

XXXIV SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

MARTEDÌ 20 FEBBRAIO 1962

Presidenza del Presidente CERIONI

INDICE

Disegno e proposta di legge (Annunzio di presentazione)	685
Interpellanze e interrogazioni (Annunzio)	686
Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):	
ATZENI ALFREDO, Assessore al lavoro e pubblica	
Istruzione	637-638-692-693
PAZZAGLIA	687
GHIRRA	633-690-699-700
CONGIU	691
NIOI	692
CAMBOSU	693-702
COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	694-696-697-698- 699-700-701-702
PERNIS	694
DE MAGISTRIS	695-696
PERALDA	697
MEREU	702
Risposta scritta a interrogazioni	685
Ritiro di disegno di legge	685

La seduta è aperta alle ore 11 e 20.

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

Annunzio di presentazione di disegno e proposta di legge.

PRESIDENTE. Annunzio che sono stati presentati il seguente disegno e la seguente proposta di legge:

dalla Giunta regionale:

«Costruzione del palazzo destinato a sede del Consiglio regionale».

dagli onorevoli Nioi - Milia Francesco - Prevosto - Lay - Pinna Pietro - Urraci - Torrente:

«Norme per la disciplina dei contratti di affitto dei terreni adibiti a pascolo nel territorio della Sardegna».

Ritiro di disegno di legge.

PRESIDENTE. La Presidenza della Giunta regionale, con nota del 14 febbraio 1962, ha richiesto che non sia più dato corso al disegno di legge n. 34, concernente: «Disposizioni integrative della legge regionale 21 ottobre 1954, n. 22, sui contributi per opere di trasformazione fondiaria finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno».

Risposta scritta ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che è stata data risposta scritta alle seguenti interrogazioni:

«Interrogazione Pinna Pietro sulla concessione dei prestiti ai piccoli produttori». (42)

«Interrogazione Congiu - Atzeni Licio sulla utilizzazione dell'energia elettrica che sarà prodotta dalla prevista Supercentrale del Sulcis». (151)

«Interrogazione Bagedda sullo sciopero dei dipendenti degli Uffici provinciali dei contributi agricoli unificati in agricoltura». (158)

«Interrogazione Urraci - Sotgiu Girolamo - Ghirra sul mancato pagamento della differenza salariale ai braccianti dipendenti dall'Azienda forestale demaniale della Regione Sarda». (142)

«Interrogazione Marras sulle delibere del Comune di Benetutti concernenti il licenziamento del medico interino». (180)

«Interrogazione Pazzaglia sull'amministrazione del Consorzio di bonifica Guspini - Pabillonis». (184)

«Interrogazione Spano - Floris - Contu Felice sulla sistemazione della strada comunale "Pietra Marcata - Ingurtosu" in Comune di Arbus». (193)

Annunzio di interpellanze e di interrogazioni.

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

MARRAS, Segretario:

«Interpellanza Spano - Floris - Contu Felice sulla mancata valorizzazione delle fonti termali di S'Acquacotta in agro di Villasor - Villacidro». (62)

«Interpellanza Pinna Gavino - Pazzaglia sul funzionamento e sull'ammodernamento delle FF.SS. in Sardegna». (63)

«Interpellanza Marras - Pirastu sulle progettate iniziative per lo sfruttamento turistico di alcuni litorali della Sardegna». (64)

«Interpellanza Cardia - Ghirra sulla ubicazione in Sardegna del quinto centro siderurgico italiano e l'impianto di una industria elettro siderurgica sarda». (65)

«Interpellanza Torrente - Marras - Lay sulla applicazione del Piano verde nel territorio della Sardegna». (66)

«Interpellanza Usai sulle paghe non corrisposte agli operai della miniera "Santoru"». (67)

«Interpellanza De Magistris sul piano per la sistemazione dei corsi d'acqua». (68)

«Interpellanza Manca sulla statizzazione delle ferrovie concesse in Sardegna». (69)

«Interrogazione Spano - Floris - Contu Felice, con richiesta di risposta scritta, sulla valorizzazione turistica della zona costiera fra Capo Pecora e Capo Frasca in Comune di Arbus». (209)

«Interrogazione Pinna Pietro - Torrente sulle continue rappresaglie e discriminazioni messe in atto dalla Direzione dell'Azienda S.I.T.A. di Oristano nei confronti dei dirigenti sindacali e di membri e candidati della Commissione interna aziendale». (210)

«Interrogazione Gardu sulla valorizzazione turistica della città di Bosa». (211)

«Interrogazione Manca sull'interruzione della fornitura di energia elettrica da parte della S.E.S. alle famiglie di Foresta Burgos». (212)

«Interrogazione Marras sulla legge stralcio del piano decennale della scuola». (213)

«Interrogazione Congiu - Atzeni Licio sul parere negativo dato dal Comitato regionale di controllo agli aumenti salariali dei Comuni di Carbonia e di Iglesias». (214)

«Interrogazione Cardia - Torrente - Urraci - Lay sui danni prodotti dalle recenti brinate alle culture orticole dell'oristanese e del cagliaritano». (215)

«Interrogazione Atzeni Licio - Congiu, con richiesta di risposta scritta, sul finanziamento di opere richieste dal Comune di Gonnese». (216)

«Interrogazione Atzeni Licio - Congiu, con richiesta di risposta scritta, sul finanziamento di opere richieste dal Comune di Gonnese». (217)

«Interrogazione Atzeni Licio - Congiu, con richiesta di risposta scritta, sul finanziamento di opere richieste dal Comune di Gonnese». (218)

«Interrogazione Atzeni Licio - Congiu, con richiesta di risposta scritta, sul finanziamento

IV LEGISLATURA

XXXIV SEDUTA

20 FEBBRAIO 1962

di opere richiesto dal Comune di Gonnese». (219)

«Interrogazione Congiu - Atzeni Licio, con richiesta di risposta scritta, sul finanziamento di opere richiesto dal Comune di Gonnese». (220)

«Interrogazione Angius sulle provvidenze da adottare nei confronti degli agricoltori colpiti dalle recenti gelate». (221)

«Interrogazione Pinna Pietro, con richiesta di risposta scritta, sui danni causati dal gelo». (222)

«Interrogazione De Magistris sugli Istituti nautici». (223)

«Interrogazione Sassu sulla mancata restituzione dei bollettini di abigeato da parte degli Enti autorizzati alla consegna dei mangimi». (224)

«Interrogazione Contu Felice - Dedola sulla progettazione di norme governative sulle caratteristiche dei formaggi». (225)

«Interrogazione Contu Felice - Floris - Spano sul caseggiato scolastico di Nureci». (226)

«Interrogazione Contu Felice - Floris - Spano sulla strada di Burcei». (227)

«Interrogazione Ghirra, con richiesta di risposta scritta, sulla mancata consegna di 26 alloggi INA-Casa riservati ai lavoratori dell'I.N.P.S. di Cagliari». (228)

Svolgimento di interrogazioni e interpellanze.

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

Per prima viene svolta un'interrogazione Pazzaglia all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione e all'Assessore alle finanze. Se ne dia lettura.

MARRAS, *Segretario*:

«per conoscere le ragioni per le quali non sono state ancora pagate a numerosi studenti le somme concesse dalla Regione per borse di studio per l'anno 1960-61. L'interrogante ritie-

ne superfluo far presente che il fatto ha carattere di particolare gravità tanto da ridurre notevolmente la funzione della borsa di studio, avvenendo la erogazione, anche se prossima, oltre un anno dopo il momento in cui sarebbe dovuta avvenire e ad anno scolastico successivo già iniziato. L'interrogazione ha caratteri di urgenza». (99)

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

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. Il pagamento delle borse di studio è stato quest'anno eseguito in ritardo a causa del numero eccezionalmente elevato delle domande presentate, anche in rapporto al numero notevolmente aumentato delle borse stesse. Dei 30 milioni stanziati nel capitolo apposito del bilancio, che riguarda anche altri studi e ricerche, ben 19 milioni sono stati destinati infatti alle borse di studio. Il bando ha l'anno scorso avuto una maggiore diffusione grazie anche alla collaborazione dell'autorità scolastica.

Per ovviare all'inconveniente lamentato, si pensa di istituire in futuro apposite commissioni provinciali, in modo che il lavoro di istruttoria possa essere compiuto con maggiore rapidità; sono allo studio le norme recanti questa innovazione.

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

PAZZAGLIA (M.S.I.). Nella interrogazione chiedevo di conoscere le ragioni per le quali alla fine del 1961, cioè ad anno scolastico successivo già iniziato, non erano state ancora pagate le borse di studio relative all'anno scolastico 1960-61. L'Assessore risponde che ciò è dipeso dal numero elevato delle borse di studio; debbo ritenere insoddisfacente la risposta perchè questo fatto può rendere più gravoso il lavoro, ma non deve assolutamente provocare, nella erogazione, un ritardo di un anno, che annulla la funzione della borsa di studio.

Se lo studente ha bisogno di un sussidio, usiamo questo termine, di un contributo finanziario per affrontare lo studio, evidentemente ne ha bisogno nel corso dell'anno scolastico nel quale ha presentato la richiesta. Ritenevo superfluo ribadire questo principio nella interrogazione, ma la verità è che si è voluto abbondare, con la conseguenza che, attraverso il maggior numero di contributi accordati, si è frustrata la funzione della borsa di studio.

Prendo atto delle dichiarazioni dell'Assessore circa i programmi del suo Assessorato per il futuro e raccomando che le borse di studio vengano concesse ed erogate all'inizio dell'anno scolastico, in modo da mettere gli studenti in condizioni di poter affrontare gli studi. I contributi diventano, altrimenti, non dico inutili, ma molto meno utili, e si frustrano, ripeto, i principi ispiratori della borsa di studio.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza Atzeni Licio - Congiu all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione e all'Assessore all'industria e commercio. Se ne dia lettura.

MARRAS, Segretario:

«per sapere se è di loro conoscenza la gravissima tensione determinatasi nell'azienda Baroid-Maffei di S. Antioco a seguito del provocatorio licenziamento in tronco di un membro della Commissione interna neo-eletta, del licenziamento di 14 lavoratrici, ed infine della sospensione della lavorazione *sine die* attuata dall'azienda. E se non ritengono necessario intervenire immediatamente per riportare alla normalità produttiva l'azienda ed assicurare agli operai, con la ripresa del lavoro, il pieno riconoscimento dei contratti collettivi con gli impegni economici, normativi ed igienici. Ciò al fine di porre fine, una volta per sempre, con un autorevole ed energico intervento degli Organi regionali, ad atteggiamenti quali quelli assunti dalla Direzione della Società Baroid-Maffei, che ottiene incentivi, contributi e protezione da parte della Regione autonoma, e non si perita di ignorare e anzi calpestare i più elementari diritti e la dignità dei lavoratori sardi, nell'inerzia e nel silenzio colpevole e spesso com-

plice degli Organi regionali. La presente interpellanza ha carattere d'urgenza». (44)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento sono state presentate un'altra interpellanza e una interrogazione che vengono svolte congiuntamente. Se ne dia lettura.

MARRAS, Segretario:

Ghirra all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione e all'Assessore all'industria e commercio:

«per sapere quale azione intendono intraprendere nei confronti della Società Baroid-Maffei perchè sia revocato il provvedimento di licenziamento, per riduzione di personale, di numero 55 lavoratori occupati presso lo stabilimento di S. Antioco. L'intervento urgente dell'Amministrazione regionale si rende necessario non solo per evitare le gravissime conseguenze di carattere sociale che derivano ai lavoratori e alle famiglie colpite dal gravissimo provvedimento, ma anche per assicurare la continuità e lo sviluppo dell'attività produttiva, per la quale sono stati erogati contributi da parte della Regione. La presente interpellanza ha carattere di urgenza». (49)

Congiu all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione e all'Assessore all'igiene e sanità:

«per sapere quale intervento intendano proporsi per migliorare le condizioni di lavoro attuale esistente nell'Azienda di Sant'Antioco della Baroid-Maffei, dalla quale viene trattata la polvere di bario, merce compresa nella lista prevista dall'articolo 12 del D.M. 12 luglio 1912; e per conoscere quali provvedimenti intendano prendere per evitare le conseguenze della caduta all'esterno, nella zona portuale, della polvere di bario, estremamente nociva alla salute umana». (123)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghirra per illustrare la sua interpellanza.

GHIRRA (P.C.I.). Onorevoli colleghi, accade spesso, direi troppo spesso, che all'euforia delle inaugurazioni ufficiali di attività industriali nel-

la nostra Isola, sorgano, spesso a brevissima distanza di tempo, all'interno delle industrie, nei rapporti di lavoro fra maestranze e direzione, gravi problemi di natura sociale e sindacale, che coinvolgono anche i problemi dell'espansione dell'attività produttiva.

Un esempio è avvenuto nello stabilimento della frantumazione della barite nella Baroid-Maffei di Sant'Antioco. A breve distanza dalla messa in esercizio dello stabilimento, la direzione dell'azienda ha annunciato alle organizzazioni dei lavoratori, attraverso la competente organizzazione padronale, il licenziamento di circa la metà delle maestranze occupate. Ciò appare quanto mai sorprendente ove si consideri che, nonostante le questioni di mercato invocate a giustificazione di questo gravissimo provvedimento, nel settore della barite noi non conosciamo nessun fenomeno che possa convalidare la tesi sostenuta dall'azienda. Vi è ancora da osservare che la Baroid-Maffei ha largamente beneficiato di contributi regionali, con un primo finanziamento di 50 milioni del Credito Industriale Sardo, in data 4 dicembre del 1959, e con un successivo finanziamento del 3 ottobre del 1961 per l'importo di 100 milioni.

Vorrei chiedere all'onorevole Assessore al lavoro — che, immagino, risponderà anche a nome dell'Assessore all'industria — di rispondere a queste poche domande. Quali sono le garanzie che l'autorità regionale chiede alle aziende che beneficino di contributi regionali, affinché sia assicurata la continuità e la organicità dell'attività produttiva e possibilmente la sua espansione? Quali garanzie chiede a proposito dell'occupazione operaia, della stabilità dell'impiego, del rispetto delle norme contrattuali, sia economiche che normative, della tutela, del salario dei lavoratori, nonché del rispetto dei rapporti umani, che all'interno delle aziende deve essere assicurato? In che modo l'autorità regionale si garantisce che nei provvedimenti messi in atto da alcune aziende non sussista la volontà di strumentalizzare per il proprio esclusivo profitto (come sembra esser avvenuto nel caso della Baroid-Maffei di Sant'Antioco) le leggi della Regione? Intendo dire che la Società, proprio mentre poneva l'esigenza di ridurre il

personale, ha ottenuto dal C.I.S. un contributo di 100 milioni. Sarebbe grave se le aziende si servissero dei provvedimenti legislativi intesi ad alleviare la disoccupazione per ottenere contributi da Enti pubblici; sarebbe estremamente grave, ripeto, ciò perchè coinvolgerebbe anche la responsabilità della Regione, che concederebbe i fondi — sotto il segno dell'urgenza e, in sostanza, del ricatto — senza un serio esame dell'impostazione economica e produttiva.

Prego l'Assessore di chiarire questi elementi, precisando quale atteggiamento assume la Giunta a proposito dei problemi denunziati nell'interpellanza. Al di là dell'aspetto strettamente sindacale, tornano in primo piano i rapporti fra amministrazione pubblica e aziende beneficiarie di contributi regionali in ordine allo sviluppo dell'attività produttiva, al mantenimento delle occupazioni, al rispetto dei salari e degli accordi sindacali. E' soprattutto indispensabile che l'Amministrazione regionale non debba essere costretta a concedere finanziamenti alle aziende che, dietro il parametro degli interessi sociali, mascherano i loro problemi di carattere economico.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a queste interpellanze e a questa interrogazione.

ATZENI ALFREDO (D.C.), Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Alla data dell'interpellanza, cioè al 30 novembre 1961, la situazione dei rapporti di lavoro nell'Azienda Baroid-Maffei di Sant'Antioco era stata esaminata dall'Assessorato ed aveva già formato oggetto di una sua azione mediatrice intesa a normalizzare la occupazione, avviando alle sospensioni, ai turni e alle riduzioni di personale. Alla data del 30 novembre, gli accertamenti davano una occupazione media, nei tre reparti, di sedici donne per quindici giornate mensili, 65 uomini per venti giornate mensili allo stabilimento più dieci nell'officina. In data 6 dicembre, si è contestato alla ditta di aver disposto il licenziamento di 55 lavoratori, invitandola a fornire spiegazioni. In data 9 dicembre, la ditta ha

precisato di aver disposto i licenziamenti in seguito all'esaurimento della procedura sindacale prevista dall'accordo interconfederale, come risulta dal verbale sottoscritto in data 4 dicembre.

Per quanto attiene la situazione produttiva, la ditta ha riferito all'Assessorato dell'industria, il quale è in possesso di tutti gli elementi necessari alla valutazione della situazione. Non si può prescindere, nell'attività estrattiva, come in qualsiasi altra attività economica, dalle condizioni del mercato, soprattutto dalle possibilità di collocamento dei prodotti. E' da escludere, comunque, che nei provvedimenti di licenziamento sia da ravvisare qualunque azione di rappresaglia.

Per quanto riguarda l'interrogazione Congiu, il funzionario regionale, che partecipò alla seduta del 2 dicembre del 1959 alla Commissione del lavoro portuale di Sant'Antioco, nel corso della quale fu, tra l'altro, riesaminata la tariffa di carico della barite in sacchi della società Baroid-Maffei, pregò il comandante del porto di voler promuovere gli accertamenti per stabilire se e quali accorgimenti potevano adottarsi per la protezione dei lavoratori dalla polvere di bario; il presidente della Commissione fece assumere a verbale la raccomandazione della sede dell'E.N.P.I. L'Assessorato ha richiesto, inoltre, di conoscere l'esito degli accertamenti eseguiti presso lo stabilimento della ditta Baroid-Maffei. Ha così appreso che i rilievi eseguiti nei reparti del frantoio, del mulino, delle insaccatrici, dell'officina, si presentano buoni dal punto di vista igienico. Il giudizio complessivo espresso dal sanitario e dal tecnico dell'E.N.P.I. sulle condizioni dello stabilimento, è risultato pure buono. Suggerimenti impartiti alla direzione, per iscritto: destinare un locale per l'infirmeria; consigli dati ai lavoratori durante le visite: tenere presenti le comuni norme di previsione e di igiene personale. Gli operai visitati sono stati 21, di cui 16 manovali e 5 operai specializzati, e tutti sono risultati sani. Gli operai al frantoio sono provvisti di maschera protettiva. Per la polverosità all'esterno si è raccomandato di eseguire visite periodiche di controllo.

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

GHIRRA (P.C.I.). La risposta dell'Assessore all'interpellanza da me presentata è stata limitata alla pura cronaca di carattere sindacale che, per altro, non era elemento determinante dell'interpellanza. In questo modo, l'Assessore non ha preso in considerazione gli aspetti sostanziali del problema che la mia interpellanza intendeva mettere in rilievo. L'onorevole Assessore non ha voluto precisare la posizione, l'atteggiamento dell'Amministrazione regionale a proposito delle garanzie che vengono richieste alle aziende che beneficiano di contributi regionali e in particolare quale azione di vigilanza svolge l'autorità regionale nei confronti delle aziende che ricorrono talvolta a sistemi poco chiari per ottenere dall'Amministrazione regionale ulteriori finanziamenti.

Appare chiaro che, di fronte ad una occupazione di 101 lavoratori, come ha confermato lo stesso onorevole Assessore, la richiesta di licenziamento di 55 unità, di fatto non effettuata, ma completata nella procedura prevista dall'accordo interconfederale, fa supporre che la Baroid-Maffei avesse intenzione di attuare un certo suo giuoco politico. Non si può infatti credere che nello spazio di 20 giorni la società abbia potuto superare le terribili condizioni di mercato che venivano invocate nella richiesta dei licenziamenti; è invece più credibile che il finanziamento ottenuto dall'Amministrazione regionale abbia fatto rientrare i provvedimenti annunciati. L'onorevole Assessore al lavoro non ha neanche precisato se l'iter completo della procedura prevista dalla corte interconfederale, che resta sempre valido, non possa da un momento all'altro essere ripreso dall'azienda per procedere ai licenziamenti. L'autorità regionale deve ottenere conferma che i licenziamenti non verranno in ogni caso effettuati; l'azienda potrebbe infatti in qualunque momento dare esecuzione al verbale di mancato accordo intervenendo fra le amministrazioni sindacali e ritenersi quindi libera, rifacendosi alla vecchia procedura, di dar corso in qualunque momento al licenziamento dei 55 lavoratori.

Prego l'onorevole Assessore di voler intervenire perchè, non essendosi proceduto — e questo è un aspetto positivo — ai licenziamenti, ciò non possa avvenire in futuro in base a una procedura conciliativa — che talvolta assume aspetti puramente formali, come nel caso in cui le parti mantengono ciascuna la loro posizione —.

Per i motivi che ho illustrato, non posso che dichiararmi insoddisfatto della risposta dell'onorevole Assessore: ripeto che nella risposta non sono stati affrontati gli elementi di fondo che avevo posto a base dell'interpellanza.

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

CONGIU (P.C.I.). Io intendo riferirmi solamente alla questione delle condizioni in cui lavorano i dipendenti della società Baroid-Maffei a Sant'Antioco e alle conseguenze che nella lavorazione in una industria insalubre, quale è classificata quella della Baroid-Maffei, si determinano soprattutto nelle vicinanze degli impianti. Ritengo che l'onorevole Assessore, assunte le dovute informazioni, avrebbe dovuto controllare gli elementi che qui io sono in grado di fornire.

All'interno dello stabilimento le condizioni di lavoro sono queste: non esiste un luogo di decenza, non c'è un gabinetto; ci sono due lavandini per 112 persone; non c'è spogliatoio; a tutela dalla polvere di bario, che è classificata materia insalubre ai sensi del decreto ministeriale 12 giugno 1912, ai lavoratori non viene dato il latte; non esiste refettorio, ed è obbligatorio mangiare nelle sale degli impianti. Queste condizioni debbono essere accertate, attraverso l'iniziativa dell'Assessore al lavoro, dall'Ispettorato del lavoro perchè faccia le dovute contestazioni.

Evidentemente, non c'è da sorprendersi della mancata opera di sorveglianza e di controllo da parte degli organi competenti: ogniquale volta sono stati richiamati su certe condizioni di lavoro gli organi addetti alla vigilanza, tutto è sempre stato dichiarato normale. Il che è strano: effettivamente davvero strano!

Per quanto riguarda le condizioni di lavoro, mi permetto di richiamare alla memoria dell'onorevole Assessore le misure che debbono essere prese ogniquale volta si tratti di una lavorazione classificata come insalubre. Come certamente l'onorevole Assessore sa, esistono misure di vigilanza e nello stesso tempo di prevenzione, che debbono essere attuate a spese dell'azienda, fatta salva la possibilità di interrompere persino la lavorazione. Il fatto che si siano visitati parte degli addetti al lavoro e che essi siano risultati sani, non cambia la natura dell'industria, che è insalubre e, abbia o non abbia conseguenze nocive la sua attività, le disposizioni di legge devono essere osservate.

Per queste ragioni, mi dichiarerò soddisfatto quando le situazioni denunciate verranno corrette dall'iniziativa dell'Assessore.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Nioi - Pinna Pietro - Atzeni Licio - Congiu all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

MARRAS, Segretario:

«per sapere se ha avuto notizia di una lettera inviata dal signor Enrico De Leone, incaricato di "storia e istituzioni dei paesi africani e asiatici" presso la facoltà di giurisprudenza della Università di Cagliari, a un settimanale milanese, che ha provocato la giusta indignazione delle organizzazioni studentesche di quell'Ateneo: lettera in cui il De Leone lancia tutta una serie di inqualificabili accuse contro i popoli afro-asiatici, manifestando un orientamento nazista e dando un saggio degli "ideali" da cui attinge la sua opera di docente, il che, al di fuori di ogni considerazione politica, suona insulto ai principi di civiltà e di democrazia a cui deve ispirarsi la scuola italiana. I sottoscritti chiedono pertanto all'onorevole Assessore se il Governo della Regione non debba preoccuparsi del fatto che uomini infarciti di ideologie così deteriori, posti nell'alto di una cattedra universitaria, possano provocare grave nocumento, non solo al nome onorato di quella Università e dei suoi insigni docenti, ma anche

alla educazione civile ed alla preparazione professionale degli studenti, e se perciò non ritenga opportuno assecondare la richiesta di destituzione immediata da quell'incarico del De Leone, avanzata pubblicamente dagli organismi universitari dell'Ateneo cagliaritano. La presente interrogazione ha carattere d'urgenza». (110)

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

ATZENI ALFREDO (D.C.), Assessore al lavoro e pubblica istruzione. L'Assessorato ha seguito la vicenda, alla quale l'interrogazione si riferisce, attraverso le normali vie di informazione. E' a conoscenza della iniziativa, che alcuni esponenti dell'organismo rappresentativo studentesco hanno preso, di chiedere al Presidente della facoltà di giurisprudenza che al professore di cui si tratta non venga confermato l'incarico dell'insegnamento di storia delle istituzioni dei paesi afro-asiatici.

Senza entrare nel merito della questione, questo Assessorato ritiene che nessuna delle norme legislative costituzionali ed ordinarie che regolano la sua attività potrebbe legittimare un suo intervento ufficiale, che, in ogni caso, potrebbe suscitare gravi perplessità, poichè potrebbe essere considerato un tentativo di violare l'autonomia dell'Università, alla quale esclusivamente compete ogni decisione in materia di assegnazione delle cariche. Dell'interrogazione è stata, tuttavia, data notizia al Presidente della facoltà per le deduzioni di competenza.

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

NIOI (P.C.I.). Onorevole Assessore, prevedo che la sua risposta si sarebbe rifatta ai problemi delle competenze regionali in materia. Sapevamo benissimo, noi presentatori dell'interrogazione, che la Regione non ha competenza specifica in materia e che non può provvedere alla destituzione dall'incarico del docente in parola. E noi non chiedevamo questo alla Giunta,

ma volevamo che essa esprimesse un giudizio politico e morale sul problema. Chiedevamo inoltre che, sulla base di questo giudizio, intervenisse presso gli organismi universitari.

Si tratta di un fatto di enorme gravità: un docente che esercita l'insegnamento in una Università sarda ha scritto un articolo pieno di insulti e di impropri contro i popoli afro-asiatici e contro gli ebrei: un articolo che manifesta, appunto, una ideologia deteriore, come già abbiamo scritto nella nostra interrogazione, e che si rifà al nazismo; al razzismo di Goebbels e di Goering, ai campi di sterminio, che ci riporta ai tristi episodi di cui si è infangato il nazismo. E' chiaro che la Giunta regionale non poteva intervenire direttamente per destituire il docente, ma noi chiedevamo, come dicevo prima, un giudizio della Giunta su quest'uomo che dovrebbe educare i giovani sardi.

A nostro avviso, era auspicabile che la Giunta assumesse una posizione in merito a questo problema e dicesse chiaramente che non è giusto che un insegnante universitario possa, dall'alto della cattedra, insegnare ideologie di questo tipo ai nostri giovani. La Giunta è stata preceduta da una protesta vibrata e indignata degli organismi studenteschi; si è avuta anche una discussione nella stampa regionale, ma la Giunta non ha ritenuto opportuno, non ha ritenuto necessario intervenire. A noi pare che, data la gravità del fatto, sarebbe stato, non solo necessario, ma doveroso, per la Giunta, intervenire per esprimere la sua riprovazione sulla posizione politica, sulla posizione educativa di questo insegnante universitario e suggerire, coi modi dovuti, agli organismi accademici, al Senato e al consiglio di facoltà, di accogliere le richieste dell'organismo studentesco.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione Cambosu all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

MARRAS, Segretario:

«premessi che la Società Tramvie della Sardegna si avvia ormai da anni alla trasformazione della sua gestione tranviaria in quella autofiloviaria ed automobilistica, anche per i col-

legamenti a più lungo percorso extra-urbani; che tali modificazioni, suscettibili di ulteriore, notevole sviluppo, richiedono l'acquisizione da parte del personale di servizio, e di quello esterno, di particolari requisiti di capacità e specializzazione professionale mediante il conseguimento di patenti, che sono imposte e dalle leggi in vigore e dalla natura e delicatezza del pubblico servizio; che, in carenza totale della Società Tramvie della Sardegna in fatto di attuazione di corsi interni, i dipendenti sono costretti a sostenere in proprio enormi ed impossibili spese presso le private scuole guida; per conoscere quali iniziative si intenda prendere onde superare le predette difficoltà e consentire, con tutte le possibili agevolazioni, il raggiungimento rapido e sicuro di qualifiche professionali specializzate nell'ambito della Società Tramvie della Sardegna e degli altri servizi di trasporto in concessione». (103)

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

ATZENI ALFREDO (D.C.), Assessore al lavoro e pubblica istruzione. I corsi di promozione per personale occupato rientrano tra quelli previsti da recenti disposizioni del Ministero del lavoro e della previdenza sociale (circolare numero 1 del 12 agosto 1961 della Direzione generale dell'orientamento e dell'addestramento professionale). Tali corsi si svolgono normalmente di sera o comunque in orario in cui i lavoratori sono in condizioni di disimpegno.

Ogni iniziativa intesa a favorire i lavoratori delle tranvie nell'acquisizione di capacità di guida per filobus ed autobus, sarà da me proposta preliminarmente agli esami degli organi tecnici e di vigilanza e quindi, sulla base di bene assicurate programmazioni, sarà raccomandata all'attenzione del Ministero perchè voglia ammetterle a finanziamento, a sensi delle disposizioni sopra richiamate, col concorso del fondo regionale (per l'addestramento dei lavoratori) e delle stesse direzioni delle aziende interessate.

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

CAMBOSU (P.S.I.). Nel presentare l'interrogazione mi rendevo conto del limite che essa presentava per ciò che riguarda i corsi di specializzazione e di qualificazione in un settore di lavoro quale è quello dei pubblici servizi di trasporto. Mi proponevo soltanto di mettere in evidenza le difficoltà obiettive — che sorgono in questo settore, che va dalle ferrovie in concessione sino alle tranvie urbane ed extra urbane —, di poter accedere ai corsi ministeriali, in quanto nessun corso, nessun ufficio del lavoro ha un'attrezzatura adeguata per consentire ad un tranviere o a un ferroviere di poter acquisire la qualifica di macchinista o di conduttore. Questi mezzi sono a disposizione soltanto delle aziende concesse.

L'intervento che si richiedeva perciò con l'interrogazione era nel senso che la Regione intervenisse per rendere possibile, attraverso finanziamenti o attraverso le provvidenze previste dalle norme sui corsi di specializzazione ministeriali, l'istituzione dei corsi a livello delle singole aziende, sollevando i lavoratori da un onere particolarmente gravoso e consentendo agli stessi, senza spese, senza pesanti sacrifici personali, di ottenere quelle specializzazioni che oggi sono costretti ad acquisire attraverso le scuole guida private, che richiedono enorme dispendio di tempo e di denaro.

Incidentalmente, si intendeva sollevare anche il problema del collocamento. Si verifica ancora oggi — mi riservo di parlarne più a lungo in altra sede — che gli uffici di collocamento possano indirizzare, dopo richiesta nominativa, alle ferrovie concesse e alle Società tranvie, lavoratori qualificati e specializzati, che poi vengono in realtà inseriti nell'azienda come manovali comuni o al massimo come manovali specializzati. Si tenga conto che ad essi si richiede una lunga preparazione per acquisire il patentino e la patente per la guida di mezzi pubblici; ciononostante questi lavoratori non possono, dopo aver speso tempo e denaro, ottenere la qualifica loro dovuta.

Per questi motivi, non posso dichiararmi sod-

disfatto della risposta fornita dall'onorevole Assessore.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Pernis all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione e all'Assessore ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

MARRAS, *Segretario*:

«per sapere se sono a conoscenza della grave situazione nella quale vengono a trovarsi gli studenti medi di Barbusi e località viciniori, costretti a recarsi a Carbonia percorrendo a piedi (e sotto qualunque tempo) sei chilometri di strada per l'assoluta mancanza di mezzi di pubblici trasporti. Tale inconveniente si potrebbe eliminare con la istituzione, da parte delle Ferrovie Meridionali Sarde, di una corsa automobilistica che, partendo dal casolare più lontano sullo stradale, racimoli gli studenti della zona giungendo a Carbonia in orario per l'inizio delle lezioni». (178)

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

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Il problema delle comunicazioni di Barbusi si ricollega un po' alla necessità di collegare la periferia di Carbonia con il centro stesso e il centro con la stazione ferroviaria. Questa mancanza di collegamento è vivamente sentita in tutta la città e sono giunte sollecitazioni da più parti.

L'Assessorato ha interessato del problema le Ferrovie Meridionali Sarde, che operano nel Sulcis e nella città di Carbonia in particolare. La Società si è dimostrata sensibile al problema, anzi ha informato di aver richiesto la autorizzazione al Ministero per l'acquisto di un certo numero di autobus a questo scopo. L'Assessorato non ha mancato di sollecitare anche il Ministero, chiedendo che la richiesta della società venisse accolta favorevolmente. Proprio in un colloquio avuto venerdì scorso con funzionari della direzione generale dei trasporti civili, ho avuto notizia che sono stati concessi

quattro autobus, per cui sarà iniziato al più presto il collegamento delle frazioni e della periferia di Carbonia con il centro e il collegamento del centro con la stazione ferroviaria. Il problema posto dall'interrogante sarà perciò risolto quanto prima.

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

PERNIS (P.D.I.U.M.). Non posso che dichiararmi soddisfatto di quanto ha riferito l'Assessore sui provvedimenti relativi al collegamento delle frazioni con il centro di Carbonia. Lo sarò ancora maggiormente quando i servizi saranno inaugurati.

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

MARRAS, *Segretario*:

«per conoscere se, in rapporto alla valorizzazione turistica della costa gallurese che si sta verificando con processo autonomo, non è suo intendimento porre sollecitamente allo studio anche la valorizzazione dell'isola di Tavolara, prevedendo in particolare: la costruzione di un modesto impianto per l'approvvigionamento idrico, di un ufficio postale, di un elettrodotto e di una chiesa, ed il collegamento dell'isola con la Sardegna mediante un servizio marittimo di linea. La valorizzazione turistica di Tavolara, oltretutto avere positive conseguenze di carattere economico, consentirebbe di inserire nel consorzio civile le circa 20 famiglie che abitano l'isola, attualmente del tutto prive di servizi igienici e civili e che, invece, per lo sforzo combinato della Regione e del Comune di Olbia, potrebbero facilmente essere soddisfatte nelle loro elementari richieste». (43)

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

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. La valorizzazione turistica dell'iso-

la di Tavolara aveva trovato consenziente l'Assessorato del turismo, il quale aveva iniziato un apposito studio, facendo fare anche dei rilievi aereofotogrammetrici al riguardo.

Purtroppo, le nuove notizie sulla destinazione dell'isola a scopi militari hanno diretto l'attenzione dell'Assessorato verso altri più grossi e gravi problemi, connessi alla disponibilità dell'isola stessa e al pericolo che la militarizzazione rappresenta per le zone circostanti che, come è noto, sono attualmente investite da una massiccia attività di valorizzazione turistica. L'Assessorato spera di riuscire a mitigare quanto meno le necessità prospettate dall'autorità militare, che non è direttamente interessata alla questione in quanto l'isola è stata richiesta dalla Nato. Ciò che possiamo dire con precisione è che dalle informazioni che risultano all'Assessorato si sa che nell'isola non saranno costruiti impianti, ma attrezzature di ascolto, che non ne deturperanno la orografia. Certo comunque che, in queste condizioni, sarà difficile utilizzare l'isola per scopi turistici.

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Premetto che in ordine alla questione sollevata nella mia interrogazione sugli intendimenti dell'Assessorato per la valorizzazione turistica dell'isola di Tavolara, mi dichiaro soddisfatto. Debbo rilevare che l'interrogazione, a poca distanza di tempo dalla sua presentazione, fu superata dagli avvenimenti, ossia dalla volontà manifestata dal Ministero della difesa di utilizzare l'isola di Tavolara per scopi di difesa e quindi di sottrarla ai possibili usi civili, tra i quali quello turistico, che ovviamente è incompatibile con la presenza di apparecchiature militari.

In un successivo periodo di tempo, l'autorità militare completò l'informazione data dall'Assessore, rendendo noto che avrebbe utilizzato soltanto una parte dell'isola per installare impianti radiofonici di segnalazione, radioelettrici, e avrebbe lasciato disponibile la parte restante per gli scopi ai quali gli interessati l'avessero voluta destinare. Questa informazione

risulta da una dichiarazione fatta recentemente dal Ministro alla difesa Andreotti in risposta ad una interrogazione presentata alla Camera dei deputati dall'onorevole Bardanzellu.

Detto ciò, non mi resta che invitare, visto che il pericolo della militarizzazione è scomparso, l'Assessore a porre attenzione nuovamente al problema; mi permetto anche di sottolineare che questa attenzione è subordinata all'impegno che il maggior proprietario dell'isola consenta agli abitanti residenti di poter beneficiare largamente della valorizzazione. Lo stato della proprietà fondiaria nell'isola è il seguente: l'80 per cento della superficie è di una ditta catastale, se non ricordo male, la Massara; il 15 per cento circa è del demanio, e il restante, una settantina di ettari scarsi, appartiene alle 20 famiglie che vi abitano. La mia interrogazione tendeva, sì, alla valorizzazione turistica, ma aveva presente la tristissima situazione del vivere civile di quelle famiglie.

La valorizzazione, resa possibile dalla rinuncia dell'autorità militare, che occupava totalmente l'isola, dovrebbe essere subordinata alla possibilità di dare condizioni di vita civile alle famiglie abitanti, tenendo presente che il proprietario di una così grossa superficie ha anche i mezzi finanziari per provvedere alla valorizzazione turistica dei terreni. L'Amministrazione regionale, nel suo intervento, dovrebbe limitarsi perciò soltanto agli aspetti veramente pubblicistici, tipo la luce, la chiesa, cui accennavo, l'ambulatorio, il telefono. Queste opere dovrebbero essere realizzate soprattutto in funzione delle famiglie che oggi abitano l'isola e dei turisti che andranno ad abitarvi.

Per concludere, non mi resta che lamentare la intemperività e la massività, la pesantezza dell'intervento dell'autorità militare, che è stato tale da far correre il rischio di un dirottamento dell'interesse turistico dalla costa nord-orientale della Sardegna. La notizia è stata data in maniera irresponsabile, tale da «turbare l'ordine pubblico»... almeno se tale formula può applicarsi all'autorità militare. Per installare un impianto di quel tipo — non sono stratega e neppure costruttore di impianti radiotelefonici — si potevano benissimo scegliere altre zo-

ne della costa sarda, senza mettere le mani su un'isola la cui destinazione era soltanto quella turistica.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione De Magistris all'Assessore ai trasporti e turismo, all'Assessore all'industria e commercio e all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

MARRAS, Segretario:

«per sapere se sono a conoscenza della situazione di isolamento in cui si trovano, per insufficienza di servizi pubblici di trasporto, le comunità delle miniere di Arenas, Baueddu e Malacalzetta e del particolare stato di disagio in cui si trovano le venti famiglie che debbono inviare i loro figli ad Iglesias per completare l'istruzione d'obbligo, soggette perciò a gravi spese superiori alle loro modeste entrate. L'interrogante chiede inoltre di sapere se e come gli Assessori interrogati intendano far fronte all'esigenza prospettata, tenendo presente che nella vicina miniera di San Benedetto la società concessionaria assicura un servizio di trasporto ad Iglesias degli studenti figli di minatori». (117)

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

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. La ditta concessionaria del servizio di autotrasporti nella zona ha comunicato già dal 15 novembre del 1961 all'Ispettorato di non aver potuto iniziare il trasporto di studenti sulla linea Arenas - Iglesias poichè gli alunni iscritti alle scuole medie sono solo dodici e la società Pertusola non intendeva assumersi l'onere del trasporto come già avvenuto per lo scorso anno. I genitori degli alunni non potevano sostenere le spese di viaggio, e, d'altro canto, non è possibile conciliare gli orari del servizio di linea ordinaria con quelli connessi alle esigenze scolastiche.

La società Pertusola, nel precisare che gli studenti da trasportare sono in numero di 20,

ha richiesto un intervento contributivo all'Assessorato della pubblica istruzione. Deve rilevarsi che allo scopo il Ministero della pubblica istruzione ha stanziato dei fondi, messi a disposizione del Provveditorato degli studi e in parte già utilizzati; l'Ispettorato di Sassari ha istituito un certo numero di corse per il trasporto degli studenti, mentre il Provveditorato di Cagliari pare si sia limitato a dare un contributo alle aziende di trasporto.

Ciò premesso e tenuto conto che la ditta Spiga è concessionaria del servizio, l'Assessorato, tramite l'Ispettorato della Motorizzazione, ha invitato la ditta stessa a iniziare immediatamente l'esercizio, in difetto del quale le verrà revocata la concessione, che sarà assegnata ad altra azienda. La ditta Spiga si è dichiarata disposta a effettuare il servizio purchè le venga corrisposto almeno il puro costo dell'esercizio dell'autolinea. L'Assessorato ha interessato allo scopo nuovamente il Provveditorato degli studi perchè esamini la possibilità di un intervento finanziario ai sensi della circolare ministeriale numero 228 del 1961. Al momento il Provveditorato non ha ancora dato risposta.

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

DE MAGISTRIS (D.C.). La questione sollevata nella mia interrogazione era di pertinenza di due Assessorati. Debbo prendere atto della risposta dell'Assessore ai trasporti perchè ha fatto quanto era di sua competenza.

Debbo invece dichiararmi non soddisfatto nella sostanza, perchè la strada più semplice da seguire era quella della assunzione in parte della spesa da parte della società Pertusola. Che questo fosse l'indirizzo da seguire era evidente dal testo dell'interrogazione quando ricordavo che l'A.M.M.I., per la miniera di San Benedetto, si era accollata questo modesto onere, cosa che invece la Pertusola non ha fatto. Che la Pertusola non lo abbia fatto, conoscendo i sistemi, i metodi e la mentalità dei suoi dirigenti, non mi stupisce.

Non mi resta che prendere atto del mancato

accoglimento della richiesta, e speriamo che si possa intervenire per un'altra via successivamente. Ritengo però che un più energico intervento da parte dell'Assessore all'industria nei confronti della Pertusola avrebbe potuto portare ad un accoglimento della domanda.

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

MARRAS, Segretario:

«per conoscere se non ritenga opportuno intervenire con tutta urgenza presso l'Amministrazione della FF.SS. per ottenere la modifica del provvedimento con cui, nell'introdurre alcune limitazioni ai traffici destinati alla Sardegna, a causa della limitata potenzialità del servizio traghetto tra Civitavecchia e Golfo Aranci, in relazione al rilevante volume di traffico affluito, ha ritenuto ingiustamente di sospendere altresì l'accettazione di tutte le merci in partenza da qualunque stazione del Continente e della Sicilia, destinate a Olbia Marittima, Olbia Isola Bianca e Olbia. Tale provvedimento, che esclude la città di Olbia dagli immediati benefici del servizio delle navi traghetto, è gravemente lesivo degli interessi non solo degli operatori economici della città esclusa, ma altresì e soprattutto del rilevante *hinterland* della Provincia di Nuoro, che non può, senza grave dispendio, far capo ad altre stazioni ferroviarie. L'interrogazione ha carattere di urgenza». (144)

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

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. Nonostante la buona volontà dimostrata da tutti in relazione al nuovo servizio generale di traghetto, le richieste di utilizzazione di questo mezzo di trasporto si sono rivelate nettamente sproporzionate alle possibilità del servizio medesimo, specialmente nel periodo in cui vi era una sola nave disponibile e ancora più particolarmente quando è

capitato l'incidente che ha immobilizzato per circa un mese la nave.

D'altra parte, sono state avanzate dalla città di Olbia richieste che, anche a giudizio dell'Assessorato, erano inaccettabili; addirittura il molino di Civitavecchia pretendeva di spedire a Olbia città la farina a prezzo di nave traghetto. Questa richiesta è stata ritenuta, considerate le ristrettezze delle disponibilità e le necessità di trasporti più urgenti, eccessiva. Successivamente si è cercato di porre un limite di altra natura; si è cercato, da parte delle ferrovie, di imporre un limite di percorrenza; si è detto che le merci provenienti da una distanza non inferiore ai 100 chilometri potevano essere accettate anche per la città di Olbia.

Comunque, ciò che posso dire in questo momento, è che, data la intensificazione del servizio, dato un certo assestamento nelle spedizioni, le precedenti disposizioni, che escludevano lo scalo di Olbia dal servizio delle navi traghetto, sono state abrogate, e pertanto, con la ripresa del servizio e con l'entrata in funzione della nuova nave, esattamente alla data del 10 gennaio, la stazione di Olbia è stata ammessa, come tutte le altre stazioni dell'Isola, all'accettazione da qualunque stazione dei carri da inoltrarsi a mezzo del servizio traghetto.

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

PERALDA (P.S.I.). La mia interrogazione era stata determinata dal grave stato di disagio cagionato da questa improvvida determinazione del Ministero dei trasporti e per esso dal Compartimento di Cagliari. Dovrei dire: non solo improvvida, ma anche inconsulta, controproducente e innaturale. Con rammarico ho ascoltato oggi la parola dell'onorevole Assessore che, anziché deplorare questo provvedimento innaturale, ha pensato di giustificarlo. Completa è la mia insoddisfazione, dunque, perchè, evidentemente, non si è tenuto conto di una fondamentale circostanza; essendo state escluse con il provvedimento soltanto Olbia città, Olbia Isola Bianca e Olbia marittima, le merci venivano spedite, tramite le navi traghetto, ugualmen-

te a Golfo Aranci e a Enas, che dista appena 9 chilometri da Olbia. Conseguenza: intralcio, anzichè snellimento del traffico.

La farina, che l'Assessore onorevole Covacivich ritiene che non possa e non debba viaggiare sulle navi traghetto, ha viaggiato ugualmente sulle navi traghetto, con una sola conseguenza, che ha viaggiato sino alla stazione di Enas, ha ingorgato la linea e, ritornata indietro sino ad Olbia, è stata dirottata con i camion per i centri del Nuorese, della Gallura e via dicendo. Dirò di più, onorevole Covacivich: quella santa attitudine degli italiani ad arrangiarsi, ha indotto i responsabili stessi delle ferrovie ad effettuare fittizie spedizioni di merce che non si muovevano dal porto di Olbia. I vagoni arrivavano al porto di Olbia, pagavano il tragitto fino a Enas senza compierlo e poi venivano smistati. La mia interrogazione sebbene...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Tenga conto che della riduzione del 50 per cento del nolo per la farina trasportata con le navi traghetto i benefici non sono andati al consumatore, perchè il prezzo del pane è rimasto invariato. Il beneficio andava semmai agli industriali.

PERALDA (P.S.I.). Le sono molto grato di questo suggerimento; sappia, onorevole Assessore, che il prezzo delle mele, che pure erano ammesse e risparmiavano oltre 67.000 lire a vagone, non solo non è diminuito, ma è aumentato in virtù degli appoggi che le alte autorità concedono a qualcuno. Questo è un argomento che torna a nostro vantaggio, non a vantaggio suo, onorevole Assessore. La realtà è che si è voluto stolidamente evitare un intralcio ai trasporti e invece lo si è creato e si è danneggiata una cittadina, e si sono danneggiati i centri del Nuorese che non potevano giovare di altre stazioni tranne quella ferroviaria di Olbia.

La mia interrogazione aveva carattere di urgenza perchè sapevamo che il provvedimento aveva un carattere puramente temporaneo. Dione scampi e liberi che avessimo pensato che per sempre Olbia sarebbe stata esclusa! Questa temporaneità è nociva agli interessi della

zona e anche allo snellimento degli stessi trasporti.

Io mi devo rammaricare anche del ritardo con cui mi è stata data risposta. La notizia che oggi mi ha dato l'Assessore mi era stata fornita già da qualche mese da un amico manovale della stazione di Olbia, il quale era stato informato di ciò dalle circolari del compartimento di Cagliari. Questa è la ragione della mia completa insoddisfazione.

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

MARRAS, *Segretario*:

«per sapere se è a conoscenza del grave disagio cui sono sottoposti centinaia di lavoratori occupati in aziende e imprese del capoluogo e provenienti giornalmente a Cagliari, con i mezzi delle Ferrovie dello Stato, dai centri di San Gavino, Sanluri, Samassi, Serramanna, Villasor, Decimomannu, Uta, Villaspeciosa, Decimoputzu e Assemini. I predetti lavoratori, al termine della giornata lavorativa, sono costretti a sostare a Cagliari per circa due ore, in quanto il primo treno utile per il rientro ai centri di residenza parte dalla stazione delle FF.SS. alle ore 18 e 35. Peraltro, le condizioni di viaggio sono tali da sottoporre i lavoratori, che hanno dovuto affrontare il viaggio di andata e la giornata di lavoro, ad un ulteriore logorio fisico derivante dalla mancanza di posti a sedere per l'insufficienza delle vetture. Chiedono infine di conoscere quali interventi urgenti intenda intraprendere presso gli organi competenti perchè sia istituito un treno in partenza da Cagliari alle ore 17 e 30 dotato delle vetture sufficienti ad assicurare a tutti i lavoratori un viaggio con posto a sedere. La presente interrogazione ha carattere d'urgenza». (188)

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

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Il problema prospettato dalla interrogazione Ghirra - Urraci non poteva essere

IV LEGISLATURA

XXXIV SEDUTA

20 FEBBRAIO 1962

risolto nè dalle ferrovie, nè dall'Assessorato, ma era necessario investire della richiesta di spostamento di orario l'apposita conferenza oraria, che si è tenuta soltanto il giorno 12 febbraio. Il problema peraltro non si è dimostrato, neanche in questa sede, di semplice soluzione; per ragioni tecniche, infatti, non sembrerebbe possibile inserire il treno accelerato tra il direttissimo «Freccia sarda», in partenza da Cagliari alle 17 e 10, e il diretto per Sassari in partenza alle 18 e 20.

Al fine di esaminare la possibilità di inserire tra i detti treni a lungo percorso un treno leggero Cagliari - San Gavino, il compartimento delle Ferrovie dello Stato ha promesso che studierà un progetto di orario, da sottoporre all'attenzione degli enti economici interessati, in quanto si renderà indispensabile ritardare il diretto per Sassari, al quale sono collegati alcuni servizi trasversali automobilistici e ferroviari. Gli enti economici sono stati interessati soltanto il 13 di febbraio, dato che la conferenza oraria si è espressa il giorno 12, e pertanto il richiesto spostamento d'orario per l'accelerato di cui trattasi per San Gavino Monreale sarà, se gli enti economici si dichiareranno d'accordo, sottoposto alla prossima conferenza oraria.

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

GHIRRA (P.C.I.). Prendo atto delle notizie e delle precisazioni fornite dall'onorevole Assessore ai trasporti. Mi pare, però, che sostanzialmente il problema attenda ancora una soluzione, per cui è indispensabile che l'onorevole Assessore, pur non potendo direttamente risolvere il problema, si impegni a stimolare gli organi competenti affinché tengano conto delle esigenze di alcune centinaia di lavoratori che si recano quotidianamente a Cagliari per esigenze di lavoro. Si tratta di persone che terminano l'attività lavorativa alle ore 17, ma debbono sostare a Cagliari fino alle ore 18 e 30 per giungere ai centri di provenienza alle ore 20, 20 e 15. Per raggiungere il centro di Cagliari, al mattino sono costretti a prendere il treno in partenza da San Gavino alle ore 5. Questo è il ca-

so limite di San Gavino, ma se consideriamo Samassi e Serramanna, le 15 ore effettivamente impiegate per un'attività lavorativa di otto ore, si riducono di poco.

Il problema è importante. Comprendo le difficoltà tecniche che sorgono a causa del diretto per Sassari delle 18 e 20, però mi pare che una soluzione si possa trovare senza ledere gli interessi degli altri cittadini che si servono dei servizi pubblici. Facendo partire più tardi il diretto per Sassari, si potrebbe ridurre notevolmente il disagio di questi lavoratori, la cui giornata lavorativa è di 15 ore. E' assolutamente indispensabile che il problema sia affrontato tempestivamente. Mi auguro che l'onorevole Assessore tra non molto tempo possa dare assicurazioni che il problema è stato risolto.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Cardia - Ghirra all'Assessore ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

MARRAS, *Segretario*:

«per conoscere se abbia fondamento la notizia secondo cui, a seguito della entrata in funzione del servizio traghetto tra la Sardegna e il Continente, l'Amministrazione delle FF.SS. progetterebbe lo smantellamento delle officine ferroviarie di Cagliari per concentrare le attività di riparazione e manutenzione in alcuni grandi centri del Centro - Nord; e, in caso affermativo, quali energici passi intenda svolgere perchè non sia realizzato un progetto che si tradurrebbe in grave danno per l'intera Sardegna, tenute presenti le necessità dell'ampliamento, del potenziamento, dell'unificazione in una sola gestione pubblica della rete ferroviaria sarda». (189)

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 non ha atteso la solerzia dei colleghi Cardia e Ghirra per chiedere notizie al Compartimento delle Ferrovie dello

IV LEGISLATURA

XXXIV SEDUTA

20 FEBBRAIO 1962

Stato sul problema che l'interrogazione ha prospettato. Dopo le prime notizie apparse sulla stampa abbiamo immediatamente interpellato la direzione compartimentale delle Ferrovie per sapere se tali notizie erano fondate.

Questa è la risposta che abbiamo ricevuto: «Il problema denunciato da taluni quotidiani dell'Isola, relativo alle officine delle Ferrovie dello Stato di Cagliari, e allo stato di abbandono e di inadeguatezza tecnica degli impianti, non sussiste, perchè si tratta di impianti costruiti nel dopoguerra e parte addirittura in corso di ampliamento e ammodernamento, per un costo complessivo di oltre 630 milioni. Vi è invece una certa deficienza di personale dovuta a quiescenze non sostituite e per le quali ripetutamente questo compartimento ha interessato i superiori Ministeri. D'altronde, questa circostanza non si verifica soltanto negli impianti sardi. La questione dello smantellamento delle officine è una preoccupazione che deriva e che potrebbe verificarsi non per deficienza di impianti o di uomini, ma semplicemente perchè le officine di Cagliari sono le uniche di tutta l'amministrazione ferroviaria dove non si vuol lavorare a premio di maggior produzione. Può quindi avvenire che, se il personale della Sardegna continuerà nell'atteggiamento negativo al lavoro a cottimo, l'amministrazione ferroviaria trovi più conveniente far effettuare le grandi riparazioni dei rotabili in servizio nell'isola presso gli impianti dei compartimenti del continente, dove costerebbero meno e dove sarebbe realizzato un costo di riparazione inferiore. Tutto ciò è stato fatto presente ripetutamente al personale in varie riunioni, ma questo si è dimostrato finora tetragono ad accettare le richieste dell'amministrazione, dimostrando di non aver compreso o di non voler comprendere i termini precisi del problema posto dall'amministrazione».

Indipendentemente da questa risposta delle ferrovie, l'Assessorato ha interessato il superiore Ministero, il quale ha dichiarato che effettivamente, perdurando questa situazione, che si verifica soltanto nelle officine sarde, l'amministrazione dovrà necessariamente provvedere a effettuare le riparazioni, specialmente delle lo-

comotive, nelle officine di Napoli o in quelle di Livorno, dove le attrezzature consentono una più celere riparazione.

L'Assessorato si augura che chi di dovere voglia rivedere le sue posizioni e i suoi atteggiamenti; non si comprende perchè il lavoro a cottimo, se viene accettato nelle officine di Livorno, non venga accettato nelle officine di Cagliari; se è fatto in quelle di Napoli, dove c'è la stessa identica organizzazione, non c'è ragione, non c'è motivo per cui non debba essere fatto nelle officine di Cagliari. Si potrebbe pensare ad una manovra intesa a privare il compartimento ferroviario sardo delle sue attrezzature e delle sue officine.

A conclusione di questa mia risposta, vorrei pregare gli interroganti, che sono esponenti di una organizzazione sindacale, alla quale fanno capo gran parte dei ferrovieri sardi, di adoperarsi affinché il lavoro a cottimo venga adottato anche nelle nostre officine.

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

GHIRRA (D.C.). La risposta fornita, sia per quanto riguarda la precisazione del compartimento delle Ferrovie dello Stato di Cagliari, sia per le considerazioni personali dell'onorevole Assessore, è profondamente contraddittoria e tende a spostare il problema dal suo contenuto reale. Non comprendo infatti come si possa conciliare l'affermazione del compartimento delle ferrovie, secondo cui lo smantellamento si renderebbe necessario, non già perchè le attrezzature non sono moderne, non già per carenza di personale, ma a causa del lavoro a cottimo, con l'altra affermazione che, ove i lavoratori non aderissero alle richieste sui cottimi, si giungerebbe necessariamente allo smantellamento delle officine di Cagliari. Le riparazioni del materiale del nostro compartimento verrebbero effettuate nelle officine di Napoli o di Livorno, che sono dotate di un'attrezzatura moderna...

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. Quanto quella di Cagliari.

GHIRRA (P.C.I.). No, mi dispiace! La con-

venienza per le ferrovie è affermata non in relazione alle forme di retribuzione operaia, ma esclusivamente in relazione alla migliore attrezzatura di Livorno e di Napoli...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Sono costretto a negare la sua interpretazione; se vuole, le rileggo la risposta...

GHIRRA (P.C.I.). D'accordo, la rilegga.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Avevo premesso che ho richiesto le precisazioni dopo le notizie di stampa, quindi prima ancora che pervenisse la sua interrogazione. «Il problema denunciato da taluni quotidiani dell'Isola, relativo alle officine delle Ferrovie dello Stato di Cagliari, e allo stato di abbandono e di inadeguatezza tecnica di impianti, non sussiste, perchè si tratta di impianti costruiti nel dopoguerra e parte addirittura in corso di ampliamento e di ammodernamento, per un costo complessivo di circa 630 milioni». Pertanto, le proteste al riguardo sono ingiustificate. Questo è chiaro, mi pare; si dice poi che, qualora l'atteggiamento dei lavoratori del compartimento di Cagliari non mutasse, il compartimento stesso, per le sue necessità, sarebbe costretto a ricorrere alle officine di Napoli e di Livorno, officine modernamente attrezzate, come quella di Cagliari (chi capisce non può che interpretare in questo modo), che potrebbero fare il lavoro con servizio a cottimo, che verrebbe a costare molto meno all'Amministrazione.

GHIRRA (P.C.I.). Ciò che facevo rilevare è che il dirottamento verso le officine di Livorno e di Napoli non verrebbe giustificato col diverso trattamento economico, con la diversa forma di retribuzione, ma (come appare chiaramente, perchè l'altra è una considerazione dell'onorevole Assessore, a giustificazione della tesi prospettata nella risposta) soltanto in relazione alla modernità delle officine. E' chiaro che il problema dell'ammodernamento, del potenziamento delle attrezzature dell'officina di Cagliari esiste, se lo stesso compartimento ammette l'esistenza di programmi di potenziamento.

Per quanto riguarda la forma di retribuzione, sia ben chiaro che i lavoratori delle officine delle Ferrovie dello Stato di Cagliari non respingono il lavoro a cottimo; non si tratta infatti del problema dell'accettazione o meno, in linea puramente teorica, della forma di retribuzione del lavoro, ma si tratta dei ritmi da stabilire per la retribuzione a cottimo, si tratta delle posizioni unilaterali che il compartimento delle Ferrovie dello Stato pone a base della determinazione dei ritmi della lavorazione. I lavoratori giustamente rivendicano che il problema del lavoro ad incentivo, delle tariffe di cottimo, costituisca oggetto di contrattazione fra i lavoratori interessati, gli organismi sindacali e gli organismi dirigenti del compartimento.

Si tratta di rispettare, quindi, i principii e le prerogative del sindacato, dei lavoratori, che hanno il diritto di contrattare tutto il rapporto di lavoro; è possibile arrivare a forme di retribuzione ad incentivo e quindi scongiurare anche quel pretesto, ma, ove ciò costituisca imposizione da parte del compartimento, i lavoratori hanno il pieno diritto di rivendicare il rispetto e la funzione e la prerogativa del sindacato, tanto più che le ferrovie sono un'azienda dello Stato. I sindacati rivendicano il diritto a intervenire nella contrattazione delle tariffe, dei testi e dei ritmi di lavoro. Per questi motivi, non posso considerarmi soddisfatto della risposta dell'onorevole Assessore.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Me-reu all'Assessore ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

MARRAS, *Segretario*:

«se non ritenga opportuno intervenire presso il Commissariato Governativo delle Ferrovie Meridionali Sarde, perchè venga ripristinato con urgenza il servizio automobilistico fra Carbonia e Perdaxius, sospeso per le disastrose condizioni di transitabilità. L'intervento dell'Assessore si rende più che mai urgente considerato lo stato di disagio in cui si trovano le popolazioni, prive di qualsiasi mezzo di comunicazione». (203)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai tra-

sporti e turismo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. L'Assessorato ha il piacere di comunicare all'onorevole interrogante che, a datare da lunedì 12 febbraio, gli autoservizi di linea gestiti dalle Ferrovie Meridionali Sarde e dalla ditta Cherchi, a suo tempo deviati per impraticabilità stradale, saranno ripristinati sul percorso concessionale lungo la strada Narcao-Perdaxius-Carbonia.

Devesi peraltro richiamare l'attenzione sulla eventualità che, ove gli Enti locali interessati, ripetutamente richiamati da questo Assessorato, non provvedessero alla normale manutenzione della strada di cui trattasi, tali servizi potrebbero subire una nuova deviazione.

In sostanza, la strada, già comunale, dovrà passare alla gestione provinciale di Cagliari ai sensi della legge 12 febbraio 1958, numero 126; in attesa del passaggio di proprietà, sia i Comuni, sia la Provincia non si preoccupano della manutenzione della strada stessa. A tal fine, ripetiamo, si è richiamata l'attenzione dell'Assessore provinciale e dei Comuni interessati perchè raggiungano le opportune intese atte ad assicurare la necessaria manutenzione nel periodo transitorio che precede il definitivo passaggio di competenza.

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

MEREU (D.C.). Mi dichiaro soddisfatto della risposta.

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

MARRAS, *Segretario*:

«per conoscere se risulti all'Amministrazione regionale che da qualche mese la Società FF.CC. della Sardegna ha sospeso il servizio viaggiatori lungo la tratta ferroviaria Ortuabis-Sorgono, previa sostituzione del servizio medesimo mediante il trasbordo dei passeggeri su mezzi au-

tomobilistici gestiti dalla predetta Società. Per sapere, inoltre, quali provvedimenti l'Amministrazione regionale intenda tempestivamente promuovere e disporre per evitare che — come avvenuto in questi ultimi anni per altri tronchi delle ferrovie concesse — possa essere consentito di operare ulteriori smantellamenti in Sardegna, sotto speciosi motivi di provvisorietà o sotto altri motivi non facilmente giustificabili».

(208)

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

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. In merito all'argomento della interrogazione dell'onorevole Cambosu, devo precisare che il provvedimento di temporanea sospensione del servizio ferroviario dei treni misti 51 e 52 Laconi - Sorgono, con conseguente trasporto dei viaggiatori su autobus della stessa società, si è reso indispensabile a salvaguardia dell'incolumità pubblica e per consentire con maggiore speditezza i lavori di ammodernamento in corso sul tratto Meana - Sorgono. Ciò in considerazione che nei primi giorni di febbraio, nel tronco in parola, ove per i lavori in corso era prescritto il doppio rallentamento, si erano verificati diversi deragliamenti. In tali frangenti, a parte le considerazioni che li hanno determinati, i provvedimenti di temporanea strutturazione del sistema di trasporto, per la limitata velocità che potevano sviluppare i treni, è stato a tutto vantaggio dei viaggiatori che si servono di quella ferrovia.

Aggiungo che, ove non intervengano circostanze imprevedibili, i lavori di ammodernamento potranno essere portati a termine entro la prima quindicina di aprile, e quindi per tale data potrà essere ripristinato il normale servizio dei treni.

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

.CAMBOSU (P.S.I.). Prendo atto delle notizie abbastanza tempestive fornite dall'onorevole

IV LEGISLATURA

XXXIV SEDUTA

20 FEBBRAIO 1962

Assessore e mi riservo, in sede di svolgimento di una interpellanza che riguarda la efficienza e la sicurezza delle Ferrovie Complementari in Sardegna, di riprendere l'argomento. Mi riservo anche di dichiararmi, in quella sede, soddisfatto o meno della risposta, anche in relazione alle assicurazioni che sono state date ora dall'onorevole Assessore sul tempo necessario per il ripristino del servizio ferroviario lungo il tratto Ortuabis - Sorgono.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 17 e 30.

La seduta è tolta alle ore 13.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1962