

# CCCXCIV SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

## VENERDÌ 25 GENNAIO 1957

Presidenza del Presidente CORRIAS

### INDICE

|  |                |
|--|----------------|
| Disegno di legge: «Istituzione dell'Ente Sardo. Acquedotti e Fognature (E.S.A.F.)». (144) (Discussione): |                |
| MURGIA . . . . .   | 7137           |
| MELIS . . . . .  | 7137           |
| Interrogazioni (Annunzio) . . . . .  | 7133           |
| Interrogazioni (Svolgimento):  |                |
| DERIU, Assessore al lavoro e artigianato . . . . .   | 7134-7135-7136 |
| SOTGIU GIROLAMO . . . . .  | 7134           |
| CHERCHI . . . . .  | 7134           |
| IBBA . . . . .   | 7136           |

La seduta è aperta alle ore 11 e 35.

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

#### Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BERNARD, *Segretario*:

« Interrogazione Ibba concernente il cantiere di lavoro strada Bidonì-Sedilo ». (713)

« Interrogazione Prevosto sulle condizioni di lavoro del personale della Società Ferrovie Complementari e Strade Ferrate Sarde ». (714)

« Interrogazione Sotgiu Girolamo sui divieti arbitrari di comizi ». (715)

#### Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni. Per prima viene svolta un'interrogazione urgente dell'onorevole Cherchi all'Assessore al lavoro. Se ne dia lettura.

BERNARD, *Segretario*:

« Per sapere: 1) se sia a conoscenza del fatto che il personale dipendente dalla azienda Pani Granturismo viene costretto ad orari di lavoro giornaliero superiori alle 10-12 ore; 2) se ha notizia che il personale dipendente dalla azienda Pani Granturismo, sotto pena di multe o di addebiti vari, viene costretto ad accogliere sui pullmann viaggiatori in soprannumero, in violazione di norme precise e con grave disagio dei viaggiatori stessi; 3) se gli risulti che per il mese di agosto la direzione della azienda Pani Granturismo ha privato i suoi autisti, e senza alcuna giustificazione, delle indennità di straordinario e di chilometraggio; 4) quali ulteriori misure si intendano prendere per ottenere dalla direzione della azienda Pani il rispetto dei diritti del personale dipendente e per evitare che per il futuro continuino a verificarsi gli inconvenienti segnalati ». (614)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DERIU (D.C.), *Assessore al lavoro e artigianato*. A seguito della interrogazione dell'onorevole Cherchi mi sono premurato di chiedere un controllo e degli accertamenti agli organi di vigilanza, cioè all'Ispettorato della motorizzazione e, per la parte che lo riguarda, all'Ispettorato del lavoro.

Per quanto riguarda l'orario effettivo di lavoro, i dipendenti, interrogati singolarmente, hanno dichiarato di non superare le otto ore giornaliere. E' sintomatico il fatto che, dagli accertamenti fatti dall'Ispettorato, è risultato invece che l'orario di lavoro è di nove ore. Questa discordanza illustra una certa situazione ambientale che io per primo in quest'aula ho avuto modo di deprecare. Quindi, l'orario medio di lavoro sarebbe di nove ore, oltre le sei-sette ore per le soste giornaliere. I fattorini osservano l'orario di otto ore, limitando il servizio fino a Macomer e rientro in sede.

Circa l'addebito relativo al sopraccarico degli autobus, l'azienda ha impartito, finalmente, dopo questi controlli e questi richiami degli organi di vigilanza, disposizioni per limitare i carichi ai soli posti a sedere.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). In quale data?

DERIU (D.C.), *Assessore al lavoro e artigianato*. La disposizione è dei primi di gennaio. Un supplemento d'inchiesta, però, è tuttora in corso per quanto riguarda la sospensione inflitta a tre dipendenti per aver lasciato a terra dei viaggiatori alla fermata di Santa Giusta, essendo l'autobus completo.

Per quanto, infine, si riferisce al pagamento delle indennità di chilometraggio, a seguito di invito da parte degli stessi organi di vigilanza, l'azienda ha stipulato un apposito accordo che ne regola le modalità con effetto dal primo gennaio corrente. All'Assessore in questa sede, non è dato — come dire? — un sindacato di merito, in ordine a questo accordo. Solo così,

marginalmente, posso rilevare la stranezza di quest'accordo, che non è sindacale, non è neppure aziendale, perchè non è firmato dall'azienda da un lato e dalla Commissione interna dall'altro. Non è nemmeno un accordo individuale, stipulato tra l'azienda e i singoli lavoratori. Ripeto, non ho avuto ancora modo di vederlo nella sua applicazione pratica e non posso quindi valutarne la portata. Mi auguro che i lavoratori siano riusciti a conquistare, singolarmente, condizioni di decoroso lavoro.

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

CHERCHI (P.C.I.). Io prendo atto dell'interessamento dell'onorevole Assessore al lavoro per i dipendenti dell'azienda Pani; interessamento che ha avuto non solo in questa occasione, ma anche in altre. Vorrei, piuttosto, richiamare ancora una volta l'attenzione dell'Assessore su certi fatti, assolutamente inammissibili, che avvengono nell'azienda Pani. E me ne fornisce l'occasione ciò che or ora è stato detto dall'Assessore stesso.

L'Ispettorato della motorizzazione non può che informarlo nel modo con cui lo ha informato, circa l'orario di lavoro. Avvengono, infatti, cose strane anche per quanto riguarda i rapporti tra Ispettorato della motorizzazione e l'azienda Pani. E' notorio, per esempio, che questa azienda mantiene in linea autobus che non sono collaudati ancora dall'Ispettorato della motorizzazione civile; autobus che, a rigore, non dovrebbero essere tenuti in linea. L'Ispettorato della motorizzazione, evidentemente, non solo chiude un occhio, ma li chiude entrambi, nei confronti dell'azienda Pani. Si deve aggiungere che alcuni mezzi della linea Sassari-Cagliari sono oggi assolutamente logorati e rappresentano dei rischi per i passeggeri: anche recentemente è avvenuto un caso che dimostra quanto ciò sia vero, per cui l'intervento dell'Assessorato in questo senso deve diventare più vigile e più severo. Il fatto che l'Ispettorato della motorizzazione tolleri che viaggino autobus non collaudati, è assolutamente inammissibile e non può essere più oltre tollerato. Malgrado gli in-

terventi della Regione e delle altre autorità, Pani continua ad agire a suo piacimento.

L'orario di lavoro è sempre superiore alle otto ore e nei mesi d'estate raggiunge anche le dodici e le quattordici ore; durante l'estate scorsa sono stati impiegati nella linea Sassari-Platamona, fino alle due o alle tre del mattino, gli autisti che in giornata avevano già fatto il percorso Cagliari-Sassari. Non ci deve però meravigliare il fatto che i dipendenti abbiano dichiarato di aver seguito un orario normale, perchè il Pani, non appena avuta notizia di una interrogazione mia o d'altri, si affretta a chiamare di fronte a sè ciascun dipendente e a farsi rilasciare dichiarazioni scritte, per cui i dipendenti hanno paura di dire come stanno le cose per non essere licenziati in tronco, se denunciano la situazione in cui essi si trovano. Lei stesso, onorevole Assessore, riconosce che sono stati licenziati dei fattorini che si sono rifiutati di ricevere sull'autobus viaggiatori in soprannumero. E le disposizioni che ha dato il Pani nel gennaio dimostrano che prima del gennaio queste disposizioni non vi erano; ma debbo dire che, anche ora, a noi giorni fa è avvenuto di viaggiare in autobus stracarichi. Si sa che gli strapuntini non possono essere utilizzati nelle linee di gran turismo, e invece Pani li utilizza. Se lei, onorevole Assessore, viaggiasse in una linea del Pani in uno qualunque di questi giorni vedrebbe che questo inconveniente si verifica ancora, tollerato dall'Ispettorato della motorizzazione, i cui funzionari spesso viaggiano in queste linee.

Per quanto concerne la applicazione del contratto di lavoro, è vero che Pani è arrivato adesso ad un accordo con i dipendenti, per cui dal primo gennaio verrebbe applicato il contratto nazionale, ma chissà in quale misura esso verrà applicato. Sta di fatto che i dipendenti, con l'applicazione di questo contratto, percepirebbero 282 lire in meno dei dipendenti delle altre Società esercenti linee automobilistiche che pure non sono di gran turismo, quali la S.C.I.A. o la S.I.T.A.

Concludendo, onorevole Assessore, chiedo un ulteriore intervento nei confronti di questa azienda, richiamandola anche all'impegno preso

altre volte qui in quest'aula. Ella ha il dovere di prendere misure radicali nei confronti del Pani, qualora questi persistesse nel non mantenere fede agli impegni contrattuali e continuasse a trattare dipendenti e passeggeri così come fa attualmente.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dell'onorevole Ibba all'Assessore al lavoro e artigianato. Se ne dia lettura.

DESSANAY, *Segretario*:

« Per conoscere: 1) per quali motivi agli istruttori ed aiuto istruttori addetti ai cantieri di lavoro regionale, non vengano applicate le norme contenute nelle disposizioni del Ministero del lavoro in materia di corresponsione degli assegni familiari; 2) se l'onorevole Assessore considera legale il comportamento dell'Ente Regione in ordine al mancato pagamento degli assegni familiari agli istruttori e aiuto istruttori dei cantieri di lavoro regionale aventi famiglia a carico; 3) se non ritenga opportuno provvedere alla regolarizzazione della materia seguendo il criterio in atto nei cantieri di lavoro ministeriale ». (654)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DERIU (D.C.), *Assessore al lavoro e artigianato*. Di recente, l'Amministrazione regionale ha portato un aumento alle retribuzioni dovute agli istruttori ed agli aiuto istruttori dei cantieri regionali di lavoro. Per gli istruttori si è passati da 1.600 a 1.800 lire, mentre la indennità di fuori residenza è stata portata da 200 lire a 350 lire; per gli aiuto istruttori si è passati da 1.200 a 1.400, aumentando, anche per questi, le indennità fuori residenza.

Per quanto riguarda l'aggiunta di famiglia e gli assegni familiari, l'onorevole Ibba sa certamente che questa non compete, perchè il rapporto di lavoro che si istituisce tra l'istruttore e l'Amministrazione regionale non può essere assolutamente paragonabile a un rapporto di lavoro normale che si istituisce con altri

enti e per lavori di altro genere e di altra natura; tanto più che, anche nel regolamento che regola la disciplina e la gestione dei cantieri di lavoro ministeriali, il rapporto di lavoro si crea non tra il Ministero del lavoro e gli istruttori, ma tra gli Enti gestori dei cantieri e gli istruttori; quindi, se mai, non la Regione, ma gli Enti gestori dovrebbero pagare l'aggiunta di famiglia.

L'onorevole Ibba sa che, mentre nella legge nazionale viene attribuita la gestione dei cantieri ad enti diversi, giuridici e di fatto, la legge regionale li riserva esclusivamente all'Amministrazione comunale; sa anche che le condizioni di bilancio delle nostre Amministrazioni comunali effettivamente non consentirebbero un ulteriore appesantimento. Se è vero che poi, quelle più povere, quelle che più ne avrebbero diritto e ragione, sono portate a rinunciare qualche volta all'apertura del cantiere proprio perchè non hanno neppure il danaro per l'acquisto del materiale necessario, allora, poichè, ad onor del vero, non è esiguo il trattamento economico che la Regione riserva agli istruttori ed agli aiuti istruttori, se è vero che da ogni parte giungono richieste e pressioni per un trattamento economico più adeguato, stando così le cose, mi pare che non sia il caso di svolgere alcuna azione, alcuna pressione, nei confronti delle Amministrazioni comunali, che sarebbero costrette a rinunciare *in toto* alla istituzione del cantiere di lavoro, con i conseguenti danni che ne deriverebbero per la manodopera disoccupata.

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

**IBBA (P.C.I.).** Io mi compiaccio che da parte della Giunta sia stato disposto un aumento delle retribuzioni per gli istruttori e gli aiuti istruttori. Questo torna veramente a suo onore e mi fa piacere riscontrare questa sensibilità per i problemi dei lavoratori.

Questa mia interrogazione trae origine da un fatto grave recentemente avvenuto. Giustamente l'onorevole Assessore richiama l'attenzione sull'articolo primo del regolamento del Ministero, ove si stabilisce che siano gli enti a

corrispondere gli assegni familiari, ma, di fatto, dato che gli enti gestori non hanno questa possibilità, si potrebbe ovviare trovando una formula, da parte della Regione, per soddisfare queste esigenze e per ovviare agli inconvenienti gravi come quello che io mi permetto di segnalare. E' avvenuto che alcuni istruttori e aiuti istruttori, che hanno un carico di famiglia, per soddisfare le esigenze della stessa famiglia, hanno fatto figurare a carico dei parenti più prossimi, fratelli, il proprio carico di famiglia per poter percepire gli assegni familiari dall'Istituto della Previdenza Sociale. Sennonchè...

**DERIU (D.C.), Assessore al lavoro e artigianato.** Senza far nomi, però.

**IBBA (P.C.I.).** Non ne faccio. E' avvenuto purtroppo che la Previdenza Sociale, una volta che si è accorta di ciò, è intervenuta, facendo pagare all'istruttore delle somme che questi non poteva pagare. Poichè esiste quella disposizione ministeriale, non si comprende la ragione perchè, se si decide di aumentare la retribuzione, allo stesso modo non si trova un sistema per evitare che altri fatti del genere accadano e per soddisfare tutte le necessità dei lavoratori.

Quindi, la mia interrogazione si pone in questi termini: poichè c'è una esigenza che si pone, e c'è una indicazione che viene dal Ministero, noi, come Regione, dobbiamo superare questa difficoltà, trovando la formula adatta, perchè, in effetti non c'è eccessivo aggravio a carico della Regione: non tutti hanno un carico di famiglia.

In conclusione, mentre mi compiaccio che la Giunta abbia soddisfatto le esigenze di questi lavoratori aumentando le loro retribuzioni, d'altro canto non posso essere d'accordo con quanto detto dall'onorevole Assessore: e cioè che non si possa soddisfare questi bisogni.

**Discussione del disegno di legge: «Istituzione dell'Ente Sardo Acquedotti e Fognature (E.S.A.F.)». (144)**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione dell'Ente Sardo Acquedotti e Fognature (E.S.A.F.) »: relatore per la maggioranza l'onore-

vole Lonzu, e relatori per la minoranza gli onorevoli Manca e Zucca.

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

MURGIA (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho voluto prendere la parola su questo progetto di legge che ho caldeggiato e in parte predisposto prima che lasciassi l'Assessorato dei lavori pubblici, non soltanto per esprimere il mio voto pienamente favorevole, ma anche per dimostrare che lo scopo che esso si prefigge, e cioè la costituzione dell'Ente Sardo manutenzione acquedotti e fognature...

MELIS (P.S.d'A.). Non è solo manutenzione, è anche gestione, ampliamento, miglioramento eccetera.

MURGIA (D.C.). Manutenzione implica anche gestione, come dimostrerò in appresso. La costituzione dell'Ente rappresenta per noi una condizione obbligata, se vogliamo risolvere integralmente e razionalmente il problema dell'approvvigionamento idrico nella Sardegna. Non è, questo, un problema a se stante, ma comporta diversi altri problemi, di cui parlerò in appresso. Non è problema di oggi, o meglio, è problema di oggi, ma che trae le sue origini dall'esperienza del passato, dall'evoluzione di tempi, e direi, anche, da una più maturata e più intelligente coscienza amministrativa. E' stato un argomento largamente dibattuto nella stampa, in congressi nazionali ed internazionali, e in ultimo anche qui in Sardegna, nel convegno degli ingegneri che si tenne ad Oristano nel 1955 e che terminò con questa risoluzione: « Far voti alla Regione Sarda perchè predisponga un disegno di legge per la costituzione dell'Ente Sardo Acquedotti e Fognature ».

Ho detto poc'anzi che il problema era di oggi: volevo dire come problema indifferibile, come problema urgente. Ma, se andiamo a indagare nel passato, troviamo che, in tempi remotissimi, nella Roma Repubblicana del 39.mo anno avanti Cristo, il Senato si servì di un gruppo di ingegneri e di architetti non soltanto per la costruzione, ma anche per la manutenzione dei suoi acquedotti. E la prova dell'efficienza di que-

sta organizzazione la troviamo nel fatto che quando essa si sciolse, da allora iniziò il processo di decadenza e di distruzione dei grandi acquedotti romani.

Passando ora a parlare dei tempi nostri, noi vediamo che per risolvere questo problema si sono costituiti dei consorzi tra i Comuni interessati alla manutenzione del loro acquedotto: consorzi che in verità ancora oggi sussistono ed operano, ma che hanno dato dei risultati negativi, come possiamo dimostrare con documentazione. Essi infatti vivono di una vita stentata e difficile, sprovvisti come sono non soltanto di personale tecnico specializzato, ma anche di quella indispensabile consistenza finanziaria che è necessaria per una manutenzione tanto gravosa. Gli avvenimenti che si succedono nella vita di un acquedotto non hanno soltanto un valore storico, ma costituiscono anche materia di studio per adottare quelle soluzioni che siano più idonee a correggere e ad evitare certi gravi inconvenienti che si verificano. E ci si può accorgere che bisogna adottare non soluzioni temporanee, contingenti, ma soluzioni ben più radicali, in modo da costituire degli enti più importanti, più vasti, a carattere pubblico ed autonomo, i quali garantiscano, e per la organizzazione e per la scelta del personale altamente specializzato, un servizio tanto importante quale è quello della erogazione dell'acqua.

Il problema, circa trent'anni fa, si pose da se, quando fu risolta transattivamente una convenzione per la manutenzione e la costruzione del grande acquedotto pugliese, convenzione che aveva la durata di novanta anni, con una società privata. Nè poteva esserci una soluzione diversa, dato che non era concepibile che si potesse smembrare una unità economica funzionale come quella che agiva a vastissimo raggio, che comprendeva un numero estesissimo di Comuni, i quali, tra l'altro, avevano tra loro anche diverse caratteristiche geografiche e le più disparate consistenze finanziarie. Ci fu tuttavia una battaglia piuttosto lunga, non perchè non si volesse adottare una soluzione unitaria, che era l'unica soluzione, ma perchè non si voleva ledere quella che era l'au-

tonomia dei Comuni. Prevalse la soluzione di creare questo ente autonomo, con personalità giuridica, che fosse svincolato dalla ingerenza dei Comuni e che gestisse tanto gli acquedotti come le fognature. Il problema — tanto per continuare nella rassegna storica — fu ripreso in campo nazionale, quando lo Stato stava costruendo numerosi gruppi di acquedotti e si preoccupava, giustamente, dell'andamento e della inefficienza in cui questi acquedotti sarebbero stati lasciati.

Subito dopo, tutte queste preoccupazioni furono messe al vaglio di un importantissimo congresso che si tenne a Roma nel 1951 e al quale parteciparono ingegneri di tutta Europa, ingegneri sanitari, su iniziativa della Organizzazione mondiale della sanità. Il congresso terminò auspicando che i servizi di acquedotto fossero affidati a organismi importanti, dotati di personale altamente specializzato e bene organizzato, in modo da raggiungere due scopi: risparmiare notevolmente le spese di esercizio e assicurare una efficacia del servizio medesimo. Chiudendo questa sintetica rassegna storica, io dovrei dirvi come e perchè in Sardegna siamo arrivati alla determinazione di presentarvi questo progetto di legge.

Bisogna, se me lo consentite, che io rivada a pochi anni addietro, che mi riporti al 1950, l'anno in cui la Regione iniziò effettivamente la sua attività. Tre grossi problemi, allora, soprattutto mi preoccupavano: il problema, cioè, degli approvvigionamenti idrici — il 75 per cento dei Comuni era allora sprovvisto di acquedotto vero e proprio —, il problema della edilizia scolastica e il problema dell'elettrificazione. Problemi grossissimi, la cui soluzione non poteva farsi gravare esclusivamente sulla Regione con quello che era, allora, il suo bilancio veramente striminzito. Bisognava pertanto trovare altre vie.

E la via fortunatamente l'avevamo nel nostro Statuto speciale, nel disposto dell'ultimo comma dell'articolo 8, col quale lo Stato si impegnavo a concedere contributi straordinari per piani particolari di opere pubbliche. Fu senz'altro deciso dalla Giunta che si dovessero elaborare questi piani particolari; e in me vi era la

preoccupazione che non si dovesse perdere molto tempo, perchè ben sapevo che ogni anno che passava erano contributi perduti, in quanto che l'interpretazione che noi abbiamo sempre dato all'ultimo comma dell'articolo 8 era questa: non contributi saltuari da parte dello Stato, concessi ogni qual volta la Regione presentasse dei suoi piani, ma contributi costanti: delle vere entrate ordinarie.

La fatica non era facile e breve, perchè bisognava redigere questi piani con una certa quale consistenza tecnica, con raccolta precisa di dati statistici, eccetera. Io dissi ai tecnici della Regione e a liberi professionisti che collaboravano alla redazione di questi piani — giacchè non potevo addossare tutto il peso ai tecnici dell'Assessorato — che si preoccupassero di redigere non dei piani con troppi dettagli tecnici, ma dei progetti di massima che dovevano avere, sì, una certa aderenza alla realtà contingente, ma, soprattutto, dovevano avere, diremmo così, un valore piuttosto politico. E assegnai dei termini precisi per la consegna di questi lavori. Ci volle un anno: i piani furono pronti e, se non erro, furono trasmessi al Consiglio verso la fine del 1952 o nel 1953.

La Giunta decise che questi piani, anche per la spesa piuttosto ingente prevista per la loro attuazione, — erano all'incirca 20 miliardi complessivamente — non dovessero essere presentati assieme al Ministero del tesoro, ma uno dopo l'altro, anche perchè ci preoccupava soprattutto vincere la questione di principio: e perciò fu scelto per primo quello dell'elettrificazione, che comportava la spesa più piccola, 800 milioni. In un secondo tempo la spesa fu portata a 1200 milioni, quando noi estendemmo l'elettrificazione anche alle piccolissime frazioni, per cui oggi, in questo campo, la Sardegna può ben vantare di essere in prima linea fra tutte le Regioni d'Italia. Presentammo, ripeto, questo piano, e, nonostante la battaglia sia stata piuttosto lunga e difficile — ci volle circa un anno —, finalmente nel 1954 fu decisa dal Ministero del tesoro la erogazione di un contributo del 50 per cento: 400 milioni.

Avvenuto questo, ecco la via spianata per la presentazione del piano degli acquedotti. Ser-

nonchè in quel periodo venne promulgata dal Parlamento una legge che prorogava l'attività della Cassa per il Mezzogiorno da dieci a dodici anni e, di conseguenza, si stanziava un supplemento di 300 miliardi, 50 dei quali destinati alla costruzione di acquedotti nel Mezzogiorno e nelle Isole. Non erano passati neppure quindici giorni, lo ricordo bene, dacchè il Ministro Campilli aveva fatto il suo discorso illustrativo alla Camera, che io mi presentai da lui col piano già pronto; piano che fu accolto con una certa sorpresa, quasi che la Regione Sarda avesse prevenuto i tempi e fosse stata divinatrice di questa legge di proroga della Cassa che addossava a sè tutte le spese. Il piano ebbe formale promessa di finanziamento, promessa confermata anche al congresso di Napoli e ancora ad un convegno della Cassa per il Mezzogiorno, tenuto nell'autunno dello stesso anno. Non restava alla Regione che richiedere l'autorizzazione a fare i progetti di massima e poi i progetti esecutivi e stanziare di conseguenza anche le somme che occorreivano per questi studi.

Senonchè, proprio allora, maturavano nella mente dei tecnici e degli amministratori della Cassa e nello stesso Consiglio dei Ministri ben altre idee ed altre preoccupazioni. Partendo anche dagli stessi principii sui quali era basato questo piano — il quale poggiava sui dati di studio che il Ministero ai lavori pubblici aveva disposto a mezzo del Provveditorato alle opere pubbliche, quando si era parlato della realizzazione del famoso piano Pinna, del quale noi ci siamo serviti per la redazione del nostro piano —, la Cassa per il Mezzogiorno faceva le seguenti osservazioni, che, del resto, rispondevano e rispondono alla realtà dei fatti: in Sardegna le acque sorgive non sono sufficienti per l'approvvigionamento idrico degli abitati, e la statistica rivela anche come negli ultimi anni ci sia stato un certo qual progressivo inaridimento di queste acque, il che destava una grave preoccupazione per il futuro, inaridimento che non era conseguente ad una diminuzione di precipitazioni atmosferiche, e che restava un fenomeno quasi oscuro.

E allora, anche in vista della evoluzione eco-

nomica e dell'aumento demografico dell'Isola, noi non potevamo più fare assegnamento sulle acque sorgive, ma dovevamo pensare allo sfruttamento di acque superficiali mediante la costruzione di grandi bacini da invaso, sì da poter dare acqua sufficiente ai nostri Comuni. S'imponeva quindi, la necessità della creazione di grandi complessi organici, di acquedotti consorziali che agissero a vasto raggio e comprendessero un certo qual numero di Comuni e, per conseguenza, si imponeva anche il problema della loro manutenzione. Unità organiche, unità tecniche, unità funzionali così complesse — è naturale — non potrebbero in modo assoluto essere affidate a gestioni di Comuni isolati, anche per le opere che essi comportano nella loro realizzazione, come impianti di sollevamento, impianti di potabilizzazione e di filtrazione e così via, opere che sono regolate da leggi idrauliche e da leggi fisiche tanto complesse che richiedono personale specializzato e delle spese d'esercizio tanto alte da non poter essere sostenute nemmeno dai Comuni meglio organizzati.

Gli amministratori della Cassa per il Mezzogiorno si sono dunque preoccupati anche della funzionalità di questi acquedotti, in modo che lo sforzo che essa fa, o meglio, che tutta la Nazione fa, non vada perduto dopo appena una quindicina d'anni. Ecco perchè noi, date queste preoccupazioni, già da allora, nel 1954, avevamo pensato di redigere questo progetto di legge e di dare senz'altro il via alla costituzione di questo ente, che rappresenta la condizione *sine qua non* — perchè appunto la Cassa l'aveva imposto — per la realizzazione dei nostri approvvigionamenti idrici.

A questo punto voglio rispondere a qualche critica che è stata mossa nella relazione di minoranza. Essa ad un certo punto dice: « il deterioramento degli acquedotti non dipende tanto dalla manutenzione quanto dai difetti di costruzione ». Effettivamente in questa osservazione c'è un fondo di verità e anch'io pensavo proprio che bisognasse costituire un ente che non solo curasse la manutenzione e la gestione, ma provvedesse addirittura alla costruzione degli acquedotti, naturalmente con le debite precauzioni, con le debite gare a carattere na-

zionale. Oggi nel ramo idraulico, vi sono specializzazioni nella specializzazione, diremo così; vi sono degli ingegneri i quali si dedicano a questo studio dettagliato della idraulica, e perciò sono ricercatissimi soprattutto quando ci sono da fare dei progetti di questa mole.

Abbiamo esempi di acquedotti, come quello di Siena, i quali sono stati costruiti proprio con lo scopo esplicitamente dichiarato di consentire una facilitazione estrema nella manutenzione; perciò, lungo le condotte molto spesso si trovano pozzetti speciali dove si fanno le verifiche delle acque, si immettono delle sostanze per sciogliere l'eccessivo calcare e dove si possono analizzare meglio le pressioni e così via. Ora, se è vero che, almeno in parte, la breve vita di un acquedotto può dipendere anche da difetti di costruzione, ciò non vuol dire che una buona manutenzione non possa far sentire i suoi benefici effetti. Essa infatti fa sì che possano essere eliminati gli inconvenienti che si manifestano all'origine, — parlerò più appresso di questi inconvenienti — e che devono essere eliminati subito perchè altrimenti provocano danni irreparabili e diventano naturalmente degli ostacoli alla successiva manutenzione degli acquedotti. Ora, per eliminare questi inconvenienti agli inizi, ci vuole personale altamente specializzato, dotato anche di appositi strumenti scientifici. Perciò, io nego che la manutenzione non abbia influenza determinante nella durata di un acquedotto, come vuol sostenere la relazione di minoranza.

Altra osservazione che è stata fatta nella relazione di minoranza è questa: gli acquedotti, anzichè a questo Ente da costituire, potrebbero essere affidati a consorzi di Comuni, anche per rispettare la loro autonomia. Io penso che l'autonomia dei Comuni non sia per niente in causa, perchè essa si esplica in campi ben diversi e più importanti che non sia quello della manutenzione degli acquedotti; e i Comuni invece hanno tutto da guadagnare e niente da perdere nell'essere esonerati dalla manutenzione degli acquedotti.

Passando ora ad esaminare le condizioni di vita di questo ente, c'è da chiedersi se esso abbia bisogno di contributi dello Stato o della

Regione, oppure se possa sussistere soltanto con i proventi ricavati dalla vendita delle acque. Facendo riferimento ad enti già esistenti, possiamo rilevare come l'acquedotto pugliese, che pure è molto povero e, se non erro, non ha goduto neppure di contributi dello Stato, anche senza essere largamente attivo non è neppure passivo. E sapete da che cosa vive? Esclusivamente dalla vendita dell'acqua, pur praticando — badate — prezzi non aggiornati e non rapportati al costo di manutenzione dell'acquedotto perchè voi tutti sapete che dal 1936 vige il blocco dei prezzi dell'acqua. Se facciamo dei calcoli, vediamo subito che il costo di manutenzione di un acquedotto oggi è, rispetto all'anteguerra, di 70 volte tanto, mentre il prezzo dell'acqua può arrivare, al massimo, fino a 40 volte. Si è anche potuto calcolare che, se l'acquedotto pugliese avesse rapportato i prezzi dell'acqua ai costi dell'anteguerra, al costo di manutenzione dell'acquedotto, avrebbe accantonato ogni anno mezzo miliardo, il che avrebbe permesso la costruzione di opere accessorie e di ampliamenti. E non si capisce anzi come lo Stato mantenga ancora questo blocco dei prezzi, quando il costo dell'acqua non incide in modo sensibile sul bilancio familiare. Ecco perchè — ripeto — noi abbiamo fiducia che l'ente che vogliamo creare, specialmente se i prezzi dell'acqua saranno rapportati ai costi di produzione, potrà vivere anche senza il contributo della Regione.

Un acquedotto di questo genere ha delle grandissime spese, sicuro! Ha delle spese di organizzazione che sono formidabili, perchè vi saranno divisioni amministrative e divisioni tecniche. Per riferirmi allo stesso acquedotto pugliese, dirò che vi debbono essere divisioni tecniche altamente specializzate per certi servizi particolari, come, per citarne qualcuna, quella che cura di avvertire la dispersione delle acque. Il problema di queste dispersioni, vedete, è un problema che preoccupa tuttora tutti gli idraulici: basta pensare, per esempio, che oggi gli acquedotti siciliani presentano una perdita di un terzo di tutta l'erogazione di acqua; ed è difficile accorgersi di queste perdite, perchè oggi i traffici pesanti producono nel



terreno della vibrazioni che sembrano irrilevanti, e che invece si ripercuotono specialmente sulle giunture dei tubi, provocando quelle rotture che arrestano l'erogazione dell'acqua ad un certo settore e producono notevole danno economico. Per rilevare questi guasti occorre personale altamente specializzato, che, per esempio, sappia usare quegli strumenti scientifici, le cosiddette canne elettroacustiche, che rendono tanto grandi servizi. Enti del genere devono pure disporre di un laboratorio scientifico per l'analisi dell'acqua in ordine alla sua potabilità, e tale laboratorio comporta delle spese non indifferenti; l'ente deve pure pensare a istituire dei corsi che curino la specializzazione del personale in modo da consentire l'avvicinarsi del personale addetto alla manutenzione.

Occorre, ripeto, un'organizzazione formidabile, quale può non apparire a prima vista: un acquedotto ha un'importanza di prim'ordine per l'evoluzione economica, sia nel campo agricolo come in quello industriale, nella nostra Sardegna. E non possiamo nemmeno nutrire eccessive preoccupazioni economiche per quanto riguarda l'ente che vogliamo creare, perchè esso, così come sarà organato, può quasi definirsi un ufficio della Regione.

I guasti alle tubature preoccupano giustamente, oltre che per il danno economico che arrecano con la dispersione di notevoli quantità d'acqua, anche perchè, se le condotte idriche si trovano in vicinanza di fognature, come spesso accade, possono provocare inquinamenti, con grave pericolo per la salute pubblica.

Gli enti che curano la manutenzione degli acquedotti devono disporre di una efficiente organizzazione anche per quanto riguarda i trasporti, perchè devono essere messi in grado di accorrere, con la prontezza propria dei vigili del fuoco, in qualunque parte dovessero verificarsi dei guasti. E perchè l'intervento sia quanto più celere possibile, vi deve pure essere una rete di telefoni, dislocati nei punti più nevralgici. Occorre insomma un'organizzazione ed un'attrezzatura di prim'ordine: perciò, il bi-

lancio consuntivo e preventivo dell'ente verrà sottoposto all'approvazione della Regione come pure i suoi programmi; e la sua quotidiana attività sarà sotto l'alta sorveglianza dell'Assessorato ai lavori pubblici da una parte e dell'Assessorato alle finanze dall'altra.

Dobbiamo inoltre riflettere che la creazione di quest'Ente è una condizione giustamente imposta dalla Cassa per il Mezzogiorno, che deve spendere, signori miei, solo per piccoli acquedotti circa dieci miliardi; somma che deve avere il suo rendimento economico e sociale, ed è quindi giusto che la Cassa, che spende questi denari, frutto dei sacrifici dell'intera Nazione, abbia le dovute garanzie.

Brevemente ho esposto il mio parere su questo progetto di legge e sono pienamente convinto della sua bontà, come pure, naturalmente, della necessità della sua realizzazione, e perciò a cuor sicuro darò il mio voto favorevole.

Vorrei fare un'ultima raccomandazione all'amico Assessore ai lavori pubblici, ed è questa: bisogna iniziare senz'altro, appena creato questo ente, lo studio dei progetti relativi servendoci, oltre che del personale tecnico specializzato reperibile in Sardegna, anche di quello di fuori, in modo che i progetti stessi vengano approntati quanto prima. E' la sollecitudine soprattutto che importa, perchè sappiamo che essa comporta già una prima vittoria sui ritardatari.

Pertanto, concludo il mio intervento auspicando che l'E.S.A.F. venga creato quanto prima in modo da risolvere uno dei più urgenti e importanti problemi, che sta alla base della rinascita della nostra Isola. (*Consensi*).

**PRESIDENTE.** I lavori del Consiglio continueranno alle ore 17 e 30.

*La seduta è tolta alle ore 12 e 40.*

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari  
Anno 1957