

XIX SEDUTA

(POMERIDIANA)

MERCOLEDÌ 29 NOVEMBRE 1961

Presidenza del Presidente CERIONI

INDICE

Interrogazioni (Svolgimento):

COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	318-319-321-322-323-325
GHIRRA	318
BERNARD	320-321
USAI	322
PREVOSTO	323
CAMBOSU	324
PRESIDENTE	325

Legge regionale 12 maggio 1959: «Disposizioni relative alla concessione di contributi per la manutenzione delle strade di trasformazione fondiaria e vicinali», rinviata dal Governo centrale. (Discussione e riapprovazione con modifiche):

DE MAGISTRIS, relatore	325-331-332
DETTORI, Assessore all'agricoltura e foreste	326-332-333-334
TORRENTE	328-330-331-333
ZUCCA	328-330-331-333
CASU	329-331
SASSU	329-334
ZACCAGNINI	329-332
NIOI	330
CADEDDU	331
COSTA, Assessore alle finanze	333
(Votazione segreta)	335
(Risultato della votazione)	335
Proposta di legge (Annunzio di presentazione)	317

Annunzio di presentazione di proposta di legge.

PRESIDENTE. Annunzio che è stata presentata la seguente proposta di legge:

dai consiglieri Pirastu - Torrente - Lay - Urraci - Cardia - Nioi - Marras - Girolamo Sotgiu - Congiu:

«Fondi di solidarietà regionale in favore delle popolazioni colpite da eccezionali calamità naturali e da eccezionali avversità atmosferiche».

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune interrogazioni.

Per prima viene svolta un'interrogazione urgente Girolamo Sotgiu - Ghirra agli Assessori al lavoro e pubblica istruzione e ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario:*

«per sapere quali misure intendono adottare per garantire che nelle aziende che gestiscono servizi pubblici di trasporto su concessione della Regione, e in modo particolare nella Società S.I.T.A., vengano assicurati a tutti i lavoratori dipendenti i diritti sanciti dalla Costituzione. Risulta infatti che nella Società S.I.T.A., che pure è una delle aziende che più ha beneficiato dell'attuale fase di sviluppo dei trasporti, è in vigore un regime aziendale di tipica

La seduta è aperta alle ore 18.

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

marca fascista, come stanno a dimostrare episodi già denunciati all'opinione pubblica e come sta a dimostrare la punizione inflitta in data 29 agosto al lavoratore Clemente Palmas, punito per aver diffuso volantini sindacali in ore non di servizio, e, per questo motivo, trasferito dal reparto officina, nel quale lavorava da cinque anni, al reparto lavaggio macchine. La presente interrogazione ha carattere di urgenza». (35)

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

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. Premesso che tutte le controversie del genere vengono prese in esame dall'Ispettorato della motorizzazione, organo statale alle dipendenze dell'Assessorato dei trasporti, devo aggiungere che contro la S.I.T.A. non risulta sia pervenuto alcun reclamo per violazione di libertà sindacali.

Ciò premesso, rispondendo anche per conto dell'Assessore al lavoro, debbo rilevare che il volantino per la diffusione del quale è stato punito il dipendente Clemente Palmas è del seguente tenore: «La S.I.T.A. punisce i suoi dipendenti per inosservanza ai suoi ordini di servizio, ma intanto essa resta impunita di fronte alle violazioni di legge sfruttando i suoi dipendenti come schiavi». Non può certo dirsi che lo stampato contenga affermazioni di carattere sostanzialmente sindacale.

E' necessario rilevare che il trattamento giuridico del personale addetto ai servizi ferroviari e ferrotranviari previsto dal regio decreto dell'8 gennaio 1931, numero 148, è stato recentemente esteso anche al personale delle autolinee con legge 1054 del 1960. In tal modo sono stati regolati i rapporti disciplinari tra direzione delle aziende e dipendenti. In detta legge sono previste tutte le garanzie per una giusta applicazione della norma e sono previste particolari e specifiche agevolazioni per i dipendenti che hanno incarichi sindacali.

Sul fatto specifico, oggetto dell'interrogazione, è stato accertato che il dipendente Clemen-

te Palmas è stato punito con la censura per violazione della legge citata e, precisamente, ai sensi dell'articolo 40 allegato a). E' stato punito con la più blanda delle sanzioni, che ha carattere di semplice richiamo. Il Palmas ha diffuso nei locali aziendali (e non soltanto tra i dipendenti, ma — pare — anche fra i viaggiatori) dei manifestini contenenti calunnie contro l'azienda e avrebbe meritato una sanzione ben più grave della proroga del termine per l'aumento dello stipendio previsto dall'articolo 43 del già citato allegato a). I fatti da me esposti sono stati accertati personalmente dall'Ispettore della motorizzazione civile.

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

GHIRRA (P.C.I.). Debbo constatare che i nostri Assessori, in particolare l'Assessore al lavoro e quello ai trasporti, leggono con molto zelo le veline dell'Ispettorato della motorizzazione civile, veline che, in questo caso, tendono a giustificare gli atteggiamenti e le posizioni assunte dalla S.I.T.A. nei confronti dei propri dipendenti: Sarebbe stato opportuno, per l'onorevole Covacivich, dopo la lettura del volantino diffuso dall'attivista sindacale Palmas, tener presente l'ordine di servizio — da me portato tempo fa a conoscenza del Consiglio — col quale la S.I.T.A. negava ai lavoratori il diritto di svolgere attività sindacale.

In effetti, deve essere riconosciuta al lavoratore la facoltà di diffondere, nell'ambito aziendale, naturalmente nelle ore non di servizio, stampati per il cui contenuto, se diffamatorio, l'azienda può adire le vie giudiziarie. Non riteniamo che la S.I.T.A. abbia agito giustamente, perchè, anche con una più blanda punizione, avrebbe sempre implicitamente contestato il libero esercizio di un innegabile diritto.

Gli episodi di intolleranza della S.I.T.A. non sono stati pochi, in questi ultimi tempi. Prima è stato punito un membro della Commissione interna — Trincas — poi l'operaio Palmas e qualche giorno fa l'azienda ha corrisposto a tutti i suoi dipendenti il cosiddetto premio di collaborazione per il secondo semestre 1961, e da questo premio è stato escluso un gruppo di di-

pendenti, tra i quali il nominato Trincas, già punito per diffusione di volantini. Il Palmas non soltanto ha avuto un richiamo scritto, ma, dopo cinque anni di servizio, è stato trasferito dall'officina al reparto lavaggio col chiaro intento di fargli subire un declassamento.

Non mi pare ammissibile che l'Assessore ai trasporti manifesti dei dubbi, riferendo, tra i «se» e i «ma», che «forse» il volantino incriminato è stato diffuso anche tra i passeggeri. Ma è vero o non è vero, il fatto? Non si può stare nel generico; occorre, quando si muove un addebito, essere estremamente precisi. Sia ben chiaro, inoltre, che noi non possiamo accettare senza la necessaria valutazione le versioni che, pure essendo date da un organo pubblico periferico del Ministero dei trasporti, quale è l'Ispettorato della motorizzazione, sono accolte acriticamente dalla Giunta regionale.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ma si tratta di organi dell'Assessorato!

GHIRRA (P.C.I.). La Giunta, dunque, accetta senza valutazioni critiche qualsiasi rapporto dall'Ispettorato della motorizzazione? L'autorità politica della Regione non ha proprio niente da aggiungere?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Non si può giustificare il tenore di quel volantino. In esso si parla di dipendenti sfruttati come schiavi e l'azienda non può non reagire ad accuse del genere.

GHIRRA (P.C.I.). Ella, onorevole Covacivich, in definitiva ne fa una questione di parole. I lavoratori accusati possono aver usato impropriamente un vocabolo (in questo caso, la parola «schiavo»), ma è la sostanza delle denunce che conta. Ora, lei, a parte l'uso della parola «schiavo», approva o condanna l'operato della S.I.T.A.? Questo è il problema.

In verità, non posso che dichiararmi assolutamente insoddisfatto dell'operato dell'Assessore ai trasporti. Credevo che l'Assessore ai trasporti, assumendosi l'impegno di rispondere al-

la interrogazione anche a nome dell'Assessore al lavoro, prendesse una posizione diversa da quella della S.I.T.A. Invece, tanto l'Assessore al lavoro come quello ai trasporti approvano perfettamente l'operato della società, rinunciando aprioristicamente ad ogni valutazione obiettiva. Potevano per lo meno esprimere dei dubbi e riservarsi di svolgere un'inchiesta per accertare se, come noi sosteniamo, effettivamente vi sia alla S.I.T.A. un clima che viola le libertà democratiche e sindacali sancite dalla Costituzione.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Bernard al Presidente della Giunta e all'Assessore ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

«per conoscere quale azione abbiano svolto sino ad oggi per obbligare la società di navigazione Tirrenia ad adottare quei provvedimenti che valgano ad eliminare sulla linea marittima numero 7 le cause che impediscono ai viaggiatori di servirsene se non hanno avuto la possibilità di prenotarsi almeno un mese prima. Le notizie apparse sulla stampa isolana di paurosi affollamenti nei porti di imbarco, risolti, il più delle volte, con interventi della forza pubblica, sono confermate dalle diverse esperienze personali dell'interrogante, il quale si augura che l'azione energica, che l'onorevole Giunta vorrà esplicitare, non mancherà di dare quei risultati che sono nelle aspettative di tutti i Sardi e di coloro che in numero sempre maggiore, richiamati dalle bellezze della nostra Isola e dalla nostra sempre più efficace propaganda turistica, manifestano il desiderio di visitare la nostra regione». (37)

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

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Effettivamente, i fatti segnalati dall'onorevole interrogante sono autentici e sono stati segnalati, oltre che dalla società Tirrenia, anche dalle autorità portuali e di Pubbli-

ca Sicurezza. Sono note, d'altronde, le ragioni che hanno dato luogo agli inconvenienti lamentati. La richiesta di posti letto per viaggiatori diretti a Portotorres era, giornalmente, nettamente superiore alle possibilità di imbarco; talvolta i posti erano stati prenotati 30 giorni prima della partenza.

Il problema è stato valutato dall'Amministrazione regionale e, in particolare, dagli organi dell'Assessorato dei trasporti, e si sono avute conversazioni sia con il Ministero della marina mercantile, sia con la società Tirrenia, la quale, peraltro, si dichiara disposta a mettere in cantiere un numero di navi sufficiente alla bisogna, se il competente Ministero gliene dà la possibilità. Questo Assessorato si è preoccupato perchè i fatti verificatisi durante la stagione scorsa non debbano ripetersi nell'estate del 1962.

Nel 1962 dovrebbe aversi una maggiore disponibilità di posti sia perchè la linea sovvenzionata Genova-Portotorres diventerà giornaliera, sia perchè, oltre alle due navi che saranno adibite alla linea, — e saranno di capienza superiore a quelle attuali — si avrà anche una nave di riserva. Inoltre, sulla linea Civitavecchia-Olbia dovrebbero essere in servizio, da questa estate, almeno due navi con capienza di circa 1.200 posti tra cuccette e poltrone. Nel complesso, dunque, si potrebbe avere una disponibilità di posti quasi doppia rispetto all'attuale. In più, oltre a questi posti, sono da considerarsi quelli delle navi traghetto (350 per nave).

E' vero che sulle navi traghetto non potrebbero trovare posto passeggeri che non siano accompagnatori di automezzi, ma sono in corso contatti fra le Ferrovie dello Stato e la società Tirrenia per consentire che il numero dei posti eventualmente disponibili venga riservato ai viaggiatori ordinari. (In tal caso, il numero potrebbe essere superiore anche a quello prescritto per i passeggeri occupanti le autovetture).

Inoltre, nella prossima estate, dovrebbero entrare in servizio sulla Portotorres-Genova una o due navi traghetto: una di queste avrebbe la possibilità di portare, oltre che le auto-

mobili e gli autotreni, 600 passeggeri. Per quest'ultima soluzione sono in corso conversazioni con l'Istituto Mobiliare Italiano per il Credito Navale, in quanto i mezzi della Regione non sono assolutamente sufficienti a finanziare le navi di cui ho parlato.

Vi è anche un altro problema, che si innesta con quello cui testè ho accennato, ed è quello della manutenzione delle navi. La Tirrenia ha dichiarato che, se non le sarà consentito di poter mettere in cantiere, per una razionale pulizia, almeno una volta ogni tre mesi le sue navi, non sarà in grado di assicurare un'accurata manutenzione e un ordinato servizio.

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

BERNARD (D.C.). Nonostante i colpi di tosse che provengono da certi settori, la risposta dell'Assessore ai trasporti mi pare si possa considerare esauriente. Ho avuto il piacere di sentire dall'Assessore che i fatti da me denunciati sono realmente accaduti. La linea numero 7, che costituiva l'oggetto primo della mia interrogazione, è troppo importante per noi Sardi. Essa consente di accorciare notevolmente il viaggio dalla Sardegna all'Italia settentrionale. Ho personalmente sperimentato che non poter servirsi di quella linea costa talvolta 12 ore di treno.

Concludendo, non mi rimane che ringraziare per la sollecitudine con la quale l'Assessore ai trasporti risponde alle interrogazioni. (Eravamo poco abituati a simile sollecitudine). Pregho l'onorevole Covacovich di insistere, senza disarmare di fronte a prese di posizione contrarie a quelle che sono le nostre aspettative, per far sì che i servizi di trasporto marittimi finalmente migliorino, e come qualità e come capienza e anche come tempo di percorrenza. (Che un percorso come quello Olbia-Civitavecchia si debba fare in otto ore, mi pare eccessivo). L'Assessore, penso, vorrà tenere presente questa mia preghiera, in modo che per il 1962 si abbiano a disposizione servizi migliori.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione Bernard all'Assessore ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

«per conoscere i motivi che hanno indotto la ditta Benito Usai, concessionaria della linea automobilistica Bivio Serri-Nurri-Orroli a sospendere il servizio pomeridiano in coincidenza con la linea della S.I.T.A. Nuoro-Cagliari e per conoscere quale azione intende svolgere l'Assessore per indurre la predetta ditta a ripristinare tale servizio. L'interrogante ritiene non sia il caso di dilungarsi ad illustrare i gravi inconvenienti derivanti dalla predetta sospensione che obbliga i cittadini dei vicini Comuni di Nurri ed Orroli, distanti rispettivamente Km. 9 e Km. 13 da detto bivio, a percorrere a piedi tali distanze ad ora tarda (il mezzo della S.I.T.A. arriva al bivio alle ore 19,10) ed in una stagione nella quale vanno sempre più diradando le belle giornate, per cui l'azione dell'Assessore sarà quanto mai meritoria specie se riuscirà ad ovviare a simile grave situazione». (102)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento è stata presentata un'interrogazione Usai all'Assessore ai trasporti e turismo, che viene svolta congiuntamente. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

«per sapere se è a conoscenza che la corsa automobilistica pomeridiana che collegava Serri-Nurri-Orroli è stata ridotta al solo tratto Nurri-bivio Statale 198, con conseguente grave disagio per i viaggiatori che intorno alle diciotto e trenta arrivano da Cagliari e da Nuoro alla stazione di Serri e che non trovano più la coincidenza per raggiungere nella stessa giornata i popolosi centri di Nurri e di Orroli, e quale azione intende svolgere presso l'impresa Benito Usai per ottenere il ripristino di tale importante collegamento». (164)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai trasporti e turismo ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. La ditta Benito Usai, concessionaria dell'autolinea Escalaplano-Isili, ha avanzato, circa due mesi or sono, domanda tendente ad ottenere una limitazione del programma di esercizio di alcune corse, motivando la richiesta per modificate condizioni di traffico. Tale richiesta è tuttora in corso di istruttoria, per essere esaminata dal Comitato trasporti.

Deve dirsi, a questo punto, che il Comitato trasporti non si riuniva dal giugno scorso. D'altro canto, poichè, come vien segnalato dagli onorevoli interroganti, la ditta Usai ha attuato le richieste modificazioni di esercizio abusivamente, senza, cioè, la prescritta autorizzazione, la stessa ditta è stata invitata a ripristinare immediatamente il programma di esercizio preesistente. Assicuro, comunque, che in sede di Comitato saranno valutate attentamente tutte le esigenze prospettate, in modo che non vengano danneggiate le popolazioni interessate.

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

BERNARD (D.C.). Penso che si dovrebbe usare una maggiore oculatezza nel concedere autorizzazioni a gestire linee automobilistiche. Troppo spesso i concessionari o non hanno i mezzi sufficienti o vorrebbero limitare i servizi ai periodi di maggior traffico, lasciandoli invece sospesi per i periodi in cui il traffico subisce delle diminuzioni. Una posizione di comodo questa, onorevole Assessore, che non può essere certamente accettata e che dovrebbe far tenere gli occhi un po' più aperti agli organi che provvedono alla concessione delle autorizzazioni.

Nel caso denunciato dalla mia interrogazione bisogna tenere presente la situazione dei due paesi interessati, che sono posti nella parte più a sud della Provincia di Nuoro e sono, pertanto, lontanissimi dal Capoluogo. A Nurri e ad Orroli non si può accedere, se non prendendo il mezzo della S.I.T.A. in partenza da Nuoro nel pomeriggio per Cagliari sino al bivio di Serri. Qui, sino ad un mese fa, si trovava la coincidenza col pullmann della ditta Usai. Con

la sospensione dei servizi automobilistici della ditta Usai, dal bivio di Serri non rimane che proseguire a piedi. E si tratta di 13-14 chilometri! Oltretutto, d'inverno questa poco piacevole passeggiata, per chi proviene da Nuoro, dovrebbe essere fatta di notte!

Concludendo, prego l'onorevole Assessore di controllare bene se la ditta Usai ha ripreso o no il servizio, e, se non intendesse riprenderlo, di revocare ad essa ogni concessione. Non è, infatti, concepibile che i concessionari possano a loro agio e piacimento gestire soltanto le linee più convenienti.

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

USAI (D.C.). Dopo l'intervento del collega Bernard, ben poco resta da dire. Desidero soltanto aggiungere che, nel disciplinare di concessione delle autolinee, l'Assessore deve porre dei limiti circa la sospensione dei servizi. Quando il provvedimento è richiesto dal concessionario per motivi economici, è bene che l'esame della pratica sia devoluto all'apposito Comitato.

L'improvvisa sospensione del servizio di linea per Serri - Nurri - Orroli ha creato gravi disagi alle popolazioni interessate. E' necessario, perciò, che l'onorevole Assessore ai trasporti disponga l'immediato ripristino della corsa automobilistica con lo stesso orario previsto nel disciplinare di concessione. Le eventuali modifiche saranno apportate d'intesa con la S.I.T.A., le Ferrovie Complementari e l'Ispettorato della Motorizzazione Civile.

Anche la concessione di nuove linee dovrebbe essere limitata a quelle ditte che sono in condizioni economiche solide. Gli avventurieri devono essere scartati. Un pubblico servizio deve offrire le massime garanzie di sicurezza e di continuità. Una ditta che non possiede automezzi di scorta non deve essere incoraggiata. L'autolinea in partenza dalla stazione ferroviaria di Serri deve attendere l'arrivo dell'ultima corriera S.I.T.A. proveniente da Nuoro e dell'ultimo treno serale delle Ferrovie Complementari, che proviene da Cagliari, per trasportare

a Nurri ed Orroli i passeggeri diretti a quei due Comuni.

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. La società, dopo la diffida, ha 20 giorni di tempo per attuare quanto richiesto.

USAI (D.C.). Sta bene.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione Prevosto all'Assessore ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

«per sapere se è a conoscenza del disagio cui sono sottoposte le popolazioni dei centri di Ottana e Orotelli per la insufficienza dei collegamenti da e per lo scalo ferroviario e quindi con le numerose corse delle automotrici che vi transitano a tutte le ore del giorno; e per conoscere se non ritenga opportuno intervenire presso la direzione delle Ferrovie Complementari al fine di ottenere che adeguati mezzi di trasporto siano messi a disposizione delle popolazioni interessate in coincidenza con gli orari delle automotrici che, in partenza da Nuoro e Macomer, transitano nello scalo ferroviario».
(47)

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

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. L'Assessorato è a conoscenza del disagio cui sono sottoposte le popolazioni dei centri di Ottana ed Orotelli per l'insufficienza dei collegamenti con lo scalo ferroviario. Purtroppo, però, nessuna ditta è disposta a gestire un servizio altamente deficitario, sia per lo scarso traffico dello scalo ferroviario, sia per le condizioni del tronco stradale Ottana - Orotelli.

La questione, comunque, è in esame. L'Assessorato ha cercato di sopperire alle esigenze di cui sopra ed ha invitato le Ferrovie Complementari a effettuare un raccordo fra la stazione ed i paesi interessati. Le Complementari si sono riservate di dare una risposta se e in quan-

to riceveranno nuovi mezzi per il parco automobilistico di Macomer.

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

PREVOSTO (P.C.I.). La Società Ferrovie Complementari, secondo la risposta dell'Assessore, ha riconosciuto la fondatezza delle richieste avanzate dalle popolazioni di Ottana ed Orotelli. Si sa, d'altro canto, che questa società, poichè si può avvalere di larghe sovvenzioni, è in grado di gestire anche linee automobilistiche passive, compensate dalla gestione di altre linee largamente attive.

Prego, pertanto, l'Assessore ai trasporti di intervenire con la dovuta energia per richiamare le Ferrovie Complementari al dovere di soddisfare le esigenze delle popolazioni di Ottana ed Orotelli. In fin dei conti, si tratta di coprire un percorso di appena 16-17 chilometri. Non posso dichiararmi soddisfatto della risposta dell'Assessore che, oltretutto, è venuta con grande ritardo, mentre da Ottana e da Orotelli si continua a raggiungere lo scalo ferroviario a piedi.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione Cambosu agli Assessori al lavoro e pubblica istruzione e ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

«per sapere se l'Amministrazione regionale è a conoscenza delle gravissime violazioni di cui le aziende ferroviarie concesse della Sardegna (FF.CC. - FF.MM. - SS.FF.SS.) si sono rese finora responsabili, rifiutando di applicare il disposto della legge 23 ottobre 1960, numero 1369, in materia di divieto di appalti e subappalti per normali prestazioni di lavoro. Le violazioni concernono la figura, qualifica e mansione dei seguenti lavoratori e lavoratrici: — assuntori e assuntrici; — guardabarriere. Per conoscere altresì l'azione svolta o che si intende svolgere per indurre le società sopra dette all'osservanza della legge ed all'inquadramento del personale di cui trattasi, previo ri-

conoscimento di un trattamento economico corrispondente alle mansioni effettivamente svolte, superando l'attuale insostenibile situazione che trova gli assuntori regolati da assurdi contratti privati con una retribuzione che non supera le 25.000 lire mensili, e i guardabarriere con un salario mensile tra le 6 e le 15.000 lire». (104)

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

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. In ordine all'argomento in oggetto, preciso che le aziende esercenti in Sardegna i servizi ferroviari in concessione (si tratta delle Ferrovie Complementari Sarde, le Strade Ferrate Sarde, gestione governativa, e le Ferrovie Meridionali Sarde) si attengono, nella sfera di applicazione della citata legge 23 ottobre 1960, numero 1369, in materia di divieto di appalto (appalto per normali prestazioni di lavoro), alla interpretazione che alla legge stessa è stata fornita dal Ministero dei trasporti interessato a suo tempo al problema.

Il Ministero ha osservato testualmente: «Non v'ha ormai dubbio che anche alle aziende di pubblici trasporti in concessione si applichi l'articolo uno della legge 1369, il quale, come è noto, vieta gli appalti che abbiano per oggetto l'esecuzione di mere prestazioni di lavoro mediante impiego di mano d'opera assunta e retribuita dall'appaltatore. Si ritiene, tuttavia, che tale disposizione non abbia in sostanza che ribadito il divieto già sancito dall'articolo 2127 del Codice Civile e che, quindi, scopo della legge dovrebbe essere di eliminare i casi di appalto mascherati a scapito del trattamento dovuto ai lavoratori. Il divieto è giustificato dalla natura giuridicamente ibrida di tali pseudo appalti, che mancano degli elementi essenziali sia dell'appalto (articolo 1665 del Codice Civile), che del contratto d'opera (articolo 2222 del Codice Civile).

Quest'ultimo, viceversa, non appare vietato e pertanto debbono considerarsi fuori dell'ambito dell'articolo uno i casi in cui il terzo estra-

neo all'azienda mediante contratto d'opera si impegni, dietro corrispettivo, ad un'opera o ad un servizio con lavoro prevalentemente proprio e sotto l'osservanza di determinate prescrizioni senza rapporto di subordinazione tra di esso e l'azienda. Tale si ritiene essere appunto il caso dei contratti stipulati dalla generalità delle imprese ferroviarie in concessione per gli assuntori di passaggi a livello o di stazioni. In sostanza, il Ministero dei trasporti è dell'avviso che la conservazione dell'attuale situazione, per quanto riguarda le assuntorie, non sia in contrasto con le disposizioni della citata legge 1369».

Per quanto riguarda il secondo aspetto trattato dall'onorevole interrogante, è da dire che l'Assessorato non ha mancato a più riprese di interessarsi del trattamento economico e previdenziale degli assuntori, la cui soluzione a carattere nazionale fu demandata alla Commissione interministeriale per la determinazione delle condizioni di esercizio per gli assuntori e i ferrovieri. Tale Commissione ultimò i lavori a fine del 1956 con la elaborazione di un provvedimento legislativo regolante la materia; tale disegno di legge venne trasmesso al Consiglio dei Ministri per l'esame di merito nel 1957 e, nel novembre del 1958, dopo la prescritta approvazione del Consiglio dei Ministri, venne trasmesso all'esame dell'Assemblea legislativa.

Richieste ulteriori notizie nel decorso anno, si venne a conoscenza che tale disegno di legge fu rinviato presso la Commissione trasporti della Camera per un suo coordinamento con la legge a suo tempo approvata per gli assuntori delle Ferrovie dello Stato. E' stato ancora interessato in merito il Ministero dei trasporti, e mi riservo di comunicare ulteriori notizie sullo stato attuale degli appalti. Il Ministero, infatti, non ha dato ancora alcuna risposta. Intanto, in attesa che la posizione di tale categoria di lavoratori venga regolata con legge, l'Assessorato non ha mancato di interessarsi per un miglioramento della situazione economica. In merito si può precisare che attualmente gli assuntori percepiscono, a seconda dell'importanza dell'assuntoria, da un minimo di 30.000 ad un

massimo di 40.000 lire, più un'aggiunta di lire 10.000 quando si ritenga indispensabile l'impiego di un manovale; i guardabarriere percepiscono da un minimo di 16.500 ad un massimo di 19.500, se sono appoggiati; se isolati, lire 20.500.

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

CAMBOSU (P.S.I.). La legge 1369 riguarda sostanzialmente il divieto di intermediazione, di interposizione di appalto e di sub-appalto nelle aziende private, nelle aziende statali e nelle aziende pubbliche, o meglio il divieto di mascherare in qualunque modo, da parte delle aziende pubbliche o private, questi appalti. La legge è stata pubblicata esattamente alla fine del novembre del 1960, è entrata in vigore dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale ed è ormai operante per tutte le aziende private, pubbliche, statali, comprese quelle ad ordinamento autonomo come i Monopoli dello Stato e le Ferrovie dello Stato per le quali, addirittura, la legge ha concesso una ulteriore proroga di sei mesi, dal maggio al 24 novembre di quest'anno, in relazione al grosso problema degli appalti ferroviari.

Il problema degli appalti si andava generalizzando e aggravando in tutta Italia, presso tutte le imprese; e questo provvedimento, che porta la firma dell'onorevole Spataro, attuale Ministro ai trasporti, oltre che del Ministro Sullo del Dicastero del lavoro e degli altri Ministri interessati, è stato accolto con estremo favore da tutte le categorie di lavoratori interessate. Debbo dire che sono state esplicitate le dichiarazioni del Ministero del lavoro per l'applicazione immediata di questo testo di legge, sia al centro che alla periferia. Ho avuto modo personalmente di vedere le circolari del Ministero e di sentire anche a voce le dichiarazioni degli Ispettorati del lavoro in Sardegna circa l'estensione e l'applicazione immediata in tutti i settori pubblici e privati di questa legge.

Ora, l'onorevole Assessore ai trasporti dà una risposta che lascia non soltanto insoddisfatti, ma addirittura perplessi. Poc'anzi l'As-

sessore, rispondendo al collega onorevole Ghirra, ha definito l'Ispettorato della Motorizzazione Civile un organo dell'Assessorato dei trasporti. Non vorrei fare una polemica su questo punto, ma mi pare opportuno rilevare che l'onorevole Covacivich dà per risolto un problema che ancora causa conflitti di competenze. E' ancora aperto il problema del controllo della Regione sull'Ispettorato della Motorizzazione Civile ed è ancora aperto il problema dei rapporti tra la Regione e gli organi periferici del Governo.

PRESIDENTE. Onorevole Cambosu, mi perdoni se la interrompo, ma non vorrei che superasse il tempo regolamentare concesso per la sua dichiarazione.

CAMBOSU (P.S.I.). Chiedo scusa, onorevole Presidente; sto per concludere. Volevo soltanto sottolineare un problema scottante.

L'ingegner Carlucci, dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, ha avuto modo di dichiarare apertamente di non ritenersi un organo della Regione e che, stando alle direttive del Ministero, non dovrebbe dipendere dall'Assessorato dei trasporti. Ma, dei rapporti tra la Regione e gli organi periferici del Governo, avremo modo di parlare più diffusamente nel corso di una discussione a carattere generale che avremo modo di provocare sull'argomento.

Ora il problema è questo: una legge del Parlamento, che stabilisce che non si possono mascherare gli appalti, viene aggirata proprio da un organo pubblico, dall'Ispettorato della Motorizzazione Civile, a difesa della gestione governativa delle Ferrovie Meridionali e delle imprese in concessione in genere. Sostiene l'onorevole Assessore che un assuntore percepisce dalle 30 alle 40.000 lire. Dalle notizie in mio possesso, invece, risulta che nessun assuntore raggiunge le 30.000 lire; o meglio, in Provincia di Cagliari ce n'è soltanto uno che raggiunge le 36.000 lire. Sostiene ancora l'onorevole Assessore che un assuntore percepisce 10.000 lire in più quando ha un manovale alle sue dipendenze. Si tratta, in questo caso, di un assuntore che ha compiti di capo-stazione e che non percepisce neppure gli assegni familiari...

PRESIDENTE. Onorevole Cambosu, potrebbe trasformare la sua interrogazione in mozione: così avrebbe modo di parlare a lungo.

CAMBOSU (P.S.I.). Intendo far rilevare, per concludere, una lacuna fondamentale nelle dichiarazioni dell'onorevole Assessore. Nessuna risposta mi è stata data per quanto riguarda i guardabarriere, di cui io parlo nella mia interrogazione.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ho detto che i guardabarriere percepiscono dalle 16 alle 19.000 lire, e qualche volta anche 20.500 lire.

CAMBOSU (P.S.I.). Chiedo scusa all'onorevole Presidente e ai colleghi se ho superato il tempo concessomi dal Regolamento ed esprimo la mia completa insoddisfazione per la risposta dell'Assessore. Trasformerò la mia interrogazione in interpellanza.

Discussione e riapprovazione con modifiche della legge regionale 12 maggio 1959: «Disposizioni relative alla concessione di contributi per la manutenzione delle strade di trasformazione fondiaria e vicinali», rinviata dal Governo centrale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della legge regionale 12 maggio 1959: «Disposizioni relative alla concessione di contributi per la manutenzione delle strade di trasformazione fondiaria e vicinali», rinviata dal Governo centrale; relatore l'onorevole De Magistris.

Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché non vi sono iscritti a parlare, la dichiaro chiusa. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Magistris, relatore.

DE MAGISTRIS (D.C.), *relatore*. La relazione che io ho presentato si rifà all'esame della prima Commissione, che ha esaminato i motivi del rinvio. La prima Commissione ha osservato che due dei rilievi fatti dal Governo centrale potevano avere fondamento, cioè quelli relativi ad un'invadenza — mi si consenta un termine così generico e improprio — da parte della Regione, con conseguente violazione del-

l'articolo 6 dello Statuto, in quanto i Consorzi per le strade vicinali, creati dal decreto luogotenenziale del 1917, che regola tutta la materia, erano configurati quali Enti locali, ed anche in quanto alla manutenzione e alla costruzione delle strade vicinali sono interessati i Comuni, ai quali il decreto luogotenenziale in questione attribuisce compiti di amministrazione e di rappresentanza. Una norma, che, dai motivi di rinvio si presumeva lesiva dello Statuto o delle norme costituzionali, era quella che assegnava all'Assessore all'agricoltura una potestà quasi giurisdizionale per decidere sui ricorsi in merito ai criteri di ripartizione della spesa tra gli utenti delle strade vicinali.

Riconosciuto quanto meno un *fumus boni iuris* nei rilievi governativi, la prima Commissione ha chiesto alla Commissione di merito, quella dell'agricoltura, che si pronunciasse in materia per vedere se era possibile giungere allo stesso risultato evitando tuttavia il rischio della violazione di legge. La quarta Commissione ha tagliato netto, evitando che si debba procedere ad una ripartizione dei contributi regionali per la manutenzione e il riattamento delle strade vicinali, sancendo in legge contributi fissati in lire *tot* a chilometro.

Nel nuovo testo, il ricorso all'Assessore viene eliminato e si procede, nel ricorso da parte degli utenti, attraverso i canali normali ai quali si indirizzava il decreto luogotenenziale istitutivo dei consorzi sulle strade vicinali. Sancendo un contributo predeterminato, poi, si facilita anche l'istruttoria delle pratiche.

Mi pare di dover concludere invitando il Consiglio ad approvare la legge, che è necessario entri in funzione quanto prima, chè diversamente le numerose strade vicinali, che abbiamo provveduto a riattare con i contributi della Regione già da diversi anni, rischiano di andare in malora. (*Consensi al centro*).

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

DETTORI (D.C.), Assessore all'agricoltura e foreste. La Giunta accetta il testo proposto dal-

la prima Commissione, considerata anche la adesione che ad esso ha dato la quarta Commissione.

Non credo che debba dilungarmi ad illustrare la esigenza che il Consiglio riapprovi questa legge, perchè a suo tempo, quando se ne era discusso, nel 1959, i motivi che spingevano l'Amministrazione regionale a concorrere nella spesa per la manutenzione delle strade vicinali erano stati ampiamente sottolineati da tutti gli intervenuti nel dibattito ed erano stati accettati da tutti i settori del Consiglio.

L'esigenza, già rilevante al momento in cui la legge fu portata all'esame del Consiglio, non è in questi due anni evidentemente venuta meno, anzi direi che è andata facendosi ancor più evidente. Le strade che sono state costruite o con interventi della Regione o con interventi della Cassa per il Mezzogiorno nei comprensori di bonifica montana o nei distretti di trasformazione integrale, assommano ormai a oltre 1.500 chilometri, ed è giusto che, non avendo i Consorzi istituiti per la manutenzione delle strade vicinali e i Comuni mezzi sufficienti per provvedere alla manutenzione, la Regione intervenga proprio per impedire che queste strade, costruite o ricostruite o sistemate con notevoli onere finanziario, nel giro di pochi anni perdano la loro utilità o la vedano diminuita di molto.

Ho già detto che la Giunta accetta il testo approvato dalla quarta Commissione e dalla prima, ma debbo qui aggiungere che vi sono alcune cose che lasciano perplessi e alle quali spero di poter, in qualche misura, ovviare nella formulazione del regolamento. Si dice all'articolo 1 *bis* che il contributo della Regione per la manutenzione delle strade vicinali è previsto in 30.000 lire a chilometro e che può essere portato fino al 50 per cento della spesa che viene sostenuta dai Consorzi quando questa supera le 60.000 lire; il restante 50 per cento della spesa deve essere sostenuto dai Consorzi. E' però da tener presente che nel testo non modificato delle Commissioni la Regione aveva la facoltà di sostituirsi ai Consorzi in caso di carenza da parte dei Consorzi stessi e di addos-

sare ad essi la parte della spesa di loro competenza.

L'Amministrazione regionale poteva intervenire con contributi, che erano rapportati, senza giudicare delle cifre in assoluto, alla metà dello onere della manutenzione, ma si assicurava che vi fosse da parte dei Consorzi, in corrispondenza all'intervento finanziario dell'Amministrazione regionale, una certa attività, vi fosse iniziativa, efficienza, ed un funzionamento congruo alle esigenze della manutenzione.

Ora, con la modifica del vecchio testo, noi non abbiamo altra facoltà che quella di concedere il contributo, anche se i criteri della ripartizione della spesa fra gli utenti sono modificati. Questo è già un notevole passo in avanti, perchè, se si applicasse l'articolo 7 della legge 1446, non si potrebbe stabilire come onere a carico degli utenti più del doppio della imposta principale che grava sul fondo, cioè più del doppio dell'imposta fondiaria, ossia una somma assai modesta.

E' vero che nella legge si dice che l'onere a carico degli utenti sarà rapportato al beneficio che ciascuno di essi ritrarrà dal fondo, ma bisognerà indicare, almeno nel regolamento, i criteri per stabilire come si calcola il beneficio ottenuto da ciascuno degli utenti. Abbiamo, quindi, già fatto un passo in avanti con l'introdurre questo nuovo criterio per determinare l'onere al quale gli utenti debbono sottomettersi per la manutenzione della strada.

Del resto, la legge statale 12 febbraio 1958, numero 126, stabilisce la obbligatorietà della costituzione dei Consorzi degli utenti per la manutenzione delle strade vicinali, anche di quelle dei comprensori di bonifica; ma, ripeto, con la legge, così com'è formulata, dopo la soppressione dell'articolo 5 noi non abbiamo più la possibilità di fare altro che di erogare contributi, non di controllare come questi contributi vengano utilizzati e soprattutto non abbiamo più la possibilità di accertare che i Consorzi assumano la loro parte di oneri. In sostanza, potrebbe accadere che utilizzino soltanto il contributo della Regione e non assumano a loro carico gli oneri che sono previsti dalla legge 1 settembre 1918, numero 1446.

Ripeto, questa può essere una perplessità. Però io credo che il Consiglio la possa superare, posto che si prevede, all'articolo 6, che le modalità per l'attuazione della legge saranno determinate dal regolamento. Nel regolamento si potrà dire che la concessione del contributo della Regione è subordinata all'accertamento della efficienza del Consorzio, senza che per questo la Regione si sostituisca alle autorità che per le leggi 1446 e 126 debbono imporre la costituzione di Consorzi e vigilare sulla funzionalità dei Consorzi stessi. Nel regolamento potrà stabilirsi che l'Amministrazione regionale subordinerà il contributo, non solo alle esigenze del Consorzio, ma al fatto che sia accertata, dagli esami dei ruoli e dei bilanci di ciascun Comune, una spesa del Comune quando la strada è di uso pubblico, e una spesa degli utenti quando la strada non è aperta al pubblico.

Questa è l'opinione della Giunta. Colgo l'occasione per informare il Consiglio, intanto, che sono stati costruiti o sistemati ormai, con interventi della Cassa e della Regione, con una spesa che complessivamente ammonta a sette miliardi, 1.550 chilometri di strade vicinali. Soprattutto voglio informare il Consiglio che noi — come è detto d'altronde nella relazione al bilancio — abbiamo in animo di presentare, al più presto, all'esame del Consiglio un disegno di legge che eleva il contributo della Regione dal 65 al 92 per cento, concede i contributi soltanto ai Consorzi che diano garanzia di funzionalità e prescrive, poi, che le strade vicinali debbano essere appaltate, visto che vi è un onere così rilevante per l'Ente pubblico.

Mi pare che questa esigenza debba essere condivisa, così come è stata largamente condivisa, a suo tempo, l'esigenza che spinse i colleghi Casu, Medda e Serra a presentare il progetto di legge che ora ridiscutiamo. Le poche perplessità non debbono indurci a cadere nel pericolo di una impugnativa del Governo nanti la Corte Costituzionale, tanto più che esse sono superabili con una accorta stesura del regolamento.

In questo senso, sono in grado di assumere un impegno: i colleghi sappiano che la Giunta, in particolare l'Assessore all'agricoltura, proporrà un testo del regolamento tale che l'inter-

vento della Regione rimarrà subordinato all'intervento dei Consorzi, onde questi acquistino funzionalità ed efficienza. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. Per una dichiarazione di voto sul passaggio alla discussione degli articoli, ha domandato di parlare l'onorevole Torrente. Ne ha facoltà.

TORRENTE (P.C.I.). Il nostro Gruppo non è contrario, onorevoli colleghi, al testo della legge così come esso è stato emendato dalla prima Commissione secondo le proposte unanimesi della quarta. Certo, con le modifiche apportate, il contenuto della legge, che d'altra parte è espresso dal titolo stesso, riguarda non più la ripartizione della spesa, bensì la concessione di un contributo nella misura che or ora l'onorevole Assessore ha ricordato. D'altra parte, la quarta Commissione, proponendo la soppressione degli articoli 3 e 5, ha lasciato cadere la parte che era oggetto di contestazione da parte del Governo.

A questo si potrebbe benissimo limitare la nostra dichiarazione, confermando il nostro consenso. Però, le osservazioni dell'Assessore mi danno la possibilità di dedicare ancora un minuto alla questione. A nostro parere, bisogna sottolineare i limiti qualitativi della legge così come è stata modificata. Non che la legge, prima delle modifiche, presentasse delle grandi innovazioni, ma certamente, come faceva rilevare l'onorevole Assessore all'agricoltura, con essa si permetteva alla Regione, sviluppando un concetto che era stato già introdotto nella legge 22 — mi pare —, di controllare l'attività dei Consorzi nella fase della manutenzione.

Già nella discussione del provvedimento originario noi avevamo espresso la preoccupazione che la Regione finanziasse opere destinate a cadere in disuso. Adesso che la legge si riduce a prevedere unicamente la concessione di contributi, noi ne sottolineiamo i limiti qualitativi.

Ho i miei dubbi che l'onorevole Assessore all'agricoltura riesca, in sede di regolamento, a superare gli scogli che in questa sede non si sono potuti superare. Credo, pertanto, onorevo-

li colleghi, che ci dobbiamo preparare fin d'ora ad affrontare un tema assai più vasto di quello oggi in discussione e nel quale bisognerà tener conto anche della questione delle strade vicinali e del concetto di opera pubblica.

In Sardegna, in questi anni, si è proceduto attraverso istituzioni, aumenti e modifiche di contributi; si è rilevata quantitativamente la legislazione nazionale contributiva in materia di bonifica e di trasformazione fondiaria, e non si è ancora arrivati esplicitamente a modificare il concetto di opera pubblica, che è contenuto nella legge sulla bonifica integrale. Penso che l'onorevole Assessore, quando parla di una iniziativa legislativa che tende a portare il contributo per le strade vicinali e di trasformazione fondiaria al 92 per cento, abbia voluto dire, lo spero almeno, che la Regione si pone il problema di considerare queste strade come opere pubbliche di bonifica, risolvendo così tutto quel complesso problema del controllo, della gestione e della manutenzione delle strade stesse.

Concludendo, pur sottolineando le difficoltà che in sede di regolamento non sarà facile superare, pur rilevando i limiti della legge in esame, noi esprimiamo il nostro consenso al provvedimento, perchè riteniamo che sia utile un intervento in questa materia, dopo che la Regione ha speso somme rilevanti per circa 2.000 chilometri di strade.

PRESIDENTE. Per una dichiarazione di voto ha domandato di parlare l'onorevole Zucca. Ne ha facoltà.

ZUCCA (P.S.I.). Daremo anche noi il nostro voto favorevole per evitare di bloccare la legge. Dobbiamo però osservare che la soppressione dell'articolo 5 comporta, per la Regione, la perdita dell'iniziativa in materia di manutenzione di strade, e quindi, in definitiva, la rinuncia al concetto ispiratore della legge. Sarebbe bene, dunque, rivedere la questione dell'articolo 5.

PRESIDENTE. Per una dichiarazione di voto ha domandato di parlare l'onorevole Casu. Ne ha facoltà.

CASU (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo la parola per dichiarare che il nostro Gruppo è favorevole all'approvazione della legge in esame, così come è stata modificata dalla Commissione.

Le osservazioni del collega Zucca nei riguardi della soppressione dell'articolo 5 hanno molto rilievo. Se abbiamo rinunciato ad inserire nuovamente questo articolo nella legge, è perchè soprattutto si è tenuto conto della necessità e dell'urgenza di intervenire senza intralci governativi per la manutenzione delle strade, che stanno andando veramente in rovina. In Commissione, tuttavia, ci siamo riproposti di riprendere la materia dell'articolo 5 in un provvedimento di carattere generale, nell'intento di mettere in evidenza la competenza della Regione sia per quanto riguarda i Consorzi di strade vicinali sia per quanto riguarda i Consorzi in genere. D'altro canto, già la Regione ha una certa competenza sui Consorzi di bonifica, per i quali nomina i Commissari. In definitiva, le strade di cui oggi discutiamo vengono eseguite dai comprensori di bonifica di prima categoria e quindi, praticamente, sono da considerarsi opere pubbliche di bonifica.

Ripeto che il mio Gruppo è d'accordo per la approvazione della legge così come è stata modificata dalla prima Commissione, ma con la riserva che eventualmente o la Giunta stessa o anche altri consiglieri possano riprendere la questione per riaffermare la competenza della Regione in materia.

PRESIDENTE. Per una dichiarazione di voto ha domandato di parlare l'onorevole Sassu. Ne ha facoltà.

SASSU (D.C.). Ho preso la parola per dichiarare che noi siamo favorevoli a questa legge.

Debbo essere grato all'Assessore all'agricoltura per l'annuncio del disegno di legge che porterà dal 65 al 92 per cento i contributi. E', questa, una notizia molto buona.

Si sa che le strade vicinali non sono più come quelle di una volta, percorse soltanto da mezzi a trazione animale, ma sono sottoposte al forte logorio provocato dai mezzi motorizzati. Si ha, dunque, veramente bisogno di una

nuova legge regionale che regoli tutta la materia.

Nel concludere, raccomando all'Assessore di non adottare criteri restrittivi nel regolamento, e di tener conto largamente delle esigenze delle popolazioni agricole.

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

(E' approvato).

Ricordo che anche il titolo della legge, poichè è stato modificato dalla Commissione, sarà posto in votazione. Si dia lettura dell'articolo 1.

ASARA, Segretario:

Art. 1

L'Amministrazione regionale è autorizzata a concorrere nella spesa per la manutenzione delle strade previste dalla legge regionale 21 ottobre 1954, numero 22, e di quelle vicinali aperte al pubblico transito, amministrate da consorzi regolarmente costituiti.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento a firma degli onorevoli Zaccagnini, Ghilardi e Usai. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

«Dopo le parole: "legge regionale 21 ottobre 1954, numero 22", aggiungere le parole: "classificate vicinali o classificabili tali a sensi della legge 12 febbraio 1958, numero 126"».

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

ZACCAGNINI (D.C.). L'emendamento proposto non altera minimamente la sostanza della legge, ma è una semplice precisazione dell'articolo 1. Evidentemente, lo spirito che animava chi ha presentato la legge era quello di intervenire nella manutenzione delle strade vicinali e non di altre strade. Ora nell'articolo

1 si dice che potranno beneficiare delle provvidenze previste dalla legge anche le strade previste dalla legge regionale 21 ottobre 1954, numero 22, cioè quelle strade di trasformazione fondiaria che hanno beneficiato sostanzialmente di contributi della Cassa per il Mezzogiorno (che interviene col 92 per cento) e che hanno altresì beneficiato per il rimanente 8 per cento del contributo regionale.

Queste strade, a termini della legge nazionale 12 febbraio 1958, numero 126, dovranno essere classificate in cinque categorie: strade nazionali, strade provinciali, strade comunali, strade vicinali, strade militari. Le strade di trasformazione fondiaria in quale categoria andranno classificate? Evidentemente, a seconda delle caratteristiche che presentano, andranno classificate in una di queste cinque categorie. Potrebbe darsi che una delle strade che hanno beneficiato del contributo della legge 22 e che quindi possono beneficiare del concorso della Regione per la manutenzione, sia classificata, a termini della legge nazionale, non vicinale, ma comunale o addirittura provinciale. Mi risulta, per esempio, che una strada, la Orgosolo-Montes, che ha beneficiato del contributo della legge regionale 22, sarà classificata come strada provinciale. Ora, non credo che la Regione debba intervenire per la manutenzione di quelle strade che sono diventate o che diventeranno provinciali.

Perchè non si abbia la possibilità di confusioni di questo genere, è stato proposto l'emendamento, il quale precisa che solo per le strade vicinali sarà concesso il contributo della Regione.

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

ZUCCA (P.S.I.). Non vorrei discutere se l'emendamento sia opportuno o no. Ciò su cui non posso concordare è che esso non altera la legge. Può darsi che sia giusta, questa modifica, può darsi che il criterio di finanziare soltanto la manutenzione delle strade vicinali sia da accogliere, ma a questo modo si modifica sostanzialmente la legge.

NIOI (P.C.I.). Le strade provinciali e comunali non c'entrano.

ZUCCA (P.S.I.). Scusate; le strade provinciali, una volta che abbiano tale qualifica, cessano automaticamente di essere strade di trasformazione fondiaria. Il problema che mi pongo è questo: noi prevedevamo la manutenzione di tutte le strade di trasformazione fondiaria, fossero vicinali o comunali (non arrivo alle provinciali, perchè è assurdo che una strada provinciale venga ancora considerata di trasformazione fondiaria). Vi possono essere strade, che pur essendo di trasformazione fondiaria, non sono vicinali, nell'accezione comune di questo termine. Occorre, dunque, fare una scelta.

Però, non si dica — su questo punto insisto — che con l'emendamento non si modifica la legge. Questo deve apparire chiaro al Consiglio. Se siamo d'accordo sui criteri restrittivi che l'emendamento vuole introdurre, va bene; se invece fossimo d'accordo che la manutenzione va estesa anche alle strade di trasformazione fondiaria, pur non classificate o non classificabili vicinali, allora è chiaro che l'emendamento andrebbe respinto.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare lo onorevole Torrente. Ne ha facoltà.

TORRENTE (P.C.I.). Ho ascoltato con attenzione le argomentazioni del collega Zaccagnini e — dico la verità — in un primo momento mi sono sembrate fondate. Subito dopo, però, mi sono posto a riflettere sull'espressione «classificabili vicinali». Accogliere questa espressione significherebbe che prima ancora della classificazione ufficiale, si sian già definiti i caratteri potenziali della strada vicinale. Ma con quale fondamento? Potrebbe avvenire, ad esempio, che una strada alla quale noi attribuiamo tutti i caratteri dell'arteria vicinale venga poi classificata militare.

Inoltre, è da dire che in tutte le strade di penetrazione agraria si possono ritrovare i caratteri per classificarle vicinali. E ancora: tra le cinque categorie che ella ha citato, onorevole Zaccagnini, quale continua ad essere ammini-

strata dai Consorzi? Quella nazionale no, quella provinciale neppure, quella comunale neppure, quella militare neppure. Rimangono soltanto le strade vicinali. Dunque, l'emendamento è pleonastico.

DE MAGISTRIS (D.C.), *relatore*. E le strade di bonifica?

TORRENTE (P.C.I.). Non è possibile che si verifichi una situazione come quella che paventava l'onorevole Zaccagnini.

PRESIDENTE. Per una dichiarazione di voto ha domandato di parlare l'onorevole Casu. Ne ha facoltà.

CASU (P.S.d'A.). Sono due i tipi di strada previsti dalla legge: le strade di penetrazione agraria e quelle vicinali. Le strade di penetrazione agraria potevano essere classificate vicinali o comunali. Però, è stato necessario fare la dichiarazione di vicinalità, chè, altrimenti, essendo comunali, non potevano far capo ad un Consorzio. Laddove esiste un Consorzio, evidentemente il Comune ha fatto una dichiarazione di vicinalità.

ZUCCA (P.S.I.). Molti Comuni hanno reso comunali delle strade vicinali.

CASU (P.S.d'A.). Certo, è avvenuto anche questo.

ZUCCA (P.S.I.). Ma si tratta sempre di strade di penetrazione agraria, di interesse agrario.

CASU (P.S.d'A.). Un Consorzio di utenti non può costituirsi su un bene comunale. Per forza di cose, le strade di penetrazione agraria devono essere strade considerate vicinali, anche se prima erano comunali. In definitiva, dunque, l'emendamento non modifica nulla.

TORRENTE (P.C.I.). E' pleonastico.

CASU (P.S.d'A.). E' pleonastico, ma ad ogni modo non guasta.

ZUCCA (P.S.I.). Allora si dovrebbe modificare anche il titolo della legge, perchè parla di strade di trasformazione fondiaria e vicinali.

CASU (P.S.d'A.). Ma si tratta di strade regolate da due leggi diverse: le une son regolate dalla legge nazionale che concede i contributi e dalla legge regionale che concede i contributi aggiuntivi dell'8 per cento; le altre, invece, son regolate unicamente dalla legge regionale che concede i contributi del 65 per cento. Si hanno due leggi e quindi due tipi di strade: uno che ha una maggiore importanza ed è quello delle strade di penetrazione agraria, praticamente delle strade di bonifica; l'altro riguarda le strade vicinali, che hanno la loro importanza, ma non quanto le strade di penetrazione agraria.

Per quanto aggiunga niente, approvo l'emendamento.

PRESIDENTE. Per una dichiarazione di voto ha domandato di parlare l'onorevole Cadeddu. Ne ha facoltà.

CADEDU (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, a costo di ripetere cose già dette, vorrei far notare che l'articolo 1 parla di strade «amministrate da Consorzi regolarmente costituiti», cioè esclusivamente di strade vicinali di penetrazione agraria. Queste strade, talvolta, vengono impropriamente chiamate comunali, perchè appartengono ad un gruppo di utenti che ha costituito un Consorzio assieme al Comune.

A noi interessa, onorevoli colleghi, in definitiva che i fondi stanziati per la costruzione di queste strade siano spesi bene, e che si proceda regolarmente ai lavori di manutenzione. Molto spesso i consorziati non hanno la possibilità di procedere ai lavori di manutenzione; si tratta, molto spesso, di piccoli proprietari o di piccoli Comuni con scarsissime disponibilità finanziarie. Ora, poichè l'articolo assicura i contributi a tutte le strade amministrate dai Consorzi, l'emendamento mi pare veramente pleonastico; non solo, ma esso può diventare pericoloso perchè restrittivo. Se domani si ravvisasse la necessità di concedere contributi anche ai Consorzi di bonifica regolarmente costituiti, a mio parere non si dovrebbero frapporre ostacoli.

Prego i presentatori di ritirare l'emendamento, sì da evitare perplessità nell'applicazione della legge.

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

ZACCAGNINI (D.C.). L'emendamento sembra a me che chiarisse alcuni concetti. Le strade di trasformazione fondiaria dovranno essere classificate a termini della legge 126. Ora, se una di queste strade, amministrata da un Consorzio, viene poi classificata provinciale, credo che la Regione non debba più preoccuparsi della sua manutenzione. Mi pare, dunque, che l'emendamento introduca un semplice chiarimento. Se poi lo si ritiene pleonastico, lo ritiro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Magistris, relatore.

DE MAGISTRIS (D.C.), relatore. Mi pare che il concetto del legislatore sia falsato dalla punteggiatura usata. Dice l'articolo: «L'Amministrazione regionale è autorizzata a concorrere nella spesa per la manutenzione delle strade previste dalla legge regionale 21 ottobre 1954, numero 22, e di quelle vicinali aperte al pubblico transito». Se a questo punto si mette la virgola, l'espressione «amministrate da Consorzi regolarmente costituiti» si riferisce soltanto alle strade vicinali, mentre il legislatore intende riferirla ad entrambi i tipi di strade contemplate dall'articolo.

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

DETTORI (D.C.), Assessore all'agricoltura e foreste. Credo che l'emendamento presentato dai colleghi Zaccagnini, Ghilardi ed Usai, vivacemente discusso dal Consiglio, non meriti tante polemiche. Io sono dell'opinione che l'emendamento debba essere accettato.

L'onorevole Zucca ritiene che si debba fare una scelta, e decidere se si debba intervenire per tutte le strade di trasformazione agraria o soltanto per le strade vicinali. L'onore-

vole Torrente, invece, sostiene che la tesi del collega Zucca non sia proponibile, perchè le strade che non siano vicinali non sono amministrate da Consorzi regolarmente costituiti. Il collega De Magistris poi ha espresso ancora altri dubbi, chiedendo l'eliminazione dal testo dell'articolo di un segno di interpunzione, che ne altererebbe il significato.

Ritengo che l'intenzione del Consiglio sia quella di aiutare i Consorzi per la manutenzione delle strade di trasformazione fondiaria e vicinali. La legge nazionale 126, quando pone una classifica delle strade, stabilisce certi criteri per le strade statali, certi altri per le strade provinciali, certi criteri ancora per le strade comunali; delle strade vicinali dice che sono quelle che non rientrano nelle precedenti categorie. Questo è il concetto della «vicinalità» e noi dobbiamo preoccuparci che le strade di trasformazione agraria, delle quali parla la legge numero 22, costruite con l'intervento della Cassa per il 92 per cento e con l'intervento della Regione per l'8 per cento, che non sono strade vicinali, non siano ammesse ai benefici della Regione per la manutenzione. Tanto poca parte di queste strade, costruite dalla Cassa in Sardegna con l'intervento del 92 per cento, sono vicinali che la stessa Cassa, considerata l'ampiezza, considerata la funzionalità, ha provveduto, con una riunione del Comitato dei Ministri del Mezzogiorno del 13 luglio, ad accollarsi, per un onere di 412 milioni, la differenza dell'8 per cento, che prima era prevista a carico dei privati e che per molte strade in Sardegna è stata sostenuta dalla Regione. La Cassa, con una circolare recentissima, ha anche provveduto ad avviare la procedura di classificazione delle strade costruite come strade di penetrazione agraria, inviando ai Consorzi di bonifica una lettera con la quale li invita a prevedere la futura classificazione.

Noi interverremo per le strade che sono vicinali o che pensiamo possano essere classificate tali. Non vogliamo intervenire genericamente per tutte le strade di trasformazione agraria costruite dalla Cassa, molte delle quali servono ad interessi che non sono dell'agricoltura.

Voglio aggiungere ancora un'altra considera-

zione. L'onorevole Cadeddu ha detto che si potrebbe intervenire anche per le strade costruite dai Consorzi di bonifica. Ora, in realtà, questo intervento non dovrebbe essere possibile, perchè l'articolo 14 della legge 126 dice che la costituzione dei Consorzi previsti dalla legge 1446 del 1918 è obbligatoria per la sistemazione, manutenzione e ricostruzione delle strade vicinali di uso pubblico, anche se rientranti nei comprensori di bonifica.

Voglio dire, in sostanza, concludendo questo intervento, che tutta la legge indubbiamente si riferisce alle strade vicinali, che sono le sole amministrate da Consorzi (la legge 126 prescrive la costituzione di Consorzi *ad hoc*, specifici per le strade vicinali anche nei comprensori di bonifica); l'emendamento, tuttavia, non fa altro che chiarire, aggiungere un concetto che non mi pare noi dobbiamo respingere, la cui utilità, ripeto, è dimostrata dalla stessa discussione svoltasi testè e dalla diversità dei pareri espressi.

PRESIDENTE. Per una dichiarazione di voto ha domandato di parlare l'onorevole Torrente. Ne ha facoltà.

TORRENTE (P.C.I.). Mi pare di aver capito i concetti espressi dall'Assessore e dall'onorevole Zaccagnini. La classificazione delle strade vicinali dovrebbe avvenire sulla base di criteri negativi. Si dovrebbe vedere quali strade di penetrazione agraria, in quanto tali, caro onorevole Dettori, siano utili all'agricoltura...

DETTORI (D.C.), *Assessore all'agricoltura e foreste*. Abbiamo costruito come strada di bonifica la Castelsardo - Santa Teresa.

TORRENTE (P.C.I.). Non voglio entrare in questi dettagli...

COSTA (D.C.), *Assessore alle finanze*. Ma è così.

TORRENTE (P.C.I.). Caro onorevole Costa, non lo metto in dubbio. Posso ammettere che si siano costruite strade che non sono di penetrazione agraria, e non è questo il caso che mi in-

teressa. Se si può prevedere che una strada di penetrazione agraria, per le sue caratteristiche, possa domani diventare provinciale, ciò non vuol dire che fino a quando essa tale non diventi non debba usufruire dei contributi per la manutenzione. Che il contributo non si debba più concedere dal momento della classificazione della strada in provinciale o statale eccetera, nessuno può escluderlo, e d'altronde ciò è dimostrato dal fatto che in quel preciso momento il Consorzio che amministrava la strada cessa di vivere.

Non capisco perchè oggi, *a priori*, si voglia no escludere dal beneficio dei contributi certe strade soltanto perchè si prevede che domani non saranno più vicinali. Ritengo che la Regione debba preoccuparsi della manutenzione di queste strade, se non si vuole che esse, quando diventeranno comunali e provinciali, si siano ridotte a dei viottoli di campagna.

Per questi motivi il mio Gruppo voterà contro l'emendamento.

PRESIDENTE. Per una dichiarazione di voto ha domandato di parlare l'onorevole Zucca. Ne ha facoltà.

ZUCCA (P.S.I.). Voterò contro l'emendamento, perchè il concetto che il Consiglio regionale espresse quando approvò la legge è completamente diverso dal significato che la legge avrebbe con l'approvazione dell'emendamento stesso. Richiamo l'attenzione dei colleghi sulla dizione all'articolo 1 originario, nel quale la presenza dei Consorzi era soltanto rilevante per le strade vicinali. In origine si tendeva ad assicurare la manutenzione delle strade costruite coi contributi della Regione e della Cassa per il Mezzogiorno. Adesso, con l'emendamento Zaccagnini, si vuole modificare questo orientamento. Per quanto mi riguarda, io rimango fedele al criterio di finanziare la manutenzione delle strade vicinali amministrate da Consorzi e di tutte le strade costruite con i fondi della Regione, siano o non siano vicinali.

E' vero: molte strade costruite dalla Cassa per il Mezzogiorno e finanziate dalla Regione sono ora diventate comunali, ma noi conosciamo in che stato si trovano le finanze dei nostri

Comuni. A me sembra giusto che i contributi vadano anche alle strade di penetrazione agraria che sono diventate comunali e che non per questo sono meno necessarie allo sviluppo della nostra agricoltura.

PRESIDENTE. Per una dichiarazione di voto ha domandato di parlare l'onorevole Sassu. Ne ha facoltà.

SASSU (D.C.). Sinceramente, non me la sento di approvare l'emendamento. Ritengo, infatti, che esso modifichi tutto l'orientamento della legge in esame e che, se venisse approvato, molte strade, in attesa d'essere qualificate comunali o provinciali, rimarrebbero prive di manutenzione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, per un chiarimento, l'onorevole Assessore all'agricoltura e foreste.

DETTORI (D.C.), Assessore all'agricoltura e foreste. Credo di dover ribadire l'opinione già espressa. La legge regionale 22 chiarisce per quali strade la Regione debba dare il suo contributo a integrazione di quello della Cassa. Però, è anche vero che delle strade costruite con il contributo della Cassa (92 per cento) come strade di penetrazione agraria, in tutta Italia settecento chilometri si possono classificare fra le strade statali, 4.865 chilometri fra le strade provinciali, 1.935 chilometri fra le comunali e 720 chilometri fra le vicinali. Dobbiamo intervenire per le strade che servono all'agricoltura, si dice. Ma tutte le strade, anche la Carlo Felice, anche l'autostrada del Sole, servono «anche» all'agricoltura. In verità, però, debbono ricevere un contributo di manutenzione soltanto le strade più tipicamente agrarie.

PRESIDENTE. Metto in votazione il titolo della legge. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'articolo 1 nel testo della Commissione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'emendamento Zaccagnini - Ghilardi - Usai. Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova).* Chi non lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1 bis.

ASARA, Segretario:

Art. 1 bis

Il contributo di cui all'articolo 1 è previsto in lire 30.000 a Km.

Ove la spesa superi le lire 60.000 a Km. il contributo può essere aumentato fino al 50 per cento della spesa.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

ASARA, Segretario:

Art. 2

La ripartizione fra gli utenti della quota di spesa a loro carico per la manutenzione delle strade di cui all'articolo 1, è fatta in ragione dei benefici conseguiti per effetto delle opere eseguite.

I criteri di ripartizione sono fissati negli statuti dei Consorzi o con successiva deliberazione dei Consorzi stessi.

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

(E' approvato).

L'articolo 3 è stato soppresso dalla Commissione. Si dia lettura dell'articolo 4.

ASARA, Segretario:

Art. 4

L'erogazione del contributo viene effettuata

con decreto dell'Assessore regionale all'agricoltura e foreste.

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

(E' approvato).

Anche l'articolo 5 è stato soppresso dalla Commissione. Si dia lettura dell'articolo 6.

ASARA, Segretario:

Art. 6

Le modalità per l'attuazione delle presenti disposizioni sono stabilite con apposito regolamento da approvarsi dal Presidente della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore all'agricoltura e foreste, e da emanarsi entro sessanta giorni dalla pubblicazione della presente legge.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 7.

ASARA, Segretario:

Art. 7

Le spese derivanti dall'attuazione della presente legge fanno carico al capitolo 156 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1961, ed ai corrispondenti capitoli dei bilanci successivi.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 8.

ASARA, Segretario:

Art. 8

La presente legge è dichiarata urgente ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 33 dello

Statuto speciale per la Sardegna ed entra in vigore nel giorno della sua pubblicazione.

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

(E' approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sulla legge regionale 12 maggio 1959: «Disposizioni relative alla concessione di contributi per la manutenzione delle strade di trasformazione fondiaria e vicinali», rinviata dal Governo centrale.

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	45
votanti	44
maggioranza	23
favorevoli	35
contrari	9
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Asara - Bernard - Cadeddu - Cambosu - Cardia - Casu - Cocco Ortu - Contu Anselmo - Corrias - Costa - Covacivich - Del Rio - De Magistris - Dettori - Filigheddu - Floris - Gardu - Ghilardi - Ghirra - Giagu De Martini - Jovine - Lay - Latte - Lonzu - Marras - Melis - Milia Francesco - Milia Dino - Nioi - Pazzaglia - Peralda - Pinna Pietro - Pirastu - Prevosto - Puddu - Sassu - Serra - Soggiu Piero - Stara - Torrente - Ur-raci - Usai - Zaccagnini - Zucca.

Si sono astenuti: Presidente Cerioni).

PRESIDENTE. Il Consiglio proseguirà i suoi lavori domani alle ore 10 e 30.

La seduta è tolta alle ore 20.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Dillberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1961