastano 40 milioni?

PRESIDENTE. Onorevole Puggioni, per cortesia, lasci veramente concludere l'oratore!

PIGLIARU (P.S.D.I.). Si tenta di creare la psicosi che il provvedimento di legge che questo Consiglio regionale sta per votare serva unicamente a creare quel carrozzone di cui parlano l'onorevole Puggioni e il Gruppo comunista, che serva unicamente a beneficio della azienda privata Pani. Così non è, in effetti, e la presenza massiccia degli organismi sindacali di sinistra dei rappresentanti del Gruppo comunista al Consiglio comunale di Sassari e della cittadinanza sassarese stanno a significare che persino i colleghi comunisti della città di Sassari sono in contrasto con il Gruppo comunista del Consiglio regionale. Pertanto, sottolineando che non vi era nessun motivo di presentare questo emendamento aggiuntivo, dico che il nostro Gruppo è assolutamente indifferente che esso venga accolto o respinto, perché nulla modifica del contenuto e della sostanza dell'articolo 1.

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

PEDRONI (P.C.I.). Io credo, signor Presidente, che qui si voglia equivocare. E non capisco l'accanimento di certi gruppi politici contro l'accoglimento dell'emendamento aggiuntivo, in quanto ritenuto pleonastico, perché il concetto sarebbe già contenuto nell'articolo 1. Ammesso che così fosse, questo emendamento servirebbe a rafforzare il principio che dei 40 milioni non deve andare un soldo alle precedenti amministrazioni, a coprire le passività delle precedenti amministra-

VI LEGISLATURA

CXII SEDUTA

9 MARZO 1971

zioni. Ma, onorevoli colleghi, noi abbiamo qui sotto gli occhi il disegno di legge, testo del proponente e testo della Commissione. Il testo del proponente, onorevole socialdemocratico, è dell'Assessore ai trasporti Ghinami, che in modo molto strano, voleva regalare 300 milioni...

PIGLIARU (P.S.D.I.). Questa è un'affermazione gratuita.

PEDRONI (P.C.I.). No, no, no. Questo è il disegno di legge del proponente onorevole Ghinami, Assessore ai trasporti, che voleva mettere 300 milioni a disposizione, come anticipazioni di fondi senza interessi, fino ad un importo massimo... (*interruzioni*).

PRESIDENTE. Lasciamo, per cortesia, che l'oratore possa esprimere liberamente la propria opinione. Onorevole Pedroni, continui.

PEDRONI (P.C.I.). A titolo di acconto sugli interventi di cui al precedente comma. E' stata la nostra battaglia, la battaglia dei commissari comunisti in seno alla Commissione, assieme ad altri commissari di altri Gruppi, a portare la modifica del testo del proponente e a presentare al Consiglio un nuovo testo accolto dalla Commissione. Ma nonostante la nostra battaglia per impedire che i soldi della Regione andassero altrove, e non per lo scopo principale della pubblicizzazione, noi ci siamo ritenuti insoddisfatti di questo testo della Commissione. Ed è per questo, onorevoli colleghi, che noi presentiamo un emendamento dove sia detto chiaramente che questi 40 milioni non devono in nessun caso essere destinati al pagamento di passività riguardanti le precedenti gestioni.

Onorevoli colleghi, se abbiamo tutti la coscienza a posto, se vogliamo veramente la pubblicizzazione del servizio autotranviario a Sassari, se non vogliamo regalare i danari a nessuno, non capisco il perché non si voglia accettare l'emendamento che dà chiarezza assoluta alla destinazione dei 40 milioni.

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

MILIA (P.S.I.U.P.). Noi siamo d'accordo con l'emendamento presentato dai colleghi del Gruppo comunista. Può darsi che la cosa sia superflua: certamente il concetto espresso dai colleghi del Gruppo comunista è già contenuto nell'articolo 1. Però, chi ha maturato certe esperienze dico che non fa male a cautelarsi, nella misura massima possibile, dinanzi ad eventuali cose poche chiare che possono capitare su questioni di questo genere. D'altronde, ne ho già parlato nell'intervento fatto nella discussione generale, l'esperienza fatta con la Società delle Tramvie Sarde (come si chiamava? Non lo ricordo bene) ci deve mettere nelle condizioni di evitare in tutti i modi che un soldo vada ad aggiungersi ai già numerosi, ripeto, contributi che a suo tempo ha avuto Pani. Noi (mi scusino i compagni comunisti, non debbo difendere nessuno) non dobbiamo niente a Pani. Pani non ha fatto mai, attraverso la «Gazzetta Sarda» la campagna elettorale né per noi e né per i compagni comunisti. I nostri compagni, e i compagni comunisti, da oltre dieci anni sono alla avanguardia nelle lotte condotte nell'azienda Pani per la pubblicizzazione. I nostri compagni e i compagni comunisti sono quelli che hanno pagato di persona e duramente per conseguire dei risultati positivi con la pubblicizzazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Assessore ai trasporti per esprimere il parere della Giunta.

GUAITA (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. La Giunta dichiara di accettare l'emendamento perché esso risulta più ampiamente esplicativo della intenzione fondamentale di questo disegno di legge e delle modifiche. Credo che appaia chiaro che la Giunta ha chiarissimo l'obiettivo della pubblicizzazione, che intende perseguire senza perplessità e senza riserve.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'articolo 1. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

VI LEGISLATURA

CXII SEDUTA

9 MARZO 1971

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

MEDDE, Segretario:

Art. 2

Sono riaperti, fino a sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i termini per la presentazione delle domande dirette ad ottenere i benefici previsti dall'articolo 2 della legge regionale 29 agosto 1966, n. 9.

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 3.

MEDDE, Segretario:

Art. 3

Per l'intervento di cui all'art. 1 della presente legge è autorizzata la spesa massima di lire 40 milioni.

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 3 bis.

MEDDE, Segretario:

Art. 3 bis

All'articolo 1 della L.R. 29 agosto 1966, n. 9, è aggiunto il comma seguente:

«E' da considerarsi complesso organico, ai fini degli interventi di cui alla precedente lettera a), ogni insieme di opere comunque rivolte al conseguimento di finalità di interesse locale, riconosciuto tale, con effetto costitutivo, nei modi e con le forme di cui al successivo articolo 7. Il complesso organico può anche consistere in opere di completamento intese ad assicurare la efficienza di servizi comunali determinati e può altresì comprendere le pertinenze e le opere accessorie e di abbellimento, ritenute utili per il conseguimento delle finalità anzidette».

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 3 ter.

MEDDE, Segretario:

Art. 3 ter

L'articolo 4 della L.R. 29 agosto 1966, n. 9, è sostituito dal seguente:

«La concessione dei benefici è fatta mediante la corresponsione di contributi annuali, nel limite massimo di cui alle ripartizioni previste nel successivo articolo 6, in misura non superiore al 90% della spesa necessaria per la realizzazione degli interventi, compresi gli interessi e lo scarto cartelle degli eventuali mutui».

«All'atto della concessione dei benefici può essere disposta l'erogazione, in unica soluzione, delle annualità dei contributi assegnati ai Comuni ed alle Province ai sensi del successivo articolo 6, che siano già maturate alla data della concessione medesima».

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

(E' approvato).

VI LEGISLATURA

CXII SEDUTA

9 MARZO 1971

Si dia lettura dell'articolo 3 *quater*.

MEDDE, Segretario:

Art. 3 *quater*

Il secondo comma dell'articolo 5 della L.R. 29 agosto 1966, n. 9, è sostituito dal seguente:

«Gli oneri inerenti alla concessione delle garanzie faranno carico all'apposito capitolo di cui al successivo articolo 11. L'ammontare delle garanzie concesse non potrà superare di 30 volte le disponibilità del capitolo».

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 3 *quinqüies*.

MEDDE, Segretario:

Art. 3 *quinqüies*

L'articolo 7 della L.R. 29 agosto 1966, n. 9, è sostituito dal seguente:

«Le domande per ottenere i benefici di cui alla presente legge devono essere presentate dagli enti interessati, entro 15 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, all'Assessorato regionale ai lavori pubblici e trasporti cui è demandata, in base al criterio della competenza prevalente, l'istruttoria e l'approvazione dei progetti.

Per gli interventi di cui al precedente articolo 2 dovranno essere allegate alla domanda copia delle deliberazioni, divenute esecutive, adottate a norma degli articoli 10 e 11 del R. D. 10 ottobre 1925, n. 2578.

Per la concessione dei benefici di cui alla lettera a) del precedente articolo 1, i Comuni interessati dovranno presentare un programma di massima con l'indicazione delle opere da eseguire e dei relativi importi, da approvarsi con decreto del Presidente della Giunta regionale, emanato su proposta dell'Assessore regionale ai lavori pubblici e trasporti e su

conforme deliberazione del predetto programma, le opere ivi indicate sono riconosciute costituenti complesso organico di opere pubbliche».

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 3 *series*.

MEDDE, Segretario:

Art. 3 *series*

L'articolo 8 della L.R. 29 agosto 1966, n. 9, è sostituito dal seguente:

«I benefici di cui alla presente legge sono concessi con decreto del Presidente della Giunta regionale emanato su proposta dell'Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Il decreto determina le modalità di erogazione del contributo.

I contributi per la realizzazione delle opere di cui ai precedenti articoli 1 e 3 sono concessi sulla base di progetti esecutivi, approvati con decreto dell'Assessore regionale ai lavori pubblici e trasporti, sentito il Comitato Tecnico regionale dei lavori pubblici. Detta approvazione equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di urgenza ed indifferibilità dell'opera, a tutti gli effetti di legge.

I contributi di cui sopra possono essere concessi anche per la realizzazione di singole opere, di aggruppamenti di queste ovvero di lotti funzionali delle stesse, purché, per quanto riguarda gli interventi di cui all'articolo 1, lett. a), della presente legge, risultino comprese nel programma approvato ai sensi del precedente articolo 7.

Ove gli Enti interessati provvedano alla spesa occorrente mediante l'accensione di mutui, il contributo sarà corrisposto dall'Amministrazione regionale direttamente allo istituto mutuante al quale pertanto esso si intende ceduto».

VI LEGISLATURA

CXII SEDUTA

9 MARZO 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 3 *septies*.

MEDDE, Segretario:

Art. 3 septies

L'articolo 11 della L.R. 29 agosto 1966, n. 9, è sostituito dal seguente:

«Per l'attuazione degli articoli 1, 2, 3 e 5 della presente legge saranno istituiti, nello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1967 e in quello dei bilanci degli anni successivi, distinti capitoli per la concessione dei contributi e per la prestazione delle garanzie sussidiarie previste dagli articoli medesimi.

Il Presidente della Giunta regionale, su conforme deliberazione della Giunta stessa e su proposta dell'Assessore ai lavori pubblici e trasporti di concerto con l'Assessore al bilancio, provvederà con propri decreti da registrarsi alla Corte dei Conti, alla determinazione delle somme da destinare alla prestazione delle garanzie».

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 3 *octies*

MEDDE, Segretario:

Art. 3 octies

Il sesto e settimo comma dell'articolo 12 della L.R. 29 agosto 1966, n. 9, sono abrogati.

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

Nello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'esercizio 1970 è istituito il capitolo 16524 così denominato: «Contributo per il ripiano del disavanzo di gestione dell'Amministrazione straordinaria dell'autoservizio urbano di Sassari».

A favore del citato capitolo 16524 è stornata la somma di lire 20.000.000 dal capitolo 17904 e di lire 20.000.000 dal capitolo 27901 dello stesso stato di previsione.

Le riserve previste nell'elenco n. 3 allegato al bilancio per il 1970 per il finanziamento del disegno di legge concernente: «Le funzioni dei Comitati zonali di sviluppo» e del disegno di legge concernente: «La disciplina dell'attività urbanistica in Sardegna», sono ridotte ognuna di lire 20 milioni.

PRESIDENTE. All'articolo 4 è stato presentato un emendamento sostitutivo totale a firma Guaita-Pisano-Del Rio. Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

«Art. 4. Alla spesa di lire 40 milioni derivanti dall'applicazione della presente legge si farà fronte mediante l'impiego di una corrispondente quota dello stanziamento del cap. 27901 (fondo speciale per fronteggiare spese in conto capitale dipendenti da nuove disposizioni legislative) del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1970. Nel bilancio della Regione per l'esercizio 1971, con decreto del Presidente della Giunta su proposta dell'Assessore al bilancio, sarà istituito a tal fine apposito capitolo con lo stanziamento di lire 40.000.000».

PRESIDENTE. La Giunta intende illustrarlo?

GUAITA (D.C.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. E' già stato illustrato.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Guaita-Pisano-Del Rio...

SPINA (D.C.). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPINA (D.C.). Signor Presidente, è un dubbio che mi viene e che debbo esprimere perché, pur avendo cercato di ottenere dei chiarimenti e pur essendomi stati dati questi chiarimenti, non li ritengo ancora confacenti alla questione che ora sto per illustrare.

Nell'emendamento, giustamente, vengono utilizzati i 40 milioni dei nuovi oneri legislativi sul bilancio del 1970 ed è detto nel secondo comma che la Giunta, attraverso l'Assessore al bilancio, è autorizzata a istituire apposito capitolo di 40 milioni nelle uscite per il 1971. Ora il problema che io mi pongo è un problema strettamente tecnico, cioè, se noi poniamo nello stanziamento delle uscite del 1971 40 milioni, per il 1971 stiamo utilizzando gli stanziamenti delle entrate del 1971, non gli stanziamenti conseguenti all'utilizzazione dei 40 milioni che derivano dai nuovi oneri legislativi del 1970. Conseguentemente, io ritengo che la dizione esatta del secondo comma dell'emendamento proposto debba essere che negli stati di previsione delle entrate e della spesa del bilancio della Regione per il 1971, con apposito decreto del Presidente della Giunta, su proposta dell'Assessore al bilancio, saranno istituiti a tal fine dei capitoli con stanziamento di 40 milioni. Cioè a dire che la uscita che viene stabilita e stanziata nel 1970 e che sarà poi effettuata nel 1971, dovrà necessariamente essere recepita nel bilancio del 1971 non soltanto come voce di uscita del 1971, ma anche come voce di entrata per il recepimento dello stanziamento che era già stato fatto nel 1970. Altrimenti noi andremo ad utilizzare questi 40 milioni sulla base delle entrate complessive del 1971 e non sulla base dei 40 milioni che erano stanziati per nuovi oneri legislativi del 1970. Queste sono le mie perplessità: mi pare che non dovremo privare il bilancio del 1971 di 40 milioni che, sep-

pure implicitamente sono stati dichiarati come utilizzazione dei nuovi oneri legislativi del 1970, in effetti vanno a gravare sulle entrate complessive che la Regione percepirà nel 1971.

PRESIDENTE. La Giunta ha facoltà di esprimere il suo parere.

DEL RIO (D.C.), *Assessore agli affari generali, enti locali e personale*. Molto brevemente, per dire che, a nostro parere, le perplessità manifestate dal collega Spina non hanno alcun fondamento. Questo emendamento è stato studiato attentamente dagli organi tecnici del bilancio e ha una sua ragion di essere in questo. Noi possiamo, nell'esercizio 1971, in forza di una legge dello Stato, utilizzare i fondi residui dei nuovi oneri legislativi del 1970, anche se questi fondi non possiamo riportarli come entrata nel bilancio del 1971. Allora, per poterli utilizzare, l'emendamento che cosa prevede? Che il Presidente della Giunta regionale, con proprio decreto, è autorizzato, senza che ci sia il bisogno di ritornare in Consiglio con una legge, a istituire apposito capitolo che preleva i 40 milioni da quei nuovi oneri e ne prevede la spesa nel bilancio 1971.

PRESIDENTE. Mi pare che dopo questi chiarimenti possiamo senz'altro passare alla votazione dell'emendamento Guaita-Pisano-Del Rio. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4 bis.

MEDDE, *Segretario*:

Art. 4 bis

Il Presidente della Giunta regionale è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni al bilancio di previsione per l'anno 1971.

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

VI LEGISLATURA

CXII SEDUTA

9 MARZO 1971

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

MEDDE, Segretario:

Art. 5

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).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: «Modifica alla legge regionale 29 agosto 1966, numero 9, recante agevolazioni ai Comuni, alle Province e loro consorzi per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	55
votanti	54

maggioranza	28
favorevoli	45
contrari	9
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Anedda - Arru - Asara - Atzeni - Bertolotti - Biggio - Branca - Cabras - Campus - Corda - Defraia - Del Rio - Dessanay - Dettori - Fadda - Floris - Francesconi - Frau - Giagu - Gianoglio - Granese - Guaita - Isola - Ligios - Lilliu - Maddaloni - Medde - Melis G. Battista (PCI) - Melis G. Battista (P.S.d'A.) - Melis Mario - Melis Pietrino - Melis Antonio - Melis Tullio - Milia - Mistrioni - Montis - Monni - Nuvoli - Occhioni - Pedroni - Peralda - Pigliaru - Pinna Gavino - Pinna Pietro - Pisano - Puggioni - Rojch - Sassu - Serra - Spano - Spina - Tronci - Tufani - Usai.

Si sono astenuti: Presidente Contu).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 18 e 30.

La seduta è tolta alle ore 22 e 15.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Michelangelo Pira

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari
Anno 1971