

LV SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

VENERDÌ 23 MARZO 1962

Presidenza del Presidente CERIONI

INDICE

Assenze per più di cinque giorni	1089
Disegno di legge: «Contributo straordinario a favore dell'Ente Sardo di Eletticità (En.Sa.E.)». (13) (Continuazione della discussione):	
MELIS, Assessore all'industria e commercio	1089
Mozioni, interpellanze e interrogazioni concernenti i collegamenti marittimi tra la Sardegna e la Penisola (Discussione congiunta):	
MARRAS	1101
DERIU, Assessore alla rinascita	1105
ANGIUS	1106
COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	1107
GHILARDI	1109
MANCA	1109
PAZZAGLIA	1111
Sulla partecipazione delle Regioni autonome all'elezione del Capo dello Stato:	
DE MAGISTRIS	1114
PRESIDENTE	1115-1117
PAZZAGLIA	1115
SOTGIU GIROLAMO	1116
CAMBOSU	1116

La seduta è aperta alle ore 11.

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

Assenze per più di cinque giorni.

PRESIDENTE. Comunico i nomi dei consiglieri che si sono astenuti dall'intervenire alle sedute per più di cinque giorni consecutivi: Coc-

co Ortu, settima assenza; Masia, sedicesima assenza; Dino Milia, quindicesima assenza.

Continuazione della discussione del disegno di legge: «Contributo straordinario a favore dell'Ente Sardo di Eletticità (En.Sa.E.)». (13)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del disegno di legge: «Contributo straordinario a favore dell'Ente Sardo di Eletticità (En.Sa.E.)».

Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore all'industria e commercio.

MELIS (P.S.d'A.), Assessore all'industria e commercio. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le critiche mosse al disegno di legge in discussione, liberate dal rituale repertorio polemico delle opposizioni di estrema sinistra, possono ridursi sostanzialmente a tre: 1.o) la legge non è necessaria perchè alle esigenze che con essa si vogliono soddisfare può continuare a soccorrere, come finora è avvenuto, la legge regionale 7 maggio 1953, numero 22; 2.o) la legge è intempestiva, perchè il periodo della sua prevista validità è ormai molto ridotto e perchè sta per essere varato, in sede nazionale, il provvedimento di nazionalizzazione del settore elettrico; 3.o) la legge è inopportuna e inaccettabile nella sua formulazione perchè limita i previsti benefici alle sole utenze indu-

IV LEGISLATURA

LV SEDUTA

23 MARZO 1962

striali e perchè non prevede alcun condizionamento al godimento dei benefici stessi.

In effetti, onorevoli colleghi, la legge regionale 7 maggio 1953, numero 22, al punto cinque dell'articolo 1, prevede a carico del bilancio regionale la possibilità di un concorso nelle spese relative al consumo dell'energia elettrica ad uso industriale. Ma, come è detto nella relazione della Giunta e come è stato ampiamente chiarito dai colleghi De Magistris e Puligheddu e dall'onorevole Angius, relatore per la quinta Commissione, la norma, seppure intenzionalmente larga, ha trovato finora scarsa applicazione. Il fatto è spiegabile. Non bisogna infatti dimenticare che la legge 22, nel complesso delle sue norme, ha una scadenza fissata in dieci anni a decorrere dall'esercizio 1953. Le nuove iniziative industriali ammissibili al beneficio non sono però sorte all'indomani dell'approvazione della legge, ma hanno cominciato a prendere corpo negli anni successivi, con una corrispondente ed automatica riduzione del periodo di godimento del beneficio previsto dal provvedimento. Per contro, nel conto economico di un'azienda industriale, il costo dell'energia è un costo costante, che dev'essere esattamente determinato nella sua incidenza per un periodo di tempo sufficientemente lungo, che la legge, con il graduale avvicinarsi del periodo di scadenza, è stata sempre meno in grado di assicurare. In conseguenza di tale situazione i nuovi impianti industriali, sorti finora nell'Isola, non sono certo caratterizzati da forti consumi di energia elettrica; il che costituisce, ovviamente, un elemento non positivo nella valutazione globale della struttura industriale esistente, indipendentemente dalla validità tecnica ed economica e dalla utilità sociale delle iniziative realizzate.

L'alto costo della energia ha impedito l'impianto di elettroproduzioni e di industrie di base, che sono sempre condizionate ad un regime tariffario particolarmente basso, tanto più necessario in Sardegna in relazione alle altre obiettive difficoltà che l'insediamento industriale trova ancora oggi. D'altra parte, non era possibile prendere l'iniziativa di una legge speciale, quale questa in discussione, se non dopo

avere acquisito la certezza di poter disporre, a tempo determinato, di una fonte energetica capace di offrire alle utenze elettriche condizioni tariffarie di favore senza perdita sui costi di produzione. Una tale iniziativa avrebbe significato da un lato pretendere di dar vita ad una struttura industriale profondamente tarata sul nascere, perchè basata sulla previsione di un concorso permanente sul bilancio regionale, e dall'altro lato avrebbe significato riversare sullo stesso bilancio oneri permanenti di proporzioni assolutamente insostenibili.

Il disegno di legge nella sua prima edizione, occorre non dimenticarlo, fu presentato dalla Giunta nel novembre del 1960, all'indomani dell'avvenuto inizio dei lavori della Supercentrale del Sulcis, quando già erano stati determinati i tempi entro i quali il nuovo complesso termoelettrico sarebbe entrato in funzione; fu approvato e trasmesso al Consiglio il 27 dicembre dello stesso anno. La Giunta, cioè, lo presentò nel giusto momento. Il calendario dei lavori del Consiglio non ne consentì poi la discussione in aula prima della scadenza della terza legislatura. Dopo le elezioni, la nuova Giunta, insediata alla fine del luglio del 1961, in adempimento a un preciso impegno contenuto nelle dichiarazioni programmatiche approvate dal Consiglio, riprese in esame il disegno di legge nel mese di agosto, riapprovandolo e trasmettendolo al Consiglio il 14 settembre successivo. La Giunta, cioè, ha fatto ancora una volta e interamente il suo dovere e rispettato puntualmente gli impegni assunti davanti al Consiglio.

Precisati questi elementi di fatto, rimane da chiarire la esigenza da cui fu ispirato il disegno di legge originario e da esaminare se tale esigenza è ancora valida. Come ho già avuto occasione di dire, la legge 7 maggio 1953 scade nel corrente esercizio finanziario. La Giunta ha scartato l'idea di una pura e semplice proroga in attesa che giunga a definizione la legge sul Piano di rinascita, la quale secondo un altro suo preciso impegno programmatico, condiviso unanimemente dal Consiglio, intende coordinare la legislazione in atto e, a maggior ragione, la nuova attività legislativa.

La certezza della nuova disponibilità energetica a bassi costi, rappresentata dalla Supercentrale, ha sollecitato l'interesse di nuove e più importanti iniziative industriali, ciò che appunto costituiva lo scopo fondamentale della lotta da noi tutti combattuta in comune per ottenere l'installazione in Sardegna del grande complesso termoelettrico. Precisi programmi di investimenti, con precisi termini di realizzazione, sono stati presentati alla Regione, al C.I.S. e alla Carbosarda con la richiesta di precisi impegni circa la dimensione e i costi delle forniture di energia. In alcuni casi, e tra essi buona parte di quelli esemplificativamente citati nella relazione al disegno di legge, l'esigenza di una sollecita realizzazione degli impianti era ed è imposta dalla necessità di precedere nel tempo l'impostazione di analoghi programmi concorrenziali previsti per altre regioni del territorio nazionale o dell'area europea, con il rischio, in caso contrario, di dover rinunciare all'impresa, almeno per un certo numero d'anni, in conseguenza di un obiettivo calcolo dei diagrammi di assorbimento dei mercati per quelle determinate produzioni.

Posto il periodo tra la fine del 1963 e i primi mesi del 1964 come termine minimo tecnicamente non riducibile per l'entrata in marcia della Supercentrale, si trattava dunque, e si tratta, di assicurare alle nuove utenze, che possiedono determinate caratteristiche, le condizioni tariffarie economicamente accettabili per i singoli tipi di produzione. Si tratta anche di offrire in partenza garanzie sulla stabilità e continuità, escludendo il periodo intercorrente fra l'inizio dell'attività produttiva industriale e l'entrata in marcia della Supercentrale, e garanzie che queste tariffe possono essere accettate senza turbare l'equilibrio economico.

Da questa esigenza, in presenza di situazioni concrete che la Giunta ha voluto sottoporre specificamente alla responsabile attenzione del Consiglio, è nato il disegno di legge in discussione. Debbo dire che il ritardo nella sua approvazione, rispetto alla presentazione nella terza legislatura, ha già scoraggiato e dirottato talune delle iniziative segnalate. La Macchiorlati, ad esempio, pressata dall'urgenza di pro-

cedere all'ampliamento dei propri impianti per fronteggiare le richieste del mercato, ha rinunciato al nuovo impianto in Sardegna. Altri gruppi, l'Elettrocordone, l'Elettromanganeso, sotto la spinta di annunciati programmi concorrenziali in altre aree, vanno studiando altre possibili soluzioni.

Senza voler drammatizzare, giacché siamo fermamente convinti che la disponibilità energetica a costi favorevoli non cesserà di richiamare iniziative sostitutive e nuovi investimenti, rimane però da chiedersi se è nell'interesse dell'Isola scartare comunque iniziative già programmate, valide sotto il profilo tecnico ed economico e pronte a mettersi in fase di realizzazione. Circa due anni ci separano ancora dal funzionamento della Supercentrale. La disponibilità di uno strumento propulsivo, quale può essere ancora rappresentato da questo disegno di legge, può consentire la copertura del periodo intermedio, promuovendo l'accelerazione dei programmi operativi già definiti e richiamando altri. Due anni, evidentemente, non sono molti nella valutazione globale di un processo di sviluppo appena iniziato, ma sono moltissimi se si ha riguardo all'urgenza di coloro che premono alla ricerca di un posto di lavoro. In proposito c'è da osservare che le cifre della prevista occupazione operaia segnalate dall'onorevole Licio Atzeni, sono largamente inesatte in difetto, giacché nei soli impianti citati in relazione, esclusa la Macchiorlati, l'occupazione globale ad avvenuto compimento delle fasi previste di produzione raggiunge le tre mila unità.

Il Consiglio, onorevoli colleghi, valuterà responsabilmente questa situazione, che è obiettiva nella schematica enunciazione che io ne ho fatto. Non c'è dubbio che la legge avrebbe avuto la sua più piena efficacia se fosse stata approvata nella passata legislatura; non c'è dubbio altresì che tale efficacia è diminuita nella misura in cui è diminuito il tempo della sua possibile applicazione. Ma è altrettanto vero che un ulteriore ritardo può compromettere forse irrimediabilmente la realizzazione di alcune di quelle iniziative, che sono serie, importanti. Esse troveranno, come abbiamo già detto, nuo-

IV LEGISLATURA

LV SEDUTA

23 MARZO 1962

ve alternative in altri investimenti, ma in un tempo senz'altro più lontano.

Si dice: la legge è intempestiva anche in vista di nuovi orientamenti della politica nazionale. Mi sia consentito di esprimere la particolare soddisfazione nel vedere, per la prima volta, un orientamento di questa natura nella nostra assemblea. Si sostiene l'intempestività del provvedimento in vista e nella imminenza della realizzazione pratica degli orientamenti emersi in campo nazionale nel settore energetico e più precisamente in attesa del provvedimento di nazionalizzazione, che dovrebbe giungere a breve o brevissima scadenza. Il mio Gruppo politico, che fin dalla sua nascita ha posto la nazionalizzazione del settore elettrico fra i suoi capisaldi programmatici e che nella concreta attività politica ha svolto un'azione costante e coerente sulla linea della direzione pubblica del settore, e questa Giunta che, fin dalle sue prime dichiarazioni programmatiche ha fermamente ribadito il preminente interesse pubblico delle fonti di energia, non possono non guardare con profonda soddisfazione, con legittima speranza e attesa a questo provvedimento.

Non si vede però come nella nuova situazione possa o debba cessare una autonoma politica regionale dell'energia. La nazionalizzazione che dovrà in ogni caso tener conto della presenza rilevante in Sardegna di aziende elettriche produttrici e distributrici a direzione pubblica eliminerà la speculazione privata privandola degli alti profitti che essa finora ha lucrato su questo elementare strumento della vita civile e del progresso economico. E' questo indubbiamente un risultato morale e sociale che da solo giustifica il provvedimento. A chi andranno i profitti? O lo Stato li acquisirà a sé per riversarli, come fa per esempio con i proventi del monopolio, sulla collettività nelle varie forme di interventi di interesse generale — opere pubbliche, servizi e così via — o li ridurrà, abbattendo sul piano nazionale le tariffe, con beneficio pur esso generale. In un caso o nell'altro rimarrà sempre per la Sardegna il problema di creare situazioni preferenziali di particolare favore per gli investimenti,

che diversamente continuerebbero a trovare, a parità di condizioni, migliore convenienza ad insediarsi altrove. Questo dato deve essere tenuto presente, se si vuole rimanere nella realtà. La Sardegna non solo è un'isola, il che già rappresenta obiettivamente una condizione non favorevole per molte attività produttive, ma ancora per un certo numero di anni continuerà a subire il peso negativo della insufficienza di infrastrutture essenziali, di mano di opera qualificata, di un mercato locale di consumo in dimensione adeguata e così via. Condizioni tutte alle quali — finché non siano modificate e corrette, il che costituisce l'obiettivo primo e massimo del Piano di rinascita — occorre trovare una compensazione in incentivi particolari che solo la Regione può legittimamente disporre.

Uno di essi potrà essere rappresentato dalle agevolazioni tariffarie per l'energia elettrica, fino al momento in cui la Supercentrale potrà offrire condizioni competitive rispetto ai prezzi del rimanente territorio nazionale. D'altra parte, ed è stato efficacemente sottolineato dai colleghi della maggioranza intervenuti nel dibattito, se, contrariamente ai dati oggi in nostro possesso, i fondi che si possono impegnare con questo disegno di legge si rivelassero non necessari o sovrabbondanti, sarebbe sempre possibile ed estremamente agevole stornarli a favore di altri settori. Importante è che non ci priviamo di ogni possibilità di intervento nel biennio che è appena incominciato.

Alcune precisazioni sono dovute all'onorevole Cardia, che più di una volta nel suo intervento ha distorto la verità dei fatti, dando una interpretazione deformata. Questo disegno di legge, egli ha sostenuto, vuole essere uno strumento per coprire i passivi di bilancio dello En.Sa.E. derivanti dalle passate gestioni e particolarmente dalle forniture concesse sotto costo alla Società Elettrica Sarda. L'arbitrarietà concettuale e l'assurdità giuridica di una simile enunciazione sono dimostrate dalla semplice lettura del testo legislativo in esame. Il contributo viene concesso all'En.Sa.E. sotto il preciso vincolo che esso lo impieghi per praticare alle utenze industriali tariffe particolarmente

basse, assumendosi specifiche deliberazioni per le singole forniture. Tali deliberazioni devono essere sottoposte singolarmente all'approvazione della Giunta regionale. Se questo è il dettato imperativo della legge, una sua applicazione nel senso indicato dall'onorevole Cardia porrebbe automaticamente fuori legge gli organi deliberanti dell'En.Sa.E. e l'intera Giunta regionale, con l'aggravante della associazione a delinquere; ciò è un po' forte, anche per la demagogia comunista.

L'onorevole Cardia ha anche affermato che con questa legge (che a suo giudizio prefigurebbe le linee della politica elettrica regionale) la Giunta si appresterebbe a mettere in atto nuovi accordi di fatto con la Società Elettrica Sarda basati su una ripartizione di compiti e di funzioni e praticamente: all'En.Sa.E. le forniture passive e alla S.E.S. le utenze ricche; all'En.Sa.E. il compito di elettrificare le zone territoriali più periferiche, più difficili, più costose, alla S.E.S. il dominio incontrastato delle zone più favorevoli e più ricche. Ci sarebbe preliminarmente da chiedersi, onorevoli colleghi, se le zone territorialmente più periferiche, più difficili, più costose della nostra Isola, debbano, appunto perchè tali, essere tagliate fuori dai programmi di elettrificazione dell'ente elettrico pubblico, o se non debba piuttosto essere questo un suo preciso compito e un suo impegno prioritario.

Prendiamo atto comunque che per i comunisti così non deve essere e che, conseguentemente, tali zone debbono essere abbandonate alla buona grazia e alla carità del privato imprenditore elettrico. Se queste sono le linee di una politica elettrica a direzione comunista, noi non le condividiamo. Chiamare in causa, come fa l'onorevole Cardia, il consueto povero Pantalone, cioè il popolo che paga, attesta ancora una volta la vocazione demagogica della sua parte politica. Certo, è il popolo che paga attraverso le tasse; paga tutto, comprese le sue e le mie indennità consiliari. In questo caso, però, con i denari del povero Pantalone si porta l'elettricità nelle zone più diseredate, e questo denaro è impiegato nella forma più utile e più rispondente ai doveri di solidarietà e di ci-

viltà che la comunità regionale ha verso certe zone e certe popolazioni.

Comunque, è semplicemente gratuito affermare che sussistano tenebrosi accordi circa una suddivisione di compiti e di funzioni con chichessia. Nei due anni intercorsi dalla disdetta della nostra convenzione abbiamo costruito 220 chilometri di linea a 70 mila chilowatt, per collegare tra di loro le centrali di Portovesme e del Medio Flumendosa attraverso la nostra nuova sottostazione di Villasor e per raggiungere la Provincia di Nuoro; abbiamo costruito circa 250 chilometri di linee a 15 mila chilowatt, con le sottostazioni di Uvini, Santu Miali, Perdasdefogu, Portotorres; abbiamo in costruzione la centrale idroelettrica del Lixia, in corso di ultimazione le centrali di Uvini e di Santu Miali, di cui abbiamo accelerato il finanziamento autorizzando lo sconto anticipato delle annualità previste dalla legge del 1957.

Certo, in due anni non poteva essere fatto tutto. (*Interruzioni*). Io rispondo ora dell'azione svolta da questa Giunta, che è stata accusata di essere inerte, di aver fatto passi indietro rispetto agli impegni assunti davanti al Consiglio. Contesto la verità di questa affermazione e la contesto nel modo più efficace, con la elencazione di precisi elementi di fatto; non potevamo fare tutto in due anni perchè vi sono tempi tecnici non superabili per le forniture e per le esecuzioni dei lavori e perchè abbiamo dovuto fare i conti con le disponibilità finanziarie; ma non abbiamo nessun vincolo nè palese, nè segreto, alla nostra libertà d'azione.

Attualmente ci troviamo in una fase di attesa per quanto riguarda il programma delle linee di trasporto; l'attesa è però giustificata dall'imminenza del programma di nazionalizzazione, che renderà superflue le duplicazioni di servizi, altrimenti inevitabili a causa della perseguita autonomia funzionale dell'ente elettrico regionale, e in previsione degli interventi a favore dello stesso ente nella legge del Piano di rinascita inseriti su precisa richiesta della Giunta regionale accolta dal Senato.

Tutto ciò non ha però nulla a che vedere con il disegno di legge in esame, ma serve solo a confermare che non esistono le indebite e

IV LEGISLATURA

LV SEDUTA

23 MARZO 1962

scandalose collusioni che si è preteso di denunziare con assoluta e condannevole malafede. Il disegno di legge in discussione, in realtà, non rivoluziona nulla rispetto al passato. Proroga, in una forma più spedita e con maggiori garanzie, provvidenze già in atto e venute a scadenza, la cui validità non è stata finora contestata da nessuno. Quel poco che si è potuto finora realizzare ai fini della industrializzazione, ha trovato nelle varie forme di intervento della legge 7 maggio 1953, numero 22, uno strumento di incentivazione che ha validamente contribuito a richiamare, a promuovere e ad assistere le iniziative. Fermi restando i principii ispiratori e gli obiettivi di quella legge, il provvedimento in discussione si configura come uno strumento meramente finanziario atto a rendere, su un piano economico, agevole il raggiungimento delle medesime finalità nel biennio in corso, che rimarrebbe altrimenti scoperto proprio nel settore che più di ogni altro condiziona il sorgere delle iniziative nella nuova dimensione e struttura produttiva, principalmente basata, a differenza del passato, sui consumi di energia. Ciò rappresenta indubbiamente un progresso perchè solo a questo titolo si giustifica uno specifico intervento di incentivazione.

Intendo anche a questo proposito richiamare un'altra posizione soltanto demagogica della opposizione di estrema sinistra. Un ribasso di 50 centesimi per chilowattore, su un consumo unitario di 100 milioni annui di chilowattore, rappresenta per l'azienda un risparmio netto di 50 milioni di lire e ha la sua rilevanza, il suo peso, nell'impostazione del conto economico aziendale. Un analogo ribasso per un'utenza di poche migliaia o di poche decine di migliaia di chilowattore, quali sono mediamente quelle della privata illuminazione, dei settori agricolo e artigiano, offrirebbe un risparmio del tutto marginale ai singoli (commisurabile a poche migliaia di lire all'anno), mentre comporterebbe un impegno contributivo difficilmente sopportabile, non dico dagli stanziamenti previsti da questa legge, ma dall'intero bilancio regionale, perchè destinato ad esplicarsi contemporaneamente ed indiscriminatamente su

centinaia di migliaia di utenze. A questo tipo di attività produttive la Regione ha dedicato e potrà in futuro più massicciamente dedicare altre provvidenze, ma non questa, che non può incidere sui costi complessivi delle produzioni.

Al di fuori di ogni sollecitazione demagogica, occorre partire dall'analisi della incidenza del costo dell'energia sui singoli processi produttivi, analisi che, badate bene, come è noto a chi si occupa di questi problemi, non si basa su elementi arbitrari e discrezionali, ma su dati controllabili e obiettivi, largamente sperimentati e noti su scala nazionale e internazionale. Vi sono industrie nelle quali il costo della energia sul valore finale del prodotto è marginale ed esse non sono e non saranno assistite. Ve ne sono altre che non possono superare determinati costi, se vogliono mantenersi su un piano economico competitivo. Su queste potrà e dovrà esplicarsi l'intervento di favore, non mai comunque al di sotto dei prezzi che la Supercentrale potrà offrire successivamente e continuativamente, salvaguardando l'equilibrio economico della propria gestione.

L'En.Sa.E. sarà lo strumento tecnico di cui la Regione si servirà per l'accertamento della esistenza delle condizioni volute dalla legge e cioè la rilevante incidenza dell'energia sul costo di produzione e la più efficace valorizzazione della manodopera e delle risorse isolate: le stesse condizioni, cioè, che hanno finora regolato l'applicazione della legge 22. Dopo la istruttoria tecnica spetta all'organo politico ed esclusivamente ad esso, cioè alla Giunta, ogni decisione sulle singole concessioni delle provvidenze previste dalla legge. Questa norma, onorevoli colleghi, può e deve garantire ogni settore del Consiglio circa l'uso corretto e pertinente della legge. La Giunta può essere chiamata in ogni momento, nelle forme regolamentari, a rispondere del suo operato davanti alla assemblea. La Giunta può di conseguenza, con tranquilla coscienza, assicurare che le esigenze di tutela del pubblico denaro, le garanzie di ordine sociale, dal trattamento salariale al rispetto delle libertà sindacali, dall'incremento dell'occupazione alla espansione dei servizi sociali, costituiranno punti fermi e direttrici co-

stanti della propria azione nell'amministrare, in sede esecutiva, la legge, se essa sarà confortata dal voto del Consiglio. In tal senso la Giunta è disposta ad accettare e votare un ordine del giorno che rappresenti ulteriore conferma e rinnovato impegno.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, la precisa delimitazione temporale della legge, il suo valore di strumento valido per una situazione contingente e di trapasso, non conferiscono alla legge stessa la rilevanza di un impegno non derogabile. Essa, sia ben chiaro nel richiamo alla responsabilità del Consiglio, come ho cercato di dimostrare senza raccogliere i troppo facili spunti polemici offerti da taluni interventi dell'opposizione, può assolvere un'utile funzione in questo difficile periodo di avviamento verso le nuove e promettenti situazioni. Ciò ne giustifica ampiamente l'accoglimento e il voto favorevole del Consiglio, che noi auspichiamo, nella certezza di rendere un servizio non trascurabile agli interessi delle nostre popolazioni, che, prima di ogni altra cosa, attendono, e le attendono dalla Regione, nuove e permanenti fonti di lavoro. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. L'esame del disegno di legge proseguirà nella seduta pomeridiana.

Discussione di mozioni e svolgimento congiunto di interpellanze e interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di tre mozioni sui collegamenti marittimi tra la Sardegna e la Penisola. Se ne dia lettura.

MARRAS, Segretario:

Marras - Manca - Ghirra - Cois - Prevosto - Lay - Torrente:

«Il Consiglio regionale, constatato come sia andata sempre più sviluppandosi nella coscienza dei Sardi la convinzione che nel sistema dei trasporti tra l'Isola e il Continente debbono essere introdotte radicali riforme attinenti non solo la quantità e la qualità dei mezzi di trasporto, ma principalmente il carattere del servizio, il modo come viene esplicato, la sua fun-

zione nell'economia sarda e di conseguenza i principi che presiedono alla determinazione delle tariffe; considerato che la Sardegna per la sua insularità e la rilevante distanza dalla Penisola si trova in una situazione del tutto particolare, e per essere vincolata alla sola via di comunicazione del mare e per essere tagliata dal complesso sistema delle comunicazioni nazionali; onde sono venute creandosi per i Sardi condizioni di assoluta inferiorità in confronto agli abitanti delle altre regioni d'Italia, rendendo estremamente aleatoria ogni possibilità di effettiva competizione nei vari campi dell'attività economica e sociale; convinto che questa situazione — accollando all'economia sarda un peso insopportabile e creando una permanente discriminazione — è un altro degli aspetti attraverso cui le classi dominanti italiane e i loro governi hanno determinato l'impoverimento dell'Isola e la sua arretratezza; cui non hanno saputo sufficientemente reagire le Amministrazioni regionali sino ad oggi succedutesi; accertato che la causa prima dell'alto costo del servizio sta nella insufficienza delle attrezzature portuali e dei collegamenti tra porti ed entroterra, e soprattutto nella inadeguatezza degli istituti che ancora presiedono all'attività dei porti, ove nessuna rappresentanza di categoria e di interessi è attualmente assicurata; mentre denuncia lo scoperto tentativo dei monopoli e dei grossi gruppi capitalistici di manovrare il giusto malcontento dell'opinione pubblica per spingere a soluzioni di loro esclusivo interesse, che, nonchè risolvere, aggraverebbero tutto il problema creando nuovi nodi e contraddizioni; afferma che la soluzione del problema dei trasporti tra la Sardegna e il Continente deve fondarsi: 1) nell'attuazione del principio che il percorso mare da e per l'Isola, di persone, autoveicoli e merci, fissato sulla base di una distanza virtuale di cento chilometri, deve essere considerato come parte integrante della rete di comunicazioni statali e con essa unificato in modo tale che le tariffe risultino pari a quelle nazionali per eguale percorrenza; 2) nella rivendicazione autonomistica che eventuali passività ed oneri particolari derivanti dall'attuazione di tale principio debbono far carico al-

lo Stato come espressione di quella permanente solidarietà che la comunità nazionale ha il dovere di assicurare a una Regione, per cause naturali, in condizioni di svantaggio rispetto alle altre; impegna la Giunta regionale a predisporre, sulla base dei precedenti orientamenti, una serie di misure comprendenti: a) la presentazione al Consiglio degli opportuni strumenti legislativi da indirizzare alle Camere per l'attuazione del principio di cui al punto 1 e 2; b) il calcolo sulla base dei prevedibili incrementi di viaggiatori e di merci del fabbisogno di navi nel prossimo decennio in modo da presentare al Governo un programma di costruzioni tali che vengano garantiti la piena rispondenza dei servizi alle necessità attuali e future e l'inserimento dell'Isola nelle correnti internazionali di traffico particolarmente con la Francia, la Spagna e l'Africa Settentrionale; c) costituzione attraverso le necessarie iniziative legislative di un consorzio regionale dei porti sardi, col compito di elaborare democraticamente i «piani regolatori» corrispondenti alle necessità di sviluppo dell'economia isolana nel suo complesso (da finanziarsi al di fuori degli interventi previsti dal disegno di legge 28 gennaio 1961) e assicurare la gestione dei porti sulla base di un nuovo ordinamento nel quale i lavoratori e le loro organizzazioni — compagnie e sindacati — abbiano il posto che a loro compete unitamente agli Enti locali e ai rappresentanti delle altre categorie interessate; d) intervento presso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'approntamento del piano sollecitato dal Consiglio regionale e dal Senato per lo sviluppo della rete ferroviaria sarda, la sua unificazione ed il suo potenziamento; e) consultazione delle rappresentanze di categoria nella predisposizione dei piani di cui ai due punti precedenti». (7)

Spano - Ghilardi - Filigheddu - Floris - Pisano - Zaccagnini - Felice Contu - Usai:

«Il Consiglio regionale, considerato: a) che sin dal suo inizio, nonostante i gravi inconvenienti che ne hanno ostacolato il regolare avviamento e che tuttora non risultano eliminati, il servizio traghetto tra la Sardegna e il Con-

tinente ha dimostrato di possedere la capacità tecnica ed economica a soddisfare le esigenze per le quali esso è creato; b) che tra il 1954 — anno a cui risalgono gli studi effettuati dalla Commissione economica per la rinascita della Sardegna — e il 1960, i traffici assoluti delle merci più particolarmente interessate al servizio traghetti sono passati da tonnellate 722.012 a tonnellate 926.817, con un aumento del 30 per cento circa e ciò prima ancora che abbiano potuto giungere a completamento sia i notevoli programmi di trasformazione agricola e di bonifica in corso che le numerose iniziative industriali che concorreranno ad aumentare notevolmente il numero e la quantità delle merci destinate all'esportazione a mezzo del servizio di cui trattasi; c) che la realizzazione dei programmi di sviluppo anzidetti richiede fundamentalmente l'eliminazione della strozzatura che ad essi può derivare dalla prevedibile insufficienza delle navi traghetto attualmente in servizio e che pertanto si rende necessario prevederne sin d'ora il potenziamento, in conformità, del resto, a quanto già previsto dagli studi contenuti nel programma elaborato dalla Commissione economica predetta; d) che sul porto di Cagliari, secondo i dati di traffico rilevati per l'anno 1960, fa capo il 72,35 per cento (tonnellate 121.804) delle merci in esportazione interessate ai servizi traghetto e il 60,4 per cento delle merci in importazione (tonnellate 228.748); e) che sul porto medesimo grava il 52 per cento della popolazione isolana, il 66 per cento delle zone destinate ad essere investite dai programmi di trasformazione irrigua, oltre ad un cospicuo numero di nuove iniziative industriali; f) che per le ragioni anzidette si rende assolutamente indispensabile assicurare ai traffici di cui sopra uno sbocco che non li costringa al dirottamento verso la testa di ponte di Golfo Aranci, distante da Cagliari ben 309 chilometri e da Oristano ben 215 chilometri; anche per alleggerire l'unica linea ferroviaria, ad unico binario, il cui affollamento non consente nè come orari, nè come velocità di percorrenza l'effettuazione dei treni richiesti dalle esigenze di sviluppo dell'economia isolana; g) che la durata della percorrenza tra Ca-

gliari e Golfo Aranci per i convogli di merci (13 ore) risulta attualmente quasi uguale a quella richiesta per il collegamento diretto a mezzo traghetto tra Cagliari e la testa di ponte di Civitavecchia; h) che l'istituzione di un nuovo servizio traghetto, in partenza da Cagliari, oltre a soddisfare le preminenti esigenze anzidette, risulta idoneo a semplificare i traffici ferroviari isolani ed a consentire un migliore smistamento dei carri ferroviari, sia in arrivo che in partenza, equilibrando maggiormente i traffici stessi; ritenuto: a) che l'auspicato servizio di navi traghetto tra Cagliari e Civitavecchia sia in grado di alleggerire il crescente afflusso di passeggeri e di automezzi che attualmente fa capo all'unica linea marittima giornaliera che collega la Sardegna meridionale con l'Italia centro-settentrionale; b) che l'istituzione del servizio di cui trattasi, oltre all'allestimento dei natanti necessari, richiede esclusivamente la sistemazione della testa di ponte di Cagliari, di facile realizzazione e collegabile sia con la rete ferroviaria statale che con quella orientale ed occidentale delle ferrovie secondarie; c) che l'istituzione di un servizio traghetto tra Cagliari e il Continente costituisce l'indispensabile premessa per la realizzazione dei programmi di sviluppo interessanti le regioni dell'Isola situate a sud del parallelo di Oristano; impegna la Giunta regionale a svolgere ogni opportuna azione verso le competenti autorità del Governo centrale perchè nei programmi ordinari di intervento per lo sviluppo dei traffici fra l'Isola e la terra ferma sia data priorità alla realizzazione di un sollecito servizio di navi traghetto tra Cagliari e Civitavecchia». (8)

Pazzaglia - Gavino Pinna - Bagedda - Lonzu:

«Il Consiglio Regionale della Sardegna considerato lo stato attuale delle comunicazioni nella Sardegna e fra la Sardegna e il Continente al lume dell'incremento registrato in questi anni; ritenuto pertanto che le prospettive di sviluppo dei traffici passeggeri e merci indicano chiaramente che neppure l'entrata in servizio dei nuovi mezzi finora previsti, riuscirà a soddisfare le nuove e prossime esigenze

del traffico; ritenuto altresì che premessa allo sviluppo economico e sociale dell'Isola è la realizzazione di una rete di collegamenti adeguata; impegna la Giunta regionale ad ottenere dal Governo l'adozione immediata delle seguenti misure, che costituiscono il minimo indispensabile per avviare a soluzione i problemi delle comunicazioni sarde: a) Per quanto attiene ai collegamenti marittimi: 1) istituzione di linee traghetti tra Cagliari e Civitavecchia e fra Portotorres e Genova alle condizioni tariffarie di cui al testo proposto dal Consiglio in ordine al Piano di rinascita; 2) trasformazione in giornaliera della linea Portotorres-Genova; 3) istituzione di una linea trisettimanale fra Olbia e Livorno; 4) ripristino della linea congiungente, attraverso un periplo, i porti dell'Isola fra loro e questi con i porti della Toscana e della Liguria; 5) istituzione di linee supplementari servite da mezzi velocissimi nel periodo di maggior traffico turistico; b) Per quanto attiene ai collegamenti aerei: 6) miglioramento delle attrezzature aeroportuali esistenti nell'Isola e, in particolare, ripristino dell'aeroporto dei Vena Fiorita (Olbia); 7) incremento delle linee di trasporto aereo e in particolare istituzione di una linea giornaliera che colleghi il Sud ed il Nord Sardegna con Torino e Milano; c) Per quanto attiene alle comunicazioni ferroviarie: 8) raddoppio del binario nei tratti Cagliari - Chilivani, Chilivani - Olbia e Sassari - Chilivani e elettrificazione delle linee; 9) modifica di alcuni tratti al fine di rendere più celere il percorso; 10) prolungamento fino a Sant'Antioco dello attuale tratto Villamassargia - Carbonia; 11) urgente istituzione di corse direttissime serali fra Cagliari e Sassari; 12) urgente impiego di motrici e vetture moderne sulle linee principali; d) Per quanto attiene alle comunicazioni stradali: 13) realizzazione immediata della superstrada a quattro corsie fra Cagliari - Sassari e Portotorres e fra la Carlo Felice e Olbia, fra Cagliari e Iglesias, fra Nuoro e Abbasanta e fra Nuoro e Macomer, con eliminazione degli attraversamenti degli abitati e dei passaggi a livello, e con opportune modifiche di tratti di percorso; 14) finanziamento immediato di tutti

i piani di sistemazione delle strade provinciali sarde presentati agli organi di governo; 15) realizzazione di una strada statale di circonvallazione dell'Isola, attraverso la utilizzazione dei tratti esistenti e la costruzione dei tratti nuovi necessari al collegamento con i primi». (9)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento sono state presentate alcune interpellanze e interrogazioni che vengono svolte congiuntamente. Se ne dia lettura.

MARRAS, *Segretario*:

Interpellanza Marras - Manca:

«constatato che, nonostante i progressi realizzati in regime autonomistico, il sistema delle comunicazioni tra la Sardegna ed il Continente si rivela del tutto insufficiente, oltrechè eccessivamente oneroso per gli abitanti e per l'economia dell'Isola; a conoscenza dei gravi disagi cui i viaggiatori in partenza e in arrivo nell'Isola sono sottoposti specialmente in periodo estivo, tanto da giustificare clamorose e giustificate manifestazioni di protesta, che non contribuiscono certamente a favorire il movimento delle persone verso l'Isola; convinti che questa situazione si è potuta determinare per gravi carenze del Governo e della Amministrazione regionale che in questo campo hanno sempre operato in forme sporadiche e disorganiche per mancanza di una programmazione fondata non solo sulle esigenze attuali, ma su quelle di prospettiva; considerato che dopo l'istituzione del servizio traghetto non risultano impostati altri provvedimenti che — partendo dal prevedibile aumento di traffici nei prossimi anni — possano consentire di risolvere in avvenire un problema destinato altrimenti ad acuitizzarsi sempre di più; chiedono di interpellare l'Assessore ai trasporti per sapere se è negli intendimenti dell'Assessorato e della Giunta regionale la predisposizione di un piano, da attuarsi gradualmente, attraverso un complesso di misure comprendenti: nel settore delle comunicazioni marittime: la giornaliera Portotorres

Genova; l'esercizio delle linee Portotorres - Genova e Olbia - Civitavecchia con tre navi nel periodo estivo; l'istituzione di una linea Olbia - La Maddalena - Livorno, giornaliera nel periodo estivo; impostando le nuove unità che si rendessero necessarie sul bilancio del Ministero della marina mercantile; nel settore delle comunicazioni aeree: adattamento dei campi di aviazione di Vena Fiorita (Olbia) e di Chilivani per l'istituzione di nuove linee aeree con la Penisola come del resto suggerito dagli elaborati per il Piano di rinascita; linea Cagliari - Alghero - Milano, giornaliera per tutto l'anno; orari tra Alghero e Roma da consentire anche ai viaggiatori delle zone settentrionali dell'Isola la partenza nella prima mattinata e il rientro la sera. Nel settore dei trasporti fuori Penisola: istituzione di linee regolari e periodiche con i porti della Francia meridionale (Marsiglia) e Africa Settentrionale (Tunisi); nel settore dei rapporti colle società esercenti il servizio: rappresentanza della Regione Sarda negli organi dirigenti della Tirrenia proporzionale al peso dell'apporto sardo nei traffici di questa società; rispetto delle prerogative della Regione nella determinazione delle tariffe, orari, caratteristiche del servizio». (37)

Interpellanza Zaccagnini:

«constatato che il servizio delle navi traghetto ha superato ogni più ottimistica aspettativa; constatato che la richiesta di servizio è stata già in questi primi giorni di funzionamento tale da indurre a portare le corse del traghetto da trisettimanali come previsto a quotidiane pur senza riuscire a soddisfare le domande di servizio, tanto è vero che dal 5 novembre sono sospese per la seconda volta le accettazioni dal Continente per l'Isola; constatato che si è anche chiesto di distogliere il traghetto "Reggio" dallo Stretto di Messina per destinarlo ai servizi della Sardegna; constatato quindi che la domanda di servizio si intensifica con un ritmo di gran lunga più veloce di quello che è stato e sarebbe stato prevedibile; considerato pertanto che a breve scadenza l'aumento del traffico sarà sensibile,

con l'entrata in servizio intanto della seconda nave, mentre per la terza è già in corso un provvedimento di finanziamento, e congestionerà ulteriormente le linee ferroviarie dell'Isola; ritenuta insufficiente l'azione già intrapresa e da intraprendere per il loro potenziamento, azione che prevede oltre a vari provvedimenti (adeguamento binari stazione e segnalamento luminoso, sostituzione dell'armamento con rotaie più pesanti eccetera) semplicemente il raddoppio dei binari sulla linea Cagliari - Decimo; considerato che occorre rendere più veloce il traffico sulla rete ferroviaria esistente e che ciò non può ottenersi anche con la trazione Diesel attualmente in funzione sia pure con mezzi insufficienti; considerato che i sistemi di trazione elettrica possono consentire questo sveltimento; considerato che la trazione con corrente continua è in corso di sostituzione in alcuni paesi di oltralpe dato l'elevato costo del suo impianto e del suo esercizio; considerato che il sistema monofase a 25.000 volts è ormai adottato dalla maggioranza delle amministrazioni ferroviarie proprio per la maggiore economicità dell'esercizio in genere; considerato che gli impianti di produzione di energia elettrica oggi in funzione nell'Isola e quelli che tra breve entreranno in esercizio lasciano larghissimo margine per la elettrificazione di tutta la nostra rete ferroviaria dato che l'assorbimento previsto, col traffico di una nave traghetto, sarebbe dell'ordine di 35-40 milioni di chilowatt all'anno; chiede alla Giunta regionale quali siano i suoi intendimenti e quali siano le iniziative che intende svolgere presso il Governo perchè sia studiato il nuovo sistema di trazione con corrente alternata e sia attuato sulla rete ferroviaria della Sardegna». (54)

Interpellanza De Magistris:

«pure prendendo atto della lodevole sollecitudine con la quale il Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno ha deliberato l'assunzione della spesa per la costruzione della terza nave traghetto per il collegamento ferroviario marittimo di Golfo Aranci e Civitavecchia, dinanzi alla palese dimostrazione della preferenza

accordata dagli speditori e dai ricevitori di merce da e per la Sardegna al servizio ferroviario ed al prevedibile incremento del movimento delle merci, interpella il Presidente della Giunta per conoscere quale azione intende svolgere perchè nel disegno di legge per il piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, attualmente all'esame della Camera dei deputati, una congrua parte della spesa prevista in 800 miliardi di lire venga destinata alla sollecita costruzione di almeno altre tre navi traghetto ed al conseguente aumento delle invasature di attracco ed al completamento degli apprestamenti ferroviari a Golfo Aranci ed a Civitavecchia, che le più prudentiali previsioni indicano come indispensabili entro imminente scadenza. Anche in relazione allo aumento del traffico merci sulla rete ferroviaria statale della Sardegna in dipendenza del servizio delle navi traghetto, l'interpellante chiede inoltre di conoscere quale azione intenda svolgere perchè il programma di lavori del piano ferroviario nazionale comprenda anche la sollecita costruzione e l'ampliamento degli scali merci e dei depositi nelle principali stazioni dell'Isola, il raddoppio dei tratti di binario dove il traffico è più intenso e gli altri lavori intesi a consentire il più veloce istradamento di treni in Sardegna. La presente interpellanza ha carattere d'urgenza». (55)

Interpellanza Cambosu:

«per conoscere se, anche dopo il recente luttuoso disastro delle Ferrovie Calabro-Lucane, l'Amministrazione regionale non ravvisi l'urgenza di rendersi interprete della necessità di effettuare in proprio, o di promuovere comunque con la partecipazione della stessa Amministrazione regionale una inchiesta sullo stato d'uso, di efficienza, di sicurezza e di igiene delle ferrovie concesse nell'Isola, ai fini della loro statizzazione. Il protrarsi delle attuali condizioni, nonostante i benefici finanziari delle leggi sull'ammodernamento, potrebbe quotidianamente rinnovare fatti luttuosi e disastri ferroviari in numerosi tronchi delle linee concesse in Sardegna». (59)

Interpellanza Gavino Pinna - Pazzaglia:

«per conoscere se non intendano rendere informato il Consiglio degli impegni assunti circa il funzionamento e l'ammodernamento delle Ferrovie Stato da parte degli organi del Governo e delle richieste formulate dalla Giunta regionale, nel corso dei recenti colloqui intervenuti tra il Presidente della Giunta regionale e il Ministro ai trasporti. In particolare chiedono di conoscere se oggetto di tali richieste e di tali impegni sono: 1) il raddoppio del binario nei tratti Cagliari - Chilivani, Chilivani - Olbia e Sassari - Chilivani e l'elettificazione della linea; 2) la modifica di alcuni tratti al fine di rendere più celere il percorso; 3) il prolungamento fino a Sant'Antioco dell'attuale tratto Villamassargia - Carbonia; 4) l'urgente istituzione di corse direttissime serali fra Cagliari e Sassari; 5) l'urgente impiego di motrici e vetture moderne sulle linee principali. Gli interpellanti fanno presente che, nonostante l'ottimo interessamento e servizio del personale del quale le ferrovie sarde dispongono, la velocità commerciale dei treni più veloci non supera i 60 chilometri orari, che il servizio — salve alcune eccezioni — non è effettuato con i mezzi più moderni e più rapidi e che l'adozione delle misure suggerite costituisce il minimo indispensabile perchè i sardi possano fruire di un servizio adeguato, quantomeno alle esigenze di rapidi spostamenti». (63)

Interpellanza Manca:

«premesso che la privata gestione delle ferrovie concesse in Sardegna (Ferrovie complementari e Strade Ferrate Sarde) nonché la gestione governativa delle ferrovie meridionali, malgrado gli interventi finanziari di cui alla legge sull'ammodernamento e le costanti sovvenzioni statali, non hanno prodotto sostanziali miglioramenti sull'andamento del pubblico servizio di trasporto nelle rispettive reti; premesso inoltre che la privata gestione dimostra di non poter adempiere compiutamente a tutti gli obblighi del servizio, in ordine al suo adeguamento alle nuove esigenze ed alla

efficienza piena e sicura dell'esercizio; chiedo di interpellare l'Assessore ai trasporti per sapere se intenda promuovere opportuna azione nei confronti degli organi del Governo centrale perchè la gestione dei servizi di cui alla presente venga statizzata». (69)

Interpellanza Floris - Spano - Felice Contu:

«per sapere se siano a conoscenza della situazione di disagio che si verifica nel trasporto di merci con le navi traghetto per il divieto d'uso dei carri aperti. Da un po' di tempo la richiesta di carri aperti per il carico di merci da spedire in Continente a mezzo di navi traghetto (Golfo Aranci - Civitavecchia) infatti viene costantemente respinta, ed in particolare dalla stazione Ferrovie Stato di Abbasanta, e viene concesso esclusivamente l'uso di carri chiusi. Tale situazione incide sensibilmente sulle già stremate economie locali, a causa dell'aggravio di spese di trasporto che ne derivano. A mo' d'esempio, si cita il caso del sughero grezzo che, per il suo trasporto in tavole e plance, registra un sensibile aumento di spese: su un carro chiuso, infatti, si possono approssimativamente caricare due o tre tonnellate di tavole di sughero, mentre in carro aperto (cosiddetto "L" alte sponde) se ne possono caricare sei tonnellate e, inoltre, in quelli aperti "LL" se ne caricano fino a sette e, talvolta, otto tonnellate. Ne consegue che — per il trasporto di tavole o plance di sughero grezzo da Abbasanta a La Spezia — la spesa viene ad aggirarsi intorno alle lire mille a quintale con l'uso dei carri aperti ("L" o "LL"), e intorno alle lire tremila a quintale con l'uso di carri chiusi. Il Compartimento delle Ferrovie Stato di Cagliari, sollecitato al riguardo, ha declinato ogni responsabilità, affermando che tutti i carri aperti ("L" ed "LL") che partono dalla Sardegna non vengono restituiti dal Continente ed in particolare dalla stazione Ferrovie Stato di Civitavecchia (sebbene risulti che, talvolta, le navi traghetto ritornino semivuote), per cui ad evitare l'esaurimento del parco carri aperti della Sardegna, ha deciso di non più concederli per le spedizioni di merci da traghettare in Continente.

IV LEGISLATURA

LV SEDUTA

23 MARZO 1962

Tutto ciò premesso si chiede l'intervento degli Assessorati cui è rivolta la presente interpellanza per ottenere la soluzione di tale problema con tutti gli evidenti vantaggi che ne conseguiranno». (75)

Interpellanza Usai:

«per sapere se risponda a verità quanto annunciato dalla stampa circa la prossima istituzione a scopo turistico di un servizio marittimo settimanale che farà il periplo della Sardegna durante i mesi estivi con soste in diversi porti dell'Isola escluso Arbatax. Nel caso che ciò risponda a verità chiede quali provvedimenti intende adottare per ovviare a tale grave omissione che, se confermata, danneggerebbe enormemente tutta l'Ogliastra che per ricchezza archeologica, storica, speleologica, faunistica, panoramica e climatica non ha nulla da invidiare alle altre zone della Sardegna che sono diventate mete preferite perchè gli enti competenti hanno sempre convogliato le correnti turistiche su tradizionali itinerari per motivi che oggi non trovano più alcuna giustificazione». (76)

Interrogazione Asara:

«per sapere quale azione ha svolto o intende svolgere al fine di sollecitare la sostituzione del vecchio e del tutto inadeguato piroscalo "Limbara" della Società Tirrenia, con un regolare ed idoneo servizio giornaliero di nave traghetto La Maddalena - Santa Teresa Gallura e la Corsica (Bonifacio). Tale nuovo, e da tempo auspicato, servizio di nave traghetto si rende ormai urgente ed indispensabile, non solo per l'incremento del traffico turistico, ma anche per il trasporto dei prodotti agricoli sardi, che troverebbero nell'Isola vicina un importante e sicuro mercato di consumo. La presente interrogazione ha carattere di urgenza». (105)

Interrogazione De Magistris:

«per sapere se è suo intendimento svolgere l'opportuna azione perchè, con leggeri ritocchi degli orari, i passeggeri provenienti da

Cagliari siano sicuri di trovare a Roma qualche utile coincidenza aerea o ferroviaria per le maggiori città italiane». (266)

PRESIDENTE. L'onorevole Marras ha facoltà di illustrare la sua mozione.

MARRAS (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, a mio avviso la decisione della Presidenza di raggruppare mozioni ed interpellanze riguardanti vari aspetti del problema dei trasporti è stata opportuna. Ciò consente una discussione più ampia, più generale, e consente di entrare nel vivo delle questioni che interessano direttamente il settore.

La nostra mozione, la prima presentata sul problema, era stata suggerita dalle polemiche suscitate dal servizio dei traghetti; e poneva al centro del suo interesse i collegamenti marittimi non presi isolatamente, ma nel complesso delle comunicazioni interne, porti e ferrovie, che in gran parte condizionano il servizio marittimo. Abbiamo messo l'accento su alcune riforme qualitative, ormai mature per essere introdotte nel complesso del sistema dei trasporti.

La presentazione di altre mozioni, che trattano aspetti diversi del problema, consente di fare un discorso più vasto, alla ricerca delle varie possibili linee di una organica politica dei trasporti. Sarebbe un errore, a mio avviso, dare a questa discussione un carattere esclusivamente tecnico. In questo senso, sarebbe per noi scontata la risposta della Giunta: sappiamo che l'onorevole Assessore ai trasporti ha in serbo qualche asso nella manica per le sue risposte. Ci parlerà delle due navi pullmann che devono entrare in servizio nel prossimo luglio, dell'iniziativa dei privati in questo campo, dei traghetti per autovetture tra Portotorres e Genova, delle nuove linee aeree in progetto e del tentativo di inserirsi nel sistema dei servizi aerei tra la Sardegna ed il Continente mediante compagnie private. Ci illustrerà ciò che è stato fatto finora e ciò che si farà in futuro. Se noi affrontassimo una discussione di questo tipo prendendo come spunto le molte interpellanze e interrogazioni che

sono state lette, dovremmo sentire reclamare evidentemente dai rispettivi presentatori delle interpellanze e interrogazioni, per il proprio collegio o per il proprio sottocollegio, una certa linea, un determinato potenziamento; e perderemmo un'occasione utile per affrontare una discussione di fondo su questo tema. Una discussione che si esaurisca in una elencazione di richieste, come quelle contenute nella mozione dei colleghi di destra, sarebbe disorganica e ci riporterebbe al periodo giolittiano quando il parlamentare, con le sue interpellanze e interrogazioni, poneva i problemi del suo sottocollegio. Una discussione di questo genere non sarebbe nè proficua nè utile. Il settore dei trasporti ha assunto nell'epoca nostra, anche in Sardegna, una dimensione nuova, una dimensione politica, economica e sociale che fa parte integrante di indirizzi e di scelte che presiedono a tutta la politica nazionale. I trasporti, come il turismo, non sono più fenomeni limitati a gruppi sociali ristretti. Quando la Amministrazione regionale, per esempio, ha parlato di turismo, ha pensato finora al turismo di coloro che debbono venire in Sardegna, mai al problema delle centinaia di migliaia di lavoratori, di impiegati, di studenti sardi che hanno anche loro diritto a fare del turismo.

Nel campo dei trasporti, vi dicevo, non si può più parlare di fenomeni limitati a ceti sociali ristretti, ma di fenomeni di massa, che non interessano più solamente i burocrati, ma interessano i sociologi, i sindacalisti, l'intera popolazione. Il concetto di viaggio per diporto è completamente superato dalla constatazione obiettiva che il viaggio oggi è diventato un supplemento di lavoro e di fatica per i più. Basta pensare, per esempio, ai milioni di lavoratori che ogni mattina in Italia devono raggiungere i luoghi di lavoro. Non parlo solo di Milano e di Torino, ma di Cagliari, di Sassari, dei centri minerari sardi. Intendo parlare delle soluzioni che questo problema propone, dell'importanza sociale, sindacale, che comporta. La mattina, per esempio, a Sassari arrivano migliaia di edili alle prime luci dell'alba e rimangono in attesa, per ore, di poter iniziare il lavoro; e la sera ri-

mangono inoperosi per ore in attesa del mezzo che li riporti nei loro paesi. Si deve constatare, per esempio, che una città come Sassari, di 90 mila abitanti, non ha un servizio tranviario mattutino; l'operaio, lo studente, l'insegnante, che alle sei devono prendere il treno o il pullmann, non possono prendere un tram perchè il sistema tranviario di questa città, capoluogo di provincia, inizia quando non è più utile per la gran parte dei cittadini che lavorano e che producono. Pensiamo a ciò che rappresentano i trasporti per le decine di migliaia di emigrati che lavorano all'estero o in Continente e che hanno la famiglia in Sardegna.

Tutto ciò serve a rappresentare la dimensione che ha assunto il problema dei trasporti nell'epoca nostra. Essi devono ormai essere concepiti come servizi e beni pubblici, come strumento per una organizzazione della società in cui l'attenuazione della fatica umana sia al centro delle preoccupazioni dei governanti; questi criteri moderni presiedono alla politica dei trasporti nei Paesi civili. Nei Paesi più avanzati, come l'Unione Sovietica, il programma è di realizzare entro un determinato periodo di tempo il servizio dei trasporti gratuito: questo è uno degli obiettivi che il programma di costruzione del comunismo si propone per quel grande Paese. Un servizio, cioè, sociale, come la casa, il gas, la elettricità, la acqua.

In quale misura ritroviamo questi concetti, questi criteri, del nostro Paese, nell'attività dei nostri governanti? A me sembra di poter affermare che nel nostro Paese, nella nostra Regione, alla politica e alla attività dei trasporti presiedono indirizzi del tutto opposti, indirizzi che hanno fatto di questo settore dell'economia un ubertoso campo di mietitura per la speculazione privata, per il profitto capitalistico. La politica generale del dopoguerra in questo settore ha teso, in linea generale, alla ricostruzione delle strutture capitalistiche e alla creazione delle migliori condizioni per l'espandersi dei grandi concentramenti monopolistici. Affermiamo che anche nel settore dei trasporti l'indirizzo prelevante della politica

governativa ha trovato puntuale applicazione.

Preoccupazione dominante dei governanti italiani è stata, negli anni di questo dopoguerra, la creazione delle infrastrutture più adatte al prosperare del profitto privato in questo campo, subordinando e sacrificando l'iniziativa pubblica, il servizio pubblico. Il peso dell'attività pubblica nel campo dei trasporti è andato sempre più restringendosi, mentre larghe fette del bilancio dello Stato sono servite a potenziare e a sviluppare i servizi di trasporto privato. Sappiamo che migliaia di miliardi in questo decennio (due-tre mila miliardi) sono stati investiti per la costruzione di autostrade: si trattava, anche in questo, di scelte determinate ed imposte da grandi raggruppamenti industriali come la F.I.A.T., la Pirelli, la Italcementi, i petrolieri, la S.I.T.A., che avevano interesse a sviluppare un determinato sistema di trasporti.

Abbiamo assistito allo sperpero di centinaia di miliardi in favore delle ferrovie concesse senza che si siano realizzati ammodernamenti e sviluppi. L'ultima tragica dimostrazione è data dagli ottanta passeggeri morti nel disastro del Natale dell'anno scorso sulla ferrovia calabro-lucana. In queste scelte, in questo tipo di sviluppo, non vi è stato nessun piano di potenziamento dei trasporti pubblici e in particolare di quella azienda che costituisce l'ossatura del servizio dei trasporti in Italia: le Ferrovie dello Stato. Abbiamo anzi assistito a una graduale riduzione della rete, alla cessione delle tratte più vantaggiose, più ricche, ai privati; abbiamo assistito, anche nel campo dei trasporti, all'attuazione di un tipo di politica che ieri denunciavamo a proposito dell'energia elettrica, per cui l'En.Sa.E., ente pubblico, si carica tutte le attività passive, mentre il monopolio privato si protende verso le direzioni più redditizie. Ciò è avvenuto nel settore elettrico ed è avvenuto in tutti gli altri settori.

Nel campo dei trasporti è stata favorita una concorrenza che riduce i servizi pubblici ad appendice di quelli privati, ad accollarsi cioè i trasporti e gli oneri meno vantaggiosi senza prevedere i possibili sviluppi che essi avreb-

bero potuto avere in un piano armonico di sviluppo della economia nazionale.

Questo è avvenuto per le ferrovie, per le autostrade, nel campo dei trasporti marittimi. La flotta dello Stato, dell'I.R.I., è andata riducendosi, nel corso di questi anni; la società che gestisce il servizio in Sardegna, la Tirrenia, nel 1939 possedeva 55 navi per 160 mila tonnellate di stazza; oggi 1962 ne possiede 25 per 78 mila tonnellate, mentre le linee gestite da questa società sono aumentate nel complesso rispetto al 1939. Ho accennato solo al settore che più particolarmente ci interessa.

La volontà di ridimensionare in questo campo l'attività pubblica, di cedere ai privati e ai monopoli l'iniziativa, anche nel settore marittimo, è condensata in un progetto di legge che piace al Parlamento e venne presentato dall'onorevole Tambroni poco prima della vergognosa caduta del suo ministero. Questo progetto di legge tende a un ulteriore ridimensionamento della flotta di Stato, a una liquidazione dei cantieri statali nel tentativo di restringere l'attività pubblica, per dare ai monopoli e ai privati campo libero di operare in questo settore.

Nessuna politica organica, quindi, in campo nazionale; nessun coordinamento tra strada, rotaia, navi e porti, cioè tra i vari mezzi che una politica coordinata di trasporti avrebbe dovuto armonizzare in rapporto agli sviluppi dell'economia nazionale. Nel tipo di politica scelto, fondato sul profitto monopolistico, sul massimo guadagno, nessun profitto è riservato alle grandi masse dei lavoratori. Qualche anno fa si verificò una riduzione del prezzo della benzina e della nafta (da 147 lire a 96 lire; vi era stato il sovrapprezzo Suez, in quell'epoca), e i servizi automobilistici si avvantaggiarono di una riduzione del 50 per cento della materia prima fondamentale; le tariffe dei trasporti però non diminuirono, ma anzi aumentarono. In Sardegna, da molti anni attendevamo dalle navi traghetto chissà quali novità, ma ora che sono entrate in funzione constatiamo che notevoli categorie di commercianti, particolarmente di grossi commercianti e di grossi industriali se ne avvantaggiano; ebbene

nonostante che i prezzi dei trasporti delle merci tra la Sardegna e il Continente siano diminuiti, onorevole Assessore, il consumatore sardo ne ha tratto qualche vantaggio? E' in grado ella di indicarmi se un vantaggio ha tratto il consumatore sardo per qualche articolo in commercio? A parte le considerazioni di carattere generale, sul fatto che una espansione monopolistica nel settore dei trasporti produca esclusivamente un aumento dei profitti e scarsissimi vantaggi per la massa degli utenti, in particolare questo tipo di sviluppo non poteva non nuocere alla nostra Isola, che più di ogni altra regione ne ha fatto le spese. Noi, infatti, siamo stati esclusi dal sistema delle autostrade, perchè i piani erano studiati e realizzati secondo criteri e scelte fatte dai grandi monopoli settentrionali, ai quali non interessavano, alcuni anni fa, le regioni del Mezzogiorno e tampoco la nostra Isola. Abbiamo accettato per decenni che miliardi di pedaggio venissero pagati dai Sardi attraverso la mancata applicazione delle tariffe differenziali. Abbiamo assistito in Sardegna ad una riduzione della rete ferroviaria nel suo complesso e alla mancata soluzione di uno dei problemi tecnici principali, cioè l'esistenza di due reti con due diversi scartamenti. Le stesse navi tipo Regione e le altre che con tanto orgoglio oggi ci vengono presentate come le migliori realizzazioni di questo dopoguerra, sono state concepite secondo i criteri del diporto, per cui decine e decine di metri quadrati di superficie rimangono inutilizzati in saloni lussuosi di nessuna o di scarsissima utilità, mentre è noto che negli ultimi anni si è prodotto un movimento di grandi spostamenti di masse.

La contraddizione che aveva presieduto alla costruzione di quel tipo di navi è scoppiata drammaticamente negli episodi di Genova, di Portotorres, di Civitavecchia. La polizia è stata costretta ad intervenire sui moli e sulle banchine, coi manganelli, per allontanare i viaggiatori sardi. Di qui le notti passate all'addiaccio a Civitavecchia, a Portotorres e a Genova in attesa di un imbarco di fortuna. Non si parli poi del caos provocato dal servizio traghetto nel sistema ferroviario sardo, degli in-

tasamenti, delle insufficienze messe a nudo da un sistema che a contatto con la realtà rivela tutte le sue pecche e i suoi limiti.

Queste le conseguenze in Sardegna di una politica di trasporti orientata esclusivamente a favore dei monopoli privati. Le Giunte regionali che si sono susseguite nel corso di questi anni come hanno reagito a questo indirizzo? Cosa vi hanno contrapposto? Dobbiamo concludere che le Giunte regionali del passato e del presente hanno, anche in questo campo, subordinato gli interessi sardi agli indirizzi nazionali e che i loro interventi sono stati in genere frammentari e disarticolati. E' mancato, cioè, nel corso di questi dodici anni un programma preordinato. Se rileggiamo le relazioni dell'Assessorato dei trasporti ai vari bilanci regionali (si tratta in fondo del documento più importante di cui dispone la nostra assemblea per conoscere la realtà sarda), notiamo che sono ricche di dati, di statistiche in genere, ma che da esse non si traggono le dovute conclusioni, i programmi, gli obiettivi.

Eppure le competenze della Regione in questo campo sono molteplici e notevoli. Come è noto ai colleghi, in base all'articolo 3 dello Statuto noi abbiamo competenza primaria per quanto attiene ai trasporti su linee automobilistiche e tranviarie; l'articolo 53 dello Statuto ci dà poi la possibilità di intervenire nell'orientamento generale della politica nazionale dei trasporti. «La Regione [dice l'articolo 53] è rappresentata nell'elaborazione delle tariffe ferroviarie e della regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione e trasporti terrestri, marittimi ed aerei che possano direttamente interessarla». Dalle notevoli nostre competenze in questo campo nessun uso le Giunte regionali hanno fatto. Eppure, almeno negli ultimi anni, onorevole Assessore — ella non era ancora a quel posto, me ne rendo conto — le lotte dei lavoratori dei trasporti, così vive, così drammatiche, sviluppatasi in Sardegna nel 1960 e nel 1961 (le lotte dei portuali, degli autoferrotranvieri, dei ferrovieri), al di là della esasperazione provocata dalla ribellione sindacale, comportavano una serie di proposte, di visioni nuove, organiche di que-

sto problema. Le loro proposte erano meglio orientate, più moderne, più reali di quanto non siano quelle che escono dalla assise delle Camere di commercio e dei burocrati; meglio orientate e più organiche di quelle che vengono dettate dalle assise alle quali partecipano i padroni del vapore, i datori di lavoro.

Tutte le volte che il nostro Assessore intende esaminare il problema dei trasporti, si circonda di esponenti delle Camere di commercio, dei datori di lavoro, ma mai una volta ha invitato una organizzazione sindacale per esporre il suo punto di vista, un suo progetto, un suo programma. Le lotte dei tranvieri, dei portuali non vi hanno insegnato niente sulla necessità di una svolta in questo campo?

Durante la discussione del disegno di legge per il Piano di rinascita, è stata la nostra parte politica, in quest'aula, attraverso una serie di emendamenti, che toccavano il settore delle ferrovie e dei porti, a tentare una visione più organica del problema in vista proprio della rinascita. E' stata la nostra parte politica ad allargare il discorso e la visione dei problemi che dovevano essere affrontati. Se in questo settore gli orientamenti politici hanno un valore preminente, come negli altri settori dell'economia, dobbiamo constatare che non c'è traccia di una politica organica dei trasporti, nè nella vostra attività, nè nelle vostre dichiarazioni. Ciò significa che vi mancano persino le idee per l'elaborazione di un programma di trasporti. L'unica idea che abbiate avuta, quando avete tentato di individuare i nodi e le strozzature più profonde che limitano o impediscono lo sviluppo del sistema dei trasporti in Sardegna, l'unica idea, partorita dalla Giunta precedente e ereditata dall'attuale, individuava la principale strozzatura del sistema dei trasporti sardi (uso le parole scritte in un documento elaborato nel novembre del 1961 da questa Giunta — di cui ella è Assessore ai trasporti, onorevole Covacovich — a proposito delle tariffe delle navi traghetto) nelle quote di transito: l'unico monopolio su cui concentrare il fuoco sarebbe il monopolio delle compagnie portuali! Voi, che ridete talvolta, che ci qualificate mitomani quando al centro dei

nostri interventi denunciavamo le strutture monopolistiche dell'economia italiana e sarda, siete andati anche voi a cercare un monopolio da abbattere e l'avete scoperto nelle compagnie portuali! Con accanimento vi siete battuti contro questo monopolio, avete mobilitato l'opinione pubblica sarda, lasciando che i lavoratori portuali venissero insultati nei giornali e additati all'opinione pubblica come i principali responsabili di determinate situazioni. Credo che oggi confesserete di avere sbagliato. Oggi, anche in questo come in tanti altri campi, la Giunta attuale, partita con velleità di rinnovamento autonomistico e sociale, ha percorso la strada a ritroso. Il Senato vi ha bocciato quasi all'unanimità la richiesta di abolizione delle quote di transito e al Senato il vostro stesso Gruppo politico ha dovuto riconoscere...

DERIU (D.C.), *Assessore alla rinascita*. E' l'unico emendamento respinto; tutti gli altri sono passati.

MARRAS (P.C.I.). Oggi il vostro stesso Gruppo politico al Senato ha dovuto riconoscere che le cause principali della crisi dei traffici in Sardegna non debbono essere ricercate nei diritti delle compagnie portuali; e con l'approvazione di un ordine del giorno per la realizzazione di un piano sui porti sardi, ha indicato la via giusta per risolvere la strozzatura esistente. Oggi voi vi trovate con un'altra notevole macchia sulla vostra attività: il ritardo con cui affrontate la questione dei processi di rinnovamento in corso nel Paese e nella nostra regione.

Anche da questo esempio si trae la conclusione che voi oggi rappresentate un obiettivo ostacolo alla acquisizione di posizioni nuove nel quadro del Piano di rinascita. Fallace sarebbe però da parte vostra la convinzione che i Sardi possano contentarsi di qualche posto o anche di qualche nave in più. Anche in questo campo si impongono svolte, scelte che devono essere negoziate, concordate con il Governo. Sono necessarie iniziative, strumenti di coordinamento per cui il settore dei trasporti venga organizzato in funzione dei contenuti nuo-

vi che devono presiedere all'attuazione del Piano di rinascita.

Su quali elementi debbono fondarsi queste scelte, questi indirizzi nuovi nel settore dei trasporti? Essi devono fondarsi, a nostro giudizio, su una rete di comunicazioni concepita non come fonte di arricchimento e di sfruttamento dell'Isola, ma come strumento di una espansione armonica della sua economia e di un elevamento delle condizioni generali di vita del popolo sardo. Questo comporta una sempre maggiore pubblicità del servizio, un suo inquadramento nella programmazione generale; e noi ci sforzeremo di accennare ad alcune di queste riforme.

E' giunto il momento di affrontare, con diverso impegno che non nel passato, il problema della equiparazione delle tariffe che pagano i Sardi a quelle che pagano i cittadini del Continente per viaggiare. Credo che l'esame di poche cifre sia sufficiente a dimostrare la discriminazione esistente. Un cittadino sardo che da Cagliari vuole recarsi a Milano via Portotorres-Genova, affronta un viaggio di 850 chilometri e spende (in classe turistica sulla linea Portotorres - Genova) 8.250 lire. Un altro cittadino italiano, che percorre la stessa distanza spostandosi, per esempio, da Milano a Napoli, spende 6.000 lire, cioè 2.250 lire in meno. Un altro esempio: da Sassari a Roma (via Civitavecchia - Olbia) si spendono in seconda classe 5.670 lire; per una eguale percorrenza in Continente (434 chilometri) si spendono 3.300 lire, cioè 2.300 lire in meno. Quale è la ragione di questa differenza? La ragione è che in Continente abbiamo un servizio di trasporti unificato, mentre la Sardegna non è inserita nel sistema dei trasporti nazionali. Quando si percorrono 800 chilometri di ferrovia in Continente si applica una determinata unica tariffa, mentre in Sardegna si applicano due tariffe differenti: la tariffa ferroviaria per il percorso ferroviario, la tariffa mare per il percorso mare.

Noi ci auguriamo che questa discriminazione venga eliminata definitivamente. Quali ostacoli si frappongono a ottenere lo stesso trattamento anche per i Sardi? Forse che le persone,

onorevole Angius, (non so in quale misura ella condivida il nostro punto di vista) non hanno gli stessi diritti delle cose? Con i traghetti abbiamo ottenuto che per le merci, per le cose, si applichino le tariffe ferroviarie...

ANGIUS (D.C.). Bisogna vedere se ella ha tenuto conto della cabina.

MARRAS (P.C.I.). Mi aspettavo questa obiezione, che può essere in certa misura fondata. Comunque, anche aggiungendo la tariffa per le cabine e eventualmente la quota bagaglio e altre spese, le tariffe marittime sono sempre superiori.

Rimane però da discutere la questione della cabina, che si paga sempre — si usi o non si usi —; ella sa bene che per almeno quattro mesi dell'anno metà dei viaggiatori paga una cabina che non usa. Ella può sempre replicare che nei treni del Continente non ci sono le cabine; ma i treni del Continente fanno 120 chilometri all'ora e le consentono in cinque ore di andare da Milano a Roma, mentre le navi sono molto lente, sì che la cabina diventa una parte integrante, indispensabile del trasporto. La spesa non può essere isolata. Che c'è dunque di eccezionale nella richiesta di far pagare ai Sardi una tariffa uguale a quella che i cittadini delle altre regioni d'Italia pagano per una eguale percorrenza, e di unificare conseguentemente il sistema dei trasporti sardi con quelli del Continente? Abbiamo ottenuto ciò per le merci, per le cose: è venuto il momento di porre questo problema anche per le persone. Noi, con il sistema attuale, paghiamo un pedaggio annuale dell'ordine di un miliardo e passa di lire in più rispetto ai viaggiatori del Continente, per identiche percorrenze.

Aggiungo, onorevole Angius, che questo problema tenderà ad aggravarsi con la entrata in funzione delle navi pullmann, che, come ella sa, posseggono esclusivamente la prima e la seconda classe. Ecco, dunque, un primo problema che deve essere affrontato. E' una rivendicazione che deve essere posta, predisponendo gli opportuni strumenti legislativi: essa può rappresentare una prima tappa per l'adeguamento del

servizio dei trasporti della Sardegna a quello del Continente. Ma, onorevole Covacivich, si potrebbe andare ancora oltre, se ottenessimo per il trasporto delle persone ciò che abbiamo ottenuto per le cose, di considerare il percorso mare sulla base di 100 chilometri convenzionali. Se anche per le persone si realizzasse questa conquista, finalmente i Sardi verrebbero messi in condizioni di viaggiare con la stessa facilità dei cittadini della Penisola...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Non ho capito quale provvedimento legislativo possiamo adottare per ottenere ciò.

MARRAS (P.C.I.). Possiamo presentare una proposta di legge nazionale che stabilisca questi criteri: le tariffe mare vengono equiparate alle tariffe ferroviarie, in modo che si abbia la completa unificazione della linea ferroviaria sarda con quella continentale. Potremmo anche — sarebbe una suggestiva rivendicazione — chiedere che il percorso mare Olbia-Civitavecchia, di 230 chilometri, venga anche per le persone, come per le merci, considerato di 100 chilometri. Avremmo così una diminuzione di 130 chilometri nelle tariffe marittime. Certo, una rivendicazione di questo genere consentirebbe di liberare finalmente i Sardi dal pedaggio che hanno pagato sino a questo momento. In fondo, l'insularità è uno svantaggio che non abbiamo voluto noi. Una collettività nazionale, una società che tiene a mantenere una regione come la nostra deve considerare queste condizioni obiettive e ricavarne le conseguenze del caso. Mi rendo conto che non sarà facile, nell'organizzazione attuale della Tirrenia e delle linee sovvenzionate, ottenere una conquista del genere, ma non è detto neppure che queste società debbano condizionare eternamente il servizio dei trasporti sardi. Se non ricordo male, prima della guerra mondiale del 1915-1918 il servizio marittimo tra la Sardegna ed il Continente era gestito dalle Ferrovie dello Stato, come oggi le navi traghetto. Nella società Tirrenia, di cui l'80 per cento del traffico passeggeri è coperto dai viaggiatori sardi, che cosa contiamo noi? Mi è capitato di leggere talvolta che il Vicepresidente della Società

è l'onorevole Stara, uno dei vecchi componenti della nostra assemblea; probabilmente la sua carica di Vicepresidente lo lega al segreto di ufficio, perchè non è mai capitato in Consiglio di sentirlo esporre programmi, orientamenti o propositi, che alle riunioni della Tirrenia saranno stati indubbiamente presentati da lui a nome della Regione. Dunque, riassumendo, unificazione delle tariffe con il sistema nazionale e statizzazione eventuale del servizio, se necessario.

Il secondo aspetto del problema concerne il programma di costruzioni di navi per le vecchie e per le nuove linee. Anche in questo campo, lo accennavo poc'anzi, non mi sembra che dall'esame dei dati siano state ricavate le conseguenze più opportune. Gli spostamenti tra la Sardegna ed il Continente nel 1960 hanno toccato le 735 mila unità nei due sensi, con un incremento del 16 per cento rispetto all'anno precedente, che era stato di 635 mila unità. Se ci preoccupassimo di fare un esame comparato dello sviluppo del traffico marittimo passeggeri nel corso degli ultimi dieci anni, partendo, per esempio, dal 1952 (308 mila viaggiatori), ci accorgeremmo che in otto anni si è avuto un incremento dell'80 per cento (dal 1952 al 1960). L'incremento medio, del 10 per cento, tende ad aumentare nel corso degli ultimi anni: è infatti del 16 per cento dal 1959 al 1960 e del 18 per cento dal 1960 al 1961. Queste cifre dicono che nei prossimi quattro anni si serviranno delle linee marittime sarde altri 500 mila viaggiatori. Riteniamo che, con l'immissione delle navi-pullmann, possa essere coperto il fabbisogno dei prossimi anni? Penso che un programma, in previsione di questo futuro incremento, per l'impostazione di nuove navi, debba essere studiato, elaborato e presentato al Ministero della marina mercantile e al Ministero delle partecipazioni statali. Non si tratta solamente della questione delle linee attualmente in vigore, ma, come giustamente la nostra ed altre mozioni ed interpellanze segnalano, oggi il problema da esaminare è lo sviluppo dei traffici passeggeri e merci in rapporto a ciò che è o vorremmo che fosse la Sardegna di domani, in rapporto alla collocazione geo-

grafica della nostra Isola rispetto ai Paesi nuovi in via di sviluppo nell'Africa del Nord, rispetto ai collegamenti che con il Mercato Comune Europeo la nostra Isola ha direttamente ed è in grado di avere in futuro. Si deve perciò elaborare un programma, per la costruzione di navi, che tenda a potenziare il servizio nelle principali linee oggi esistenti e a istituire linee nuove nella direzione dei Paesi e delle zone in sviluppo, tenendo conto dei progressi programmati dell'economia sarda nei prossimi anni.

Vi sono anche altre questioni, strettamente collegate a questo problema, e quella dei porti in primo luogo, poichè è al fondo delle ragioni dell'alto costo del servizio attuale. I porti principali della Sardegna, Cagliari e Portotorres, non hanno piani regolatori moderni, ma operano con vecchi piani superati, quali quelli del 1951. Oggi abbiamo bisogno di una programmazione e di scelte nel quadro degli indirizzi e dei contenuti che dovranno presiedere alla attuazione del Piano di rinascita; si tratta, cioè, di sviluppare i tre massimi approdi dell'Isola (Cagliari, Olbia e Portotorres); ma si tratta anche di favorire la nascita di approdi nuovi, come quelli di Oristano, di Alghero, di Portovesme, che sono collocati in zone delle quali prevediamo un certo sviluppo. Si tratta di specializzare i porti sardi per determinati traffici, di collegare i porti con il retroterra e le zone che devono servire. Per questo, pensiamo che si renda indispensabile un intervento dell'Amministrazione regionale, anche sotto la forma della costituzione di un eventuale consorzio dei porti sardi che programmi i piani di sviluppo, che tolga la gestione dei porti alle capitanerie e le affidi ad enti in cui l'Amministrazione regionale, i Comuni, le Province, gli operatori economici e i sindacati siano rappresentati. Bisogna, cioè, anche in questo campo, predisporre un piano che consenta di approntare gli strumenti per uno sviluppo armonico ed equilibrato dell'economia isolana.

Il terzo aspetto del problema riguarda il potenziamento e l'unificazione della rete ferroviaria. Anche su questo punto il Senato ha approvato un ordine del giorno, per cui oggi for-

se è possibile all'Amministrazione regionale un rapido e proficuo intervento. E' noto che questi giorni verrà discusso alla Camera il piano per le ferrovie. Si tratta di un piano, come è noto, insufficiente (800 miliardi su 1.500 richiesti dalla commissione che l'ha predisposto), di un piano per molti versi sbagliato e male orientato; però non c'è dubbio che questo è il momento più opportuno per porre finalmente sul tappeto i problemi della rete ferroviaria sarda, della sua elettrificazione, del raddoppio del binario per certe parti della linea, dell'istituzione di linee nuove, della adozione di carrelli speciali per le ferrovie secondarie, in modo che sia possibile la loro utilizzazione sulla rete statale e sui traghetti. Questi i problemi che dovrebbero far parte organica di un programma regionale di trasporti.

Dove però probabilmente l'Amministrazione regionale può intervenire direttamente e rapidamente, poichè la materia è di sua specifica competenza, è il problema delle autolinee, delle tranvie, delle tariffe, che vengono fissate dalle società, dei servizi di massa, collegati alle strutture nuove che stanno assumendo i rapporti di lavoro nelle grandi città sarde e nei centri minerari. Noi pensiamo che, affinché questi problemi possano venire affrontati in modo organico e diano vita ad una programmazione direttamente collegata alle scelte nel campo dell'agricoltura e dell'industria, si renda indispensabile una consultazione delle categorie interessate. Non parlo di una consultazione limitata agli orari, indispensabile anche questa, ma di una consultazione che porti allo studio dei documenti che le organizzazioni sindacali hanno elaborato in questi ultimi mesi e a una eventuale conferenza regionale dei trasporti, in cui i rappresentanti delle categorie dei lavoratori abbiano la possibilità di illustrare i problemi e le soluzioni basate sulla loro esperienza quotidiana. Noi pensiamo, pertanto, che questa discussione, ponendo alcuni problemi di fondo sulla struttura dei trasporti sardi e nazionali, possa approdare all'enunciazione di una serie di posizioni comuni su cui fondare una politica regionale dei trasporti. *(Consensi a sinistra).*

PRESIDENTE. L'onorevole Ghilardi ha facoltà di illustrare la sua mozione.

GHILARDI (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la insularità della Sardegna è di per sé una strozzatura della quale probabilmente sentiremo sempre più forte il peso, se non sarà al più presto avviato a soluzione il problema dei traffici, che ovviamente devono incrementarsi nelle direttrici più aderenti e convenienti alle peculiari caratteristiche del nostro sviluppo economico.

La mozione, che insieme ad altri colleghi di Gruppo è stata presentata al Consiglio, puntualizza un aspetto fra i più interessanti ed urgenti di questo problema e ne richiede la soluzione, nella consapevolezza che non solo di navi traghetto ci si dovrà occupare, ma anche di altre diverse iniziative che assecondino la intensificazione di un più massiccio volume di scambi secondo le esigenze di una economia profondamente modificata.

Non mi pare che possa mettersi in dubbio la considerazione elementare che, per realizzare un processo di autentica rinascita, fra le tante cose che occorrono, questa del rendere più agevole, più economico, più rapido lo svolgimento dei traffici, sia una condizione basilare, in quanto un discorso sulla rinascita ha senso solo se si addentra profondamente in questa materia.

La nostra posizione geografica ci impone di non trascurare nessun motivo atto a diminuire il peso di questa, che è una fatale remora che incombe sulle nostre attività produttive. I molti e sostanziali motivi che inducono a chiedere con carattere di priorità la realizzazione di un servizio di navi traghetto fra Cagliari e Civitavecchia, sono contenuti nella mozione, che mi pare sufficientemente chiara e ricca di argomenti e di dati.

Si chiede questo servizio, e si deve chiederne la priorità di attuazione, perchè nonostante gli inconvenienti di varia natura che non hanno reso sempre regolare e rispondente alle aspettative quello già in atto fra Golfo Aranci e Civitavecchia — inconvenienti che del resto rappresentano l'inevitabile prezzo da pagarsi per

il rodaggio di ogni attività innovatrice —, questo è il mezzo più idoneo, con il quale sarà possibile venire largamente incontro alle esigenze del settore agricolo in modo particolare, cioè a dire a quella attività che probabilmente sarà la più sollecita — speriamo che così sia — ad esigere facili e particolari collegamenti con l'altra sponda.

E' prevedibile che qualcuno eccepisca che le navi traghetto, per la loro natura, sono idonee a percorsi brevi, mentre presentano molti inconvenienti per i percorsi lunghi. Noi non abbiamo una esperienza diretta in materia, ma, a giudicare da ciò che avviene in altri Paesi, come per esempio il Giappone, tanto per citare un esempio, non dovrebbe essere difficile dimostrare il contrario. Le navi traghetto sono un mezzo moderno che va diffondendosi e perfezionandosi, che non rimane assolutamente ancorato al criterio della brevità delle percorrenze...

MANCA (P.C.I.). E' il percorso più lungo del mondo, Golfo Aranci - Civitavecchia.

GHILARDI (D.C.). No, sono in esercizio servizi per percorsi molto più lunghi di quello; ho citato l'esempio del Giappone, ma potrei citarne altri.

Eguale è da attendersi la eccezione che fra Golfo Aranci e Civitavecchia il percorso marittimo è di circa 200 chilometri, *grosso modo* più breve rispetto a quello che corre fra Cagliari e la stessa Civitavecchia, e ciò è vero. Se però consideriamo che il polmone dei traffici dell'Isola è il porto di Cagliari (il quale, se non vado errato, occupa un invidiabile posto anche nella graduatoria dei porti di tutto il Mediterraneo) e che per la sua ubicazione costituirà sempre più il perno di una attività commerciale, perchè su di esso fatalmente dovrà confluire la maggior parte delle merci sarde, dobbiamo ammettere che anche sul piano generale questa della maggior distanza è una eccezione che non ha grande valore. Se consideriamo poi che, sempre in riferimento al servizio delle navi traghetto, i 200 chilometri di maggior percorso marittimo risparmiato in

qualche caso anche 300 chilometri di percorso ferroviario, perchè tanti ne corrono fra Cagliari e Golfo Aranci, la eccezione non solo non regge, ma diventa addirittura assurda, dato e non concesso che poi l'unica linea a binario semplice sia in grado di sopportare il traffico che si prevede a breve scadenza.

In verità, noi non sappiamo ancora verso quali specifici investimenti si orienterà una auspicata e rinnovata agricoltura sarda. I programmi ci sono, ma il panorama commerciale internazionale, che non può non essere considerato in ragionati e sani orientamenti, è in continua evoluzione e presenta aspetti non sempre molto chiari. Tuttavia, è certo il fatto che in un modo o in un altro, più presto o più tardi, questa nostra vecchia agricoltura, rinnovandosi, andrà a produrre in larga misura derrate che richiederanno per la loro deperibilità particolari sistemi di trasporto e che non potranno essere stivate alla meglio nelle navi di linea o sui mercantili.

Queste derrate abbisognano di carri frigoriferi o refrigerati e non potranno essere sottoposte a ripetute operazioni di carico e scarico. Se, come tutto fa credere, la nostra agricoltura darà notevole sviluppo al settore ortofrutticolo, si pone sul tappeto il problema della competitività, che, tradotto in parole povere, significa non solo merce di qualità e ricavata con minori costi di produzione, ma anche tempestività di arrivo sui mercati di consumo e garanzia di conservabilità, cose queste ultime che si possono conseguire solo con viaggi rapidi e non ricchi di sbalottamenti dovuti alle ripetute operazioni di carico e scarico.

Dobbiamo proprio aggiungere, alle tante difficoltà, che i nostri operatori agricoli dovranno rimontare, per diventare competitivi, anche questa della lentezza, della insufficienza, della precarietà e della onerosità dei trasporti?

Le riserve che affiorano qua e là verso questo moderno, rapido ed economico mezzo di collegamento, non meritano una eccessiva considerazione perchè traggono origine in larga misura da motivi che mal si conciliano con l'interesse della collettività. Quando alcuni anni or sono il collega Filigheddu dette

l'avvio al discorso sulle navi traghetto, vedeva giusto, perchè egli prevedeva il sorgere di esigenze particolari connesse allo sviluppo generale, specialmente sul piano agricolo. E dove mai potremmo vedere in seguito, e a più diffuso raggio, ubertose campagne se non prevalentemente nei campidani? Lentamente, certo, ma a questo dovremo arrivare. Dai campidani, cioè da tutte quelle zone a Sud di Oristano, affluirà la maggior quantità di merci di provenienza agricola.

Ora, è un po' difficile fare delle previsioni o dei calcoli, ma così, ad occhio e croce, per avere un'idea di quello che potrà essere il volume del carico che procurerà il settore agricolo dei campidani, basta pensare che ogni ettaro di coltura irrigua investito ad ortofrutticoltura o ad altre produzioni e destinato ad uscire dalla Isola, dà quintali di merce estremamente delicata. Basterà moltiplicare la estensione di questi campidani per una produzione media di 100-150 quintali, produzione che, naturalmente, non andrà tutta oltremare, ma verrà comunque prodotta. Ovviamente, solo se ci saranno serie prospettive di facile esportazione il fenomeno si verificherà, diversamente gli orientamenti dovranno essere modificati e presi in direzione diversa, o perlomeno in direzione non completamente orto-frutticola. Come si può pensare che il servizio di Golfo Aranci, ancorchè potenziato, possa assolvere al compito di assicurare il pronto smaltimento di un volume di traffico che solo per l'agricoltura, come detto, potrà raggiungere dimensioni molto vaste? E ciò naturalmente a prescindere dal fatto che vi è la impossibilità materiale, per la insufficienza della rete ferroviaria, di assecondare le esigenze di queste confluenze e indipendentemente dalla considerazione che questo sarebbe un assurdo economico, tanto sul piano dei costi di trasporto, quanto su quello generale.

Io ho voluto porre l'accento sulle specifiche esigenze dell'agricoltura, ma è chiaro che non soltanto l'agricoltura necessita di questo servizio, perchè in un mutato clima economico tutti i traffici subiranno formidabili incrementi ed alle navi traghetto non solo le derrate agricole

sono interessate, ma anche altre merci, sia in arrivo che in partenza. E' noto che il porto di Cagliari, con scarsa ed antica attrezzatura, oggi smaltisce a stento un traffico che si aggira sui due milioni e 300 mila tonnellate di merci annue. Dico «a stento», perchè tutti sanno come l'antieconomico prolungamento degli ancoraggi delle navi è un fatto che gli operatori commerciali devono lamentare quasi quotidianamente per la indisponibilità delle banchine o per la insufficienza delle stesse. Se a questo traffico si pensa di poter aggiungere il nuovo, speriamo in sempre maggior accrescimento, la mancata istituzione di un servizio diretto di navi traghetto apporterà nuove e serie difficoltà.

Credere che il nostro porto possa avere la capacità intrinseca di assolvere con i mezzi tradizionali ai compiti che dovrà svolgere senza provocare inconvenienti veramente deleteri, è assurdo. Del resto, l'incremento dei traffici assoluti è già in atto e ce lo dicono le statistiche molto chiaramente. Il problema è dunque già da oggi sul tappeto; forse lo era anche ieri, ma oggi lo è in modo particolare e maggiormente lo sarà domani. Quale gravità assumerà questo essenziale problema domani, se non si provvederà in tempo? Si tenga conto che le navi traghetto non ingombrano a lungo le banchine in quanto i vagoni vengono caricati nelle stazioni di partenza evitando così lunghe operazioni nei porti. Noi non crediamo che la istituzione della testa di ponte di Cagliari verso Civitavecchia, attraverso le speciali navi, risolva completamente il problema dei traffici, ma indubbiamente lo semplificherà notevolmente, appagando nello stesso tempo le legittime esigenze, non solo del settore agricolo, ma anche degli altri settori.

La realizzazione di questa iniziativa permetterà inoltre di esaminare con maggiore calma il problema nel suo complesso, compreso lo aspetto connesso ai traffici turistici, per i quali si hanno prospettive felicissime. Anche questo tipo di traffico non è fatto di sole persone, ma anche di automezzi; tutti sanno quale triste esperienza sia quella di dover affidare alle navi di linea il proprio automezzo. Abbiamo un

po', credo, fatto tutti questa esperienza. Riguardo alle altre considerazioni che in materia si potrebbero fare, ho già detto che la mozione è molto esplicita e, a mio avviso, contiene i dati e le considerazioni necessarie e sufficienti per giustificare la sua presentazione ed il suo accoglimento. (*Approvazioni al centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole Pazzaglia ha facoltà di illustrare la sua mozione.

PAZZAGLIA (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che noi possiamo soltanto molto brevemente, sommariamente, — perchè il farlo in termini più ampi comporterebbe una discussione troppo lunga, data l'ora — fare l'esame della situazione delle comunicazioni interne della Sardegna e dalla Sardegna al Continente. Dobbiamo sentire dire che vi è stato indiscutibilmente nelle comunicazioni fra la Sardegna ed il Continente uno sviluppo ed un incremento, ma che a questo incremento si è arrivati sempre in ritardo, cioè sempre dopo lo sviluppo del traffico dei passeggeri e delle merci. Ecco, quindi, il motivo per cui a nostro avviso si impone la necessità di redigere oggi, giacchè non è stato fatto in passato, un programma completo dello sviluppo delle comunicazioni marittime, aeree e delle comunicazioni interne della Sardegna, ferroviarie e stradali.

Non si può continuare col metodo finora messo in atto, cioè cercare di tamponare le falle che si aprono di fronte al presentarsi di nuove situazioni, di agire cioè sempre dopo che queste falle sono già aperte, con provvedimenti contingenti, limitati o parziali che non risolvono tutto il problema dei trasporti. Dirò di più: dobbiamo fare un programma che tenga conto non dell'avvenire prossimo, ma dell'avvenire più lontano. Dobbiamo essere quindi anzitutto in grado di prevedere l'incremento del traffico. Il Piano di rinascita, come tutti sappiamo, lascia aperta la soluzione dei problemi in questi settori fondamentali ad altre iniziative, ad altri interventi, ad altri programmi. Debbo ricordare quale è l'importanza delle comunicazioni per la nostra Isola. A tal fine dirò molto breve-

mente che risolvere il problema delle comunicazioni e dei trasporti significa rompere, sotto l'aspetto economico e sotto l'aspetto sociale, lo isolamento della Sardegna nei confronti di tutta la Penisola. Ancora oggi muoversi dalla Sardegna è disagiata; il muoversi dalla Sardegna costituisce veramente un qualche cosa che non può considerarsi uno spostamento normale e facile come in tante altre parti d'Italia. E, poichè i trasporti delle merci sono tuttora costosi, io posso condividere — senza ripetere gran parte di quello che è stato detto in precedenza — la necessità di porci anche sotto questo profilo in condizioni di competitività con altre zone di produzione. Per facilitare la esportazione dei prodotti agricoli, dei prodotti industriali, dei prodotti artigianali dobbiamo infatti subito risolvere il problema dei costi dei trasporti marittimi e quello dei trasporti ferroviari. Esaminiamo a questo punto quali sono oggi i mezzi marittimi in funzione per fare un esempio del ritardo e della inadeguatezza dei provvedimenti finora adottati. Sono in servizio navi che furono studiate per altri usi, navi che, per quanto riguarda la stabilità nel mare, lasciano molto a desiderare, e per quanto riguarda la divisione, la utilizzazione dello spazio, lasciano ancora maggiormente a desiderare. Basta considerare al riguardo che mentre le classi prima e seconda si presentano decorose, vi sono ancora su queste navi, e costruiti appositamente per le linee attuali, i cameroni di 50 persone per la terza classe. Nelle classi più economiche si viaggia ancora — lo dobbiamo dire molto chiaramente — in condizioni intollerabili.

Abbiamo inoltre constatato, in questi anni, che contro i provvedimenti tendenti a realizzare l'incremento dei servizi vi è stato un incremento del traffico ancora più notevole. Noi siamo passati da un traffico passeggeri nelle linee marittime, dalle 387.633 persone del 1953 alle 854.844 del 1961. Tali cifre provano che i mezzi di cui disponiamo sono diventati assolutamente inadeguati; e provano, però, soprattutto quanti potrebbero essere i passeggeri per la Sardegna, quanto rilevante potrebbe essere il movimento fra la Sardegna ed il

Continente, se non esistessero quelle condizioni, quelle difficoltà che noi tutti conosciamo. Quanta gente rinuncia a muoversi dalla Sardegna o a venire in Sardegna? Quando, per poter affrontare il «viaggio» in Sardegna, che rappresenta purtroppo ancora una grossa difficoltà, si deve prenotare il posto due mesi prima, ovvero chi si trova nella necessità di viaggiare all'ultima ora si vede respinto nelle banchine, si vede praticamente costretto a restare giorni in attesa della possibilità di partire, evidentemente molte persone mancano dal conto che noi potremmo fare del movimento dei passeggeri! Quante persone che dovrebbero venire in Sardegna, quante persone che avrebbero necessità di venire in Sardegna, specialmente in determinate stagioni dell'anno, sono costrette a rinunciare ai viaggi in Sardegna o anche dalla Sardegna al Continente? E purtroppo pare che ci stiamo avviando verso analoghi situazioni per i trasporti aerei.

In merito a questi ultimi sarò molto breve, anche perchè sono stati adottati alcuni provvedimenti, in questi giorni, che possono considerarsi, soltanto per l'immediato futuro, iniziative quasi sufficienti. Dirò piuttosto che anche l'incremento dei traffici aerei è stato notevole; ed è stato tale, da dieci anni, che molta gente non si è mossa dalla Sardegna o per la Sardegna per mancanza di un posto. L'aereo è il mezzo celere, il mezzo modernissimo; e anche l'aereo, in determinate stagioni, deve essere prenotato giorni e giorni prima, perchè altrimenti non si ha la possibilità di partire.

Il nostro intervento in questa sede si differenzia da tutti gli altri per alcune iniziative che noi proponiamo nel settore delle comunicazioni stradali e delle comunicazioni ferroviarie.

Tra l'altro, noi abbiamo presentato, anche sull'argomento delle comunicazioni ferroviarie, una interpellanza, che, sostanzialmente, è stata ripresa nella mozione. Recentemente, il Presidente della Giunta regionale ha avuto un colloquio con il Ministro ai trasporti del Governo cosiddetto della convergenza; e, se noi non andiamo errati, in questo colloquio il Ministro ai trasporti avrebbe esposto al Presidente del-

la Giunta regionale quali erano gli intendimenti del Governo per quanto attiene allo sviluppo delle ferrovie in Sardegna. Noi non sappiamo se il Presidente della Giunta regionale abbia visto soddisfatte le sue richieste, nè quali siano state le sue richieste e ancor meno se in esito al colloquio egli sia rimasto, invece, insoddisfatto. Certo è che mentre questa assemblea si è preoccupata da tanti anni di trattare tanti argomenti e tanti problemi, il problema del miglioramento dei servizi ferroviari in Sardegna è rimasto completamente trascurato. Vi sono state — di contro — affermazioni infondate, quali quelle che si leggono, per esempio, nella relazione della Commissione economica di studio del Piano di rinascita, secondo le quali il raddoppio dei binari nella tratta fra Cagliari e Decimomannu era una cosa già fatta nel 1957, mentre siamo arrivati al 1962 — sono passati quindi molti anni — e tale raddoppio non solo non c'è stato in quella tratta, ma neanche nel più breve tratto Cagliari - Elmas.

Il problema delle ferrovie sarde è grave quanto quello dei trasporti con il Continente. Basta consultare un orario ferroviario della Sardegna per rendersi conto dello stato di arretratezza nel quale funzionano le ferrovie. I treni cosiddetti direttissimi, in Sardegna, i treni che vengono indicati come una grande conquista di questi ultimi anni, i treni cioè più veloci, viaggiano ad una velocità commerciale di poco più di 60 chilometri all'ora. Basta questa indicazione per dire quale è la grave situazione delle ferrovie. Non si possono ulteriormente attendere promesse di impegni e dichiarazioni quando, giunti al 1962, noi viaggiamo in queste condizioni. Il Governo dovrà fare un piano completo di ammodernamento, prevedendo la sistemazione definitiva del servizio ferroviario.

Quali debbano essere i provvedimenti da adottare e quale debba essere il piano «ferroviario» per la Sardegna, noi abbiamo indicato molto succintamente, ma molto chiaramente, nella nostra mozione. Aggiungo che tale ammodernamento delle ferrovie è fondamentale. Se noi dovessimo risolvere il problema dei trasporti, se dovessimo ottenere la istituzione di na-

vi traghetto anche su altre linee, come abbiamo chiesto per la linea Cagliari - Civitavecchia e per la linea Portotorres - Genova, senza tuttavia aver ottenuto l'ammodernamento del servizio delle ferrovie, anche le navi traghetto si troverebbero a svolgere il loro servizio in condizioni di grave difficoltà.

Per esaurire l'argomento bisognerà aggiungere che purtroppo nel campo delle ferrovie si sono fatti molti errori. Oggi si cerca di rimediare all'errore enorme dell'ammodernamento delle Ferrovie Complementari, che dovevano essere invece in parte sostituite da servizi automobilistici e in parte statizzate. Si cerca di ovviare all'errore con i sistemi di vagoni a doppio scartamento, diciamo così, che pare abbiano dato risultati soddisfacenti. Evidentemente ormai l'errore è fatto, ormai lo ammodernamento è fatto, e purtroppo non si può oggi ottenere con facilità un ripensamento su questo problema. Non c'è altra soluzione che mettere in atto subito quel sistema dei carrelli adatti, per cercare di eliminare gli inconvenienti del doppio scartamento. Esiste però la possibilità di fare ancora qualche cosa per quanto riguarda il problema delle Ferrovie Complementari, ed è questo che noi particolarmente chiediamo alla Giunta. C'è ancora la possibilità di eliminare uno di questi tratti di Ferrovie Complementari, quello fra S. Antioco e Carbonia, per trasformarlo in tronco statale. E' fondamentale, questa modificazione, anche per ridare vita al porto di Sant'Antioco; soltanto in questo modo esso potrebbe diventare il porto di tutto il Sulcis, porto commerciale nel quale potrebbero essere sbarcate e imbarcate molte merci e trasportate all'interno con il servizio ferroviario dello Stato.

Data l'ora tarda, debbo passare subito allo esame delle comunicazioni stradali. Non porterò dati di raffronto — sarebbe lungo esaminarli — fra comunicazioni stradali in Sardegna e comunicazioni stradali nella Penisola. Basta dire che la Sardegna è esclusa dalle autostrade, mentre si fanno progetti di autostrade per zone forse meno importanti della Sardegna. Il minimo che noi possiamo ottenere oggi è che le strade statali fondamentali della nostra Isola

IV LEGISLATURA

LV SEDUTA

23 MARZO 1962

vengano trasformate in superstrade che rispondano a criteri moderni, tenendo presente, a tale proposito, che le cosiddette superstrade a tre corsie sono giustamente considerate superate. Non è possibile accettare che al traffico sempre più notevole della nostra Isola non debbano corrispondere vie di comunicazione stradali sufficienti ed adeguate.

Abbiamo nella nostra mozione trattato anche la situazione delle strade provinciali. Qui il discorso si fa ancora più difficile, ed è necessario esaminare le condizioni delle strade provinciali. La Giunta si è preoccupata di accertare quali sono le condizioni delle strade provinciali? Condizioni di manutenzione e condizioni di ammodernamento? E, tra l'altro, si è preoccupata la Giunta di accertare il perchè le Amministrazioni provinciali non prendano in consegna quelle strade che sono state classificate provinciali in virtù della nuova legge, dell'ultima legge sulla classificazione delle strade? Quante strade, che dovrebbero essere prese in «carico» dalla Provincia, sono tuttora abbandonate perchè non essendo più comunali, non vengono mantenute dal Comune e la Provincia non le vuol prendere in consegna perchè non sono state adeguatamente sistemate? Quante sono? La Giunta si è preoccupata di esaminare questo aspetto del problema delle comunicazioni sarde e di intervenire presso lo Stato perchè, attraverso la Cassa per il Mezzogiorno, si attui in Sardegna un programma di sistemazione delle strade per renderle veramente praticabili e transitabili? Non so se sull'argomento potrà rispondere l'Assessore al turismo e trasporti, o se dovrà rispondere l'Assessore ai lavori pubblici, ma è necessario che io domandi cosa si è fatto per eliminare tutte le condizioni (che abbiamo più volte messo in luce) che rendono intransitabili le strade recentemente sistemate da parte della Regione.

Ecco quali sono i problemi da affrontare, ed è inutile affrontarli parzialmente. E' possibile condividere la impostazione di alcune mozioni presentate su questi argomenti: potrà essere infatti utile istituire un servizio di navi traghetto tra Cagliari e Civitavecchia, ma è certo che il problema dei trasporti non si ri-

solve con la istituzione di una nave traghetto sulla linea Cagliari - Civitavecchia. Il problema dei trasporti non si risolverebbe neanche attuando le altre proposte contenute in altra mozione, che nascono da visioni parziali, settoriali del problema dei trasporti, che deve essere affrontato, invece, nella sua interezza, con un programma che vada dalle linee marittime alle linee aeree, dalle ferrovie alle comunicazioni stradali. Diversamente, ci troveremo sempre o a risolvere il problema delle ferrovie, lasciando completamente insoluto quello dei trasporti stradali, oppure ad affrontare, per esempio, il problema dei trasporti marittimi, lasciando però la rete ferroviaria, la rete stradale assolutamente inattrezzate, assolutamente inadatte a servire coloro che in Sardegna si trasferiscono con i loro mezzi o eseguono trasporti dalla Penisola alla Sardegna. Ecco, quindi, il motivo per cui noi abbiamo proposto che venga esaminato dal Consiglio il problema integrale dei trasporti e delle comunicazioni, insistendo a che la Giunta regionale si muova, presso il Governo, perchè questo programma di sistemazione delle comunicazioni venga affrontato con la massima celerità e soprattutto con la massima obiettività. *(Consensi a destra).*

Sulla partecipazione delle Regioni autonome all'elezione del Capo dello Stato.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare lo onorevole De Magistris. Ne ha facoltà.

DE MAGISTRIS (D.C.). Non credo sia sfuggito all'onorevole Presidente il passo che i Presidenti dei Gruppi parlamentari del Movimento Sociale Italiano e del Partito Democratico Italiano di Unità Monarchica hanno compiuto avant'ieri perchè alla elezione del Presidente della Repubblica non vengano invitate a partecipare le delegazioni dei Consigli regionali. Il passo è stato fatto nei confronti del Presidente della Camera nella sua qualità di Presidente dell'assemblea che dovrà procedere alla elezione del Presidente della Repubblica.

Io credo che il motivo addotto — una particolare interpretazione della seconda norma transitoria della Costituzione — sia infonda-

to. Anche le ragioni di ordine pratico e politico portate a sostegno della tesi mi sembrano non valide. Secondo tale tesi, chiamando alla elezione soltanto i rappresentanti delle Regioni a Statuto speciale — e non anche i rappresentanti delle Regioni a Statuto ordinario, non ancora costituite — si porrebbe in essere un illegittimo privilegio.

Che tale interpretazione della seconda norma della Costituzione non sia accettabile mi pare non sia difficile dimostrare. La norma prescrive che «Se alla data della elezione del Presidente della Repubblica non sono costituiti tutti i Consigli regionali, partecipano alla elezione soltanto i componenti le due Camere». Ebbene, tenuta presente la data di emanazione della Costituzione, è lecito arguire che la norma concerne esclusivamente il caso transitorio che stava innanzi alla scadenza dell'Assemblea Costituente.

Non è questa la sede per discutere il problema, anche perchè non compete a noi interpretare in via definitiva la norma in questione; ma a noi preme far rilevare che la partecipazione delle delegazioni dei Consigli regionali esistenti è ormai divenuta prassi. Nel 1955, infatti, le delegazioni regionali hanno partecipato alla elezione del Presidente della Repubblica. Negare la validità di questa prassi, oltrechè interpretare erroneamente una norma della Costituzione, significa anche negare ai Consigli regionali — in particolare al nostro — il diritto di esprimere la propria rappresentanza per la elezione del Capo dello Stato; ledere un nostro diritto acquisito e, in sostanza, non riconoscere il prestigio, la rilevanza delle assemblee regionali.

Ritengo doveroso esprimere la mia protesta per quella presa di posizione, che offende non solo un nostro diritto, ma il prestigio stesso della nostra assemblea, che noi dobbiamo difendere.

PRESIDENTE. La Presidenza del Consiglio condivide l'opinione espressa dall'onorevole De Magistris e la farà presente nella sede opportuna. Naturalmente, se ella, onorevole De Magistris, volesse provocare un voto del Consiglio

sulla questione dovrebbe valersi delle vie regolamentari.

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

PAZZAGLIA (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole De Magistris non perde occasione per muoverci degli appunti. Ma noi, poichè forse siamo molto più tolleranti di lui, non lo ripaghiamo della stessa moneta. In questa occasione, non posso però fare a meno di intervenire.

Egli ha parlato di una iniziativa assunta dal Presidente del nostro Gruppo alla Camera dei deputati, d'accordo, mi pare, con il Presidente del Gruppo del Partito Democratico Italiano. In sostanza, il problema verte sulla interpretazione della seconda norma transitoria della Costituzione, che dice: «Se alla data della elezione del Presidente della Repubblica non sono costituiti tutti i Consigli regionali, partecipano alla elezione soltanto i componenti delle due Camere». Il Presidente del Gruppo parlamentare del Movimento Sociale Italiano ha posto semplicemente un problema di interpretazione. Questa norma era valida soltanto per la prima elezione del Presidente della Repubblica, oppure rimane valida per sempre? Sotto il profilo strettamente giuridico, io debbo condividere la seconda conclusione, perchè mi sembra ovvio che la norma mantenga vigore fino a che non venga a cessare la fattispecie concreta cui si riferisce. Da un punto di vista giuridico, pertanto, la nostra interpretazione è corretta.

La discussione sulla opportunità di rispettare la prassi instaurata nel 1955, allorchè il Presidente della Camera ritenne opportuno invitare i rappresentanti delle Assemblee regionali a Statuto speciale a partecipare alla votazione, è di carattere politico, non giuridico. In proposito, potrei condividere questa opinione: il precedente può, in determinate situazioni, costituire un indirizzo accettabile.

Ciò, naturalmente, non esclude che la questione possa essere sempre sollevata; la decisione del Presidente della Camera non è una sentenza della Corte Costituzionale! Se il Presidente della Camera, in altra occasione, ri-

tenne di agire in un determinato modo, evidentemente oggi gli si può chiedere di agire in modo più conforme alla legge. Del resto, che il precedente non costituisca preclusione è pacifico: per esempio, il precedente non ha impedito che più volte alla Camera si sollevasse la questione della rilevanza, agli effetti della maggioranza, del numero delle astensioni dal voto.

Rimane da esaminare se la tesi sostenuta dal Presidente del Gruppo parlamentare del nostro partito rappresenti una mancanza di rispetto nei confronti di un'assemblea o di più assemblee; questa è la opinione dell'onorevole De Magistris, il quale, come al solito, coglie ogni occasione per muovere appunti e critiche a noi con un certo tono, che non è quello che noi siamo soliti usare in questa assemblea. Nella lettera indirizzata al Presidente della Camera, l'accento è caduto esattamente su un altro aspetto del problema, che è di carattere politico: non si creerebbe, con quella prassi, una disparità di trattamento, non essendosi ancora proceduto — aggiungo: fortunatamente — all'istituzione delle Regioni a Statuto ordinario? Evidentemente l'interrogativo ha il suo peso e deve essere preso in attenta considerazione.

Possono esservi, in materia, opinioni diverse. Posso anche comprendere un dibattito sulla interpretazione di una norma, sulla opportunità politica di una determinata azione; ma non posso certo, in conclusione, accettare le accuse rivolte dall'onorevole De Magistris al Gruppo parlamentare del Movimento Sociale Italiano.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare lo onorevole Girolamo Sotgiu. Ne ha facoltà.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Credo che questa, sia pur rapidissima, discussione sia sostanzialmente utile, perchè ha introdotto un ulteriore chiarimento in una situazione che, in realtà, si trascina fin dalla costituzione di quest'assemblea, nei riguardi della posizione dei Gruppi monarchici — tempo fa ce n'era più d'uno — e nei riguardi del Gruppo missino relativamente all'Istituto autonomistico. Que-

sta discussione apporta un utile elemento di chiarezza... (*interruzioni a destra*). Onorevole Pazzaglia, son lieto della sua interruzione, perchè penso che non potrà poi dolersi quando, a sua volta, le accadrà d'essere interrotto... Un elemento di chiarezza, dicevo, poichè l'onorevole De Magistris ha — secondo me, giustamente — denunciato un certo atteggiamento decisamente antiregionalista, che nasce dalla ideologia dei due partiti, assunto, alla Camera, dai Gruppi monarchico e missino.

La pur breve risposta dell'onorevole Presidente del Consiglio è stata, a mio modo di vedere, soddisfacente e chiara, perchè in essa si è manifestata la volontà di compiutamente difendere, come nel 1955, i diritti della Regione Sarda.

Peraltro, è importante sottolineare, a mio avviso, che l'atteggiamento antiautonomista del Movimento Sociale Italiano e del Gruppo monarchico non si manifesta soltanto in campo nazionale, ma si concreta chiaramente anche in campo regionale, anche in questa assemblea. Posto dinanzi ad una scelta chiara, e, cioè, se il Consiglio regionale deve, anche in questa occasione, eleggere i suoi rappresentanti per la elezione del Presidente della Repubblica, l'onorevole Pazzaglia ha fatto palesemente intendere che, a suo modo di vedere, la cosa non deve essere fatta. Ci troviamo, dunque, dinanzi a una chiara affermazione di disprezzo della autonomia regionale, e direi anche di disprezzo di questo Consiglio... (*interruzioni a destra*). La mia è una interpretazione che deriva dalle parole che sono state qui pronunziate.

Mi sembra, concludendo, che questa brevissima discussione abbia portato, ripeto, un elemento di notevole chiarezza in questa assemblea. Ora sappiamo qual è l'atteggiamento del Movimento Sociale Italiano nei confronti della Regione Autonoma della Sardegna e dell'autonomia regionale.

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

CAMBOSU (P.S.I.). Il nostro Gruppo condivide la protesta elevata dall'onorevole De Ma-

gistris e fatta propria dall'onorevole Sotgiu a proposito dell'atteggiamento assunto dai Presidenti dei Gruppi parlamentari di destra circa la partecipazione dei rappresentanti delle Regioni alla elezione del Presidente della Repubblica. Riteniamo che tale atteggiamento sia coerente con la lotta costantemente condotta dai Gruppi monarchico e missino, in Parlamento e in ogni altra sede, contro le autonomie regionali.

A mio avviso, non si può fare una distinzione fra autonomie ordinarie e autonomie a Statuto speciale. Per ciò che è stato possibile sapere attraverso indiscrezioni, quando il passo è stato compiuto i Presidenti dei Gruppi parlamentari monarchico e missino ignoravano che i rappresentanti della Sardegna avevano partecipato nel 1955 alla elezione del Capo dello Stato. Il loro atteggiamento non poteva perciò rappresentare se non la volontà di far valere l'interpretazione di una norma nel senso che ha illustrato l'onorevole Pazzaglia.

Il nostro Gruppo si associa alla protesta e rivolge preghiera all'onorevole Presidente di voler

provocare, se necessario, un approfondito dibattito in Consiglio, affinché questa assemblea, con una chiara riaffermazione dei suoi diritti, possa al più presto essere chiamata a designare i propri rappresentanti per la elezione del Capo dello Stato.

PRESIDENTE. Onorevole Cambosu, il Presidente non ha facoltà di aprire un dibattito se gli onorevoli consiglieri non si avvalgono dei mezzi previsti dal Regolamento. Ripeto ancora che mi farò parte diligente per la tutela di quelli che, a nostro giudizio, sono diritti acquisiti della nostra assemblea.

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

La seduta è tolta alle ore 13 e 50.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1962