

LVI SEDUTA

(POMERIDIANA)

VENERDÌ 23 MARZO 1962

Presidenza del Presidente CERIONI

INDICE

Mozioni concernenti le comunicazioni tra la Sardegna e il Continente (Continuazione della discussione congiunta):

ZACCAGNINI	1121
CAMBOSU	1124
FLORIS	1125-1138
SOTGIU GIROLAMO	1128
DE MAGISTRIS	1129
CONGIU	1132
MANCA	1132-1139
COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	1133-1134-1135 1136-1137-1138-1139
DEL RIO, Assessore ai lavori pubblici	1134
PREVOSTO	1136
URRACI	1136

Sul disegno di legge concernente: «Contributo straordinario a favore dell'En.Sa.E.»:

PRESIDENTE	1121
------------	------

La seduta è aperta alle ore 18 e 20.

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

Sul disegno di legge concernente: «Contributo straordinario a favore dell'En.Sa.E.».

PRESIDENTE. Relativamente al disegno di legge «Contributo straordinario a favore dello Ente Sardo di Eletticità» è pervenuto alla Presidenza il seguente fonogramma, inviato dal Rappresentante del Governo nella Regione Sar-

da: « In relazione at discussione in corso sul disegno di legge regionale numero 13 A concernente contributo straordinario at favore En. Sa. E., Presidenza Consiglio Ministri mi incarica informare per opportune valutazioni che Ministero esteri habet provveduto at inoltro disegno di legge at commissione C.E.E. at fine controllo preventivo di cui all'articolo 93 numero 3 del Trattato di Roma».

Sospendo pertanto la discussione sul disegno di legge.

Continuazione della discussione congiunta di mozioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione congiunta delle mozioni concernenti le comunicazioni tra la Sardegna e il Continente.

E' iscritto a parlare l'onorevole Zaccagnini. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI (D.C.). Onorevole Presidente, se noi ci rifacciamo all'ottobre scorso, quando è entrata in servizio la nave traghetto, e consideriamo quanto è successo subito dopo dobbiamo giungere alla conclusione che la richiesta del servizio ha largamente superato ogni aspettativa. Erano previste tre corse settimanali e si è dovuti passare immediatamente alle corse giornaliere; ma anche questo provvedimento non è stato sufficiente a soddisfare le richieste degli operatori economici. Il 5 di novembre — per ben due volte — l'Amministra-

zione delle ferrovie era stata costretta a sospendere l'accettazione delle merci da trasportare con il traghetto. Rapidamente è poi entrata in servizio la seconda nave traghetto, ma anche con questo rilevante potenziamento non si è risolto il problema dei collegamenti tra la Isola e il Continente: infatti, attualmente ci risulta che si sono formati degli ingorghi e che sono giacenti, nel porto di Civitavecchia, numerosi vagoni in attesa di poter essere avviati con la nave traghetto in Sardegna. Quindi, ripeto, la richiesta del servizio ha superato ogni nostra aspettativa.

La rinascita nel campo agricolo creerà nuovi problemi, in modo particolare per le merci deperibili e, per questo, dobbiamo preoccuparci di predisporre i mezzi necessari per evitare inconvenienti nel ramo dei trasporti.

Del problema si sono preoccupati anche gli organi centrali: esaminiamo rapidamente i programmi che sono stati predisposti. E' stato previsto l'adeguamento dei binari e di tutte le segnalazioni luminose; la sostituzione dell'armamento con rotaie più pesanti, eccetera; il raddoppio dei binari, limitatamente alla linea Cagliari - Decimo.

Il traffico sulle nostre linee ferrate è lento ed è reso tale dalle condizioni dei luoghi. Noi abbiamo un valico nei pressi di Macomer e troviamo condizioni analoghe di acclività verso Monti. Per necessità, per ragioni di aderenza, il traffico si svolge con lentezza, mentre nella pianura o con pendenze limitate si possono fare lunghi treni che trasportano grandi quantità di merci. Quando si debbono superare i dislivelli delle nostre strade ferrate, non si possono formare che treni limitati e così si appesantisce il lavoro, si rende più lento il traffico. Punto essenziale è quello di eliminare questo inconveniente e, per raggiungere lo scopo, abbiamo due mezzi: ricorrere all'adozione di motori Diesel oppure ricorrere all'elettificazione delle linee.

Il primo sistema è già in atto in parte nelle nostre ferrovie, e la mia interpellanza richiama l'attenzione sull'opportunità di ricorrere all'elettificazione. Prendere in esame questo mezzo, in Sardegna, secondo i criteri co-

munemente seguiti, porterebbe certamente a conclusioni negative, perchè il traffico è ancora troppo modesto nè il nuovo servizio di traghetto lo eleverà ad una quota di convenienza per un servizio a trazione elettrica a corrente continua: occorre però considerare che già la circolazione è pesante e stentata, e il nuovo traffico aggraverà ulteriormente la situazione; non bisogna dimenticare che le navi traghetto, come quelle di linea, presentano spesso inevitabili ritardi per le condizioni sfavorevoli del mare.

Dovendosi prevedere, in un prossimo futuro, trasporti più frequenti e veloci, è comunque evidente che si dovrà in tutti i modi scartare la trazione a vapore, che, oltre ad essere di per sé antieconomica, lo diventa maggiormente quando si adopera il carbone Sulcis, che, possedendo dal 30 al 45 per cento di materie volatili, non ha certo caratteristiche da consigliarne l'uso in forni di modeste dimensioni come quelli delle locomotive.

L'amministrazione ferroviaria va attuando un vasto programma sostitutivo dei servizi veloci, elettrificando quelle linee dove il traffico è più intenso e più forti le pendenze, e orientandosi, per le restanti linee ove tale soluzione, pur con tutti gli accorgimenti possibili, non sarebbe economica, verso la dieselizzazione dei servizi. Le linee ferroviarie sarde sono molto attive, ma con un traffico relativamente modesto. La soluzione ideale sarebbe quindi la trazione elettrica, per superare il problema della forte pendenza della linea, ma si urta in una difficoltà economica seria per l'elevato costo di impianto, se si elettrifica a 3.000 volts con corrente continua.

D'altronde, la Sardegna, sia attualmente sia con la messa in esercizio della Supercentrale, finirà per disporre di una imponente quantità di energia elettrica a prezzo relativamente basso da mettere a disposizione dell'industria e dei capitali privati ed esteri in cerca di conveniente investimento. La soluzione, che può risolvere e sfruttare questi diversi fattori di disponibilità, è la trazione elettrica monofase a 25 mila volts e frequenza industriale. Essa è conveniente soprattutto per le linee a forte

acclività e traffico non molto intenso, e lo è come impianto e come esercizio; ed è molto più economica della soluzione a corrente continua.

Questo sistema di trazione è ormai diffuso in Francia, nonostante la notevole estensione delle linee a 3 mila volts a corrente continua, così come si è esteso nella Svizzera, in Austria, in Olanda, in Germania, e ciò perchè presenta gli stessi vantaggi della trazione Diesel ed anzi su linee acclivi esso è certamente più favorevole. Orbene, la linea ferroviaria statale sarda si trova proprio in queste condizioni, in quanto si verificano proprio le seguenti circostanze: 1) notevoli disponibilità di energia elettrica a basso costo; 2) presenza di terne primarie private a 70 mila volts, che seguono assai da vicino la linea ferroviaria con sottostazioni vicinissime alle stazioni della ferrovia e con possibilità quindi di utilizzazione comune; 3) costo di impianto e di esercizio inferiore a quello della trazione elettrica a corrente continua.

Recenti studi hanno dimostrato che una tale soluzione è possibile, e le spese di trasformazione potrebbero essere ammortizzate nel giro di appena quindici anni. Dopo tale periodo si potrebbero realizzare delle economie veramente imponenti, e queste economie sarebbero certamente superiori a quelle di una soluzione Diesel. L'elettificazione presenta, rispetto alla dieselizzazione, il vantaggio di utilizzare la energia elettrica prodotta in Sardegna, ed in più potrebbe attirare l'attenzione di diversi gruppi industriali, quali la C.G.E., la Brown Boveri e simili, interessati alla costruzione di materiale monofase per l'estero. Oggi questi gruppi costruiscono questo materiale senza la possibilità di una sperimentazione in Italia, sperimentazione che consentirebbe loro di mettere a punto delle apparecchiature più convenienti.

Si avrebbe anche in Italia un campo di sperimentazione di prova, la Sardegna, che consentirebbe di entrare in possesso di tutti quei dati sperimentali e di esercizio che soli consentono una progettazione soddisfacente e tranquillante di locomotori di tal genere. Questi gruppi industriali seguirebbero questa attività e, direi, avrebbero addirittura interesse a far

sorgere industrie in Sardegna per la produzione di questi mezzi di trasporto.

Il consumo di energia per il servizio ferroviario statale, se non si passeranno a scartamento normale le linee Macomer - Nuoro e la Sassari - Alghero, dovrebbe aggirarsi, con il movimento che si verifica attualmente sulle ferrovie, sui 30-35 milioni di chilowattore all'anno, e non sarebbe una quantità eccessiva. La elettrificazione fatta con questi criteri porterebbe a delle spese di impianto limitate e a un esercizio successivo molto economico. D'altra parte, lo Stato italiano potrebbe acquisire una particolare esperienza di questo sistema qui in Sardegna e potrebbe quindi estendere questa esperienza su altre linee continentali a traffico analogo a quello che si verifica sulle linee sarde.

Il tempo corre più veloce di noi e delle nostre previsioni. In questa stessa sala, il 20 dicembre del 1960, parlando dei problemi dei trasporti, si diceva che si erano impostate delle navi traghetto: quelle navi che ancora non erano entrate in servizio e che sarebbero dovute partire da un porto non servito da tutte le linee ferroviarie. Si diceva che ci sarebbero state navi destinate a imbarcare tre treni carichi e, conseguentemente, le partenze dovevano essere periodiche, non frequenti, e che le navi traghetto non sarebbero servite per il trasporto dei generi deperibili, i più importanti del nostro commercio. Si affermava che non si sarebbero risolte nè attenuate le difficoltà della nostra produzione nel raggiungere i mercati di consumo. Si sosteneva che le difficoltà delle distanze non sarebbero state per nulla diminuite. Questo si diceva nel dicembre del 1960, in quest'aula; e con questo si dimostra come le nostre previsioni fossero in effetti errate e come occorra preoccuparci per l'avvenire dei nostri trasporti. Per ciò, mi sono permesso di chiedere all'onorevole Giunta regionale ciò che intende fare in questo campo, ciò che intende chiedere al Governo centrale, affinché il nuovo sistema di trazione con corrente alternata sia studiato e quindi attuato sulla rete ferroviaria della Sardegna. (*Consensi*).

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

CAMBOSU (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli consiglieri, il felice abbinamento alle tre mozioni in discussione di numerose interpellanze ed interrogazioni, che hanno attinenza con il problema dei trasporti che andiamo dibattendo, mi consente di poter illustrare brevemente l'interpellanza numero 56, che io ho avuto l'onore di presentare per il mio Gruppo, per chiedere un'inchiesta rigorosa sullo stato di efficienza, di igiene e di sicurezza delle ferrovie concesse della nostra Isola. Questo felice abbinamento mi consente di potermi inserire nel più ampio dibattito, che le mozioni hanno aperto sul problema generale dei trasporti e sulla politica generale dei trasporti per la nostra Isola.

Mi limiterò a poche osservazioni e considerazioni; ma non posso, non possiamo non rilevare che la Giunta regionale e noi tutti siamo in un certo senso responsabili di una carenza di iniziativa e, comunque, responsabili certamente di un grave ritardo rispetto ai tempi e alle esigenze che premono ed urgono.

Sono, infatti, in discussione tre distinte mozioni, ciascuna delle quali, nei rispettivi moventi e nelle rispettive conclusioni, tende a differenziarsi, qua e là, dalle altre, a proporre qualche cosa di nuovo, a superarsi, direi, vicendevolmente, ed a ricercare tuttavia, ciascuna per proprio conto, uno sbocco che in fondo è comune od ha almeno aspetti comuni e concordanti. Credo, perciò, che sia possibile raggiungere, al termine di questo dibattito, una sintesi sui moventi, sulle conclusioni delle singole mozioni.

Mi pare di dover porre in rilievo, basandomi sulla diversità delle date di presentazione delle mozioni, le correzioni e le aggiunte che sono state via via apportate. La prima mozione, dei colleghi comunisti, reca la data del 21 dicembre ed estende l'analisi ai problemi del collegamento marittimo tra la Sardegna e il Continente, tratta di una nuova organizzazione e degli strumenti legislativi che possono consentire una nuova politica, e non trascura il problema dei collegamenti interni della Sardegna, principalmente quelli delle Ferrovie dello Stato. La seconda mozione, dei colleghi

della maggioranza, porta la data del 20 febbraio e tratta solo del problema dei collegamenti marittimi tra la Sardegna e il Continente. Al 20 febbraio avevamo già un'esperienza consolidata dall'esercizio di diversi mesi di attività delle navi traghetto da e per Golfo Aranci. La terza mozione, dei colleghi del movimento sociale, è del 27 febbraio. Parla anch'essa dei problemi marittimi, di alcuni problemi di collegamento aereo (con particolare riferimento alla necessità del ripristino dell'aeroporto di Venafiorita) e di alcune esigenze di collegamento interno in rapporto soprattutto alle Ferrovie dello Stato.

La diversità delle date, le correzioni e le aggiunte di cui parlavo prima, mostrano come ciascun Gruppo abbia voluto arricchire il quadro dei problemi da trattare — forte della comune esperienza nata dalla prima attività nella nostra Isola delle navi traghetto — per allargare la discussione ad un orizzonte più vasto, quale è quello appunto di una armonica politica regionale dei trasporti.

Ora, comunque si voglia considerare la questione, rimane una profonda limitatezza, rappresentata, appunto, dal ritardo al quale accennavo nella mia premessa. E' vero che la stampa ci ha dato notizia di un certo incontro, di una certa riunione alla quale avrebbero preso parte il Presidente onorevole Corrias, il Sindaco di Cagliari, il Presidente dell'Amministrazione provinciale di Cagliari, il Presidente della Camera di Commercio di Cagliari, per sollecitare la istituzione dei servizi di navi traghetto fra Cagliari e Civitavecchia; ma è anche vero che non bastano questi incontri, più o meno ufficiali, di cui il Consiglio regionale, i rappresentanti della Sardegna, gli Enti locali, tutta la Sardegna, nulla sanno di preciso, per colmare il ritardo. Se ne volete la prova, vi dirò che il Consiglio comunale di Cagliari, relativamente al problema del collegamento marittimo tra Cagliari e Civitavecchia, non soltanto si è già posto il problema, ma lo ha esaurito con un ordine del giorno unanime, fin dall'8 di questo mese, dall'8 marzo.

Vi è un fatto curioso, che voglio ricordare. La mozione al Consiglio comunale era sem-

plice, e non sufficientemente motivata; ma, alla chiusura della discussione, è stato presentato dalla maggioranza, in particolare dal Gruppo consiliare comunale della Democrazia Cristiana, un ordine del giorno, che io ho qui con me, e che, manco a farlo apposta, è uguale, nel testo, nelle parole, nella punteggiatura, alla mozione numero 8 presentata dai colleghi della Democrazia Cristiana di questo Consiglio regionale. Identico...

FLORIS (D.C.). Cosa ci trova di strano?

CAMBOSU (P.S.I.). Ripeto, è soltanto una curiosità.

Effettivamente esiste un ritardo, e la colpa di esso io non ho voluto deliberatamente far risalire a una parte di questa assemblea, e neanche soltanto alla Giunta, ma all'intera assemblea, a tutti i Gruppi che sono qui rappresentati. Ho affermato che esiste un ritardo nei confronti di un problema così ampio, così interessante, come il problema dei trasporti. E conta certamente il fatto che il Consiglio comunale abbia potuto prendere in esame a Cagliari — e discutere e concludere — un tale importante problema, allargandolo a prospettive che non sono solo di Cagliari, arricchendolo di contenuto e dando ad esso un ampio respiro regionale e non solo regionale. L'ordine del giorno è stato presentato quindici giorni fa e — ripeto — all'infuori dell'interessamento di noi tutti.

Il problema, evidentemente, non può essere limitato al collegamento marittimo nè a quelle delle navi traghetto Cagliari - Civitavecchia, o Cagliari - Livorno; il problema delle navi traghetto si pone come problema generale non soltanto per la Sardegna, ma per tutte le Nazioni civili, per tutte le possibilità di ammodernamento che interessano oggi tutti. Per la Sardegna, in particolare, non interessano soltanto Cagliari - Civitavecchia o Cagliari - Livorno, ma interessano, e dovranno maggiormente interessare nel prossimo avvenire, i collegamenti con la Sicilia, con la Liguria, i collegamenti nel Mediterraneo, col Nord Africa, i collegamenti con tutti gli sbocchi commer-

ciali che certamente si presenteranno in conseguenza dell'attuazione del Piano di rinascita.

E dobbiamo stare attenti a non ricadere nella sorpassata concezione della nave traghetto, destinata soltanto al trasporto dei carri ferroviari. Queste navi traghetto con soli carichi di carri ferroviari sono di limitata utilità, secondo l'esperienza che se ne è avuta nei piccoli percorsi, come, ad esempio, quelli tra la Sicilia e la Penisola, o quelli inglesi, che coprono piccolissimi percorsi con carico esclusivo di carri ferroviari.

L'orientamento moderno è diverso. Io ho visto molti nuovi modelli su riviste e pubblicazioni. Le navi traghetto, che si stanno apprestando nei Paesi più evoluti dal punto di vista marinaro, sono o miste o prevalentemente orientate al carico di mezzi automobilistici con grandi possibilità di stivaggio, di incameramento. Anche autocarri o camion a cassone entrano nella nave, in grande quantità, e ne escono all'approdo senza grosse difficoltà di sicurezza di esercizio, di binari od altro, e raggiungono rapidamente le destinazioni, con grande vantaggio per le merci soprattutto deteriorabili, soggette a facile avaria.

Perciò, non possiamo assolutamente contenere il dibattito soltanto al collegamento marittimo tra Cagliari e Civitavecchia o tra Cagliari e qualche altro porto. Dobbiamo esaminare il problema delle navi traghetto nel suo insieme; e io penso che sarebbe stato bene anche discutere della possibilità di collegamento, nella stessa Isola, tra un porto e l'altro, delle possibilità del periplo della Sardegna attuato con navi traghetto. Perchè, se è vero che occorrono 13 ore da Civitavecchia a Cagliari via mare con qualunque nave, e se ne occorrono da Cagliari 6 o 7 per Olbia, dobbiamo tener presente che, quando avessimo istituito a Cagliari un servizio di navi traghetto Cagliari - Civitavecchia o Cagliari - Livorno o che so io, ci troveremmo ugualmente impelagati in mille difficoltà nei confronti del Campidano, dello stesso Campidano di Cagliari, della stessa zona di Oristano nei confronti dell'Iglesiente e del Sulcis, nei confronti dell'Ogliastra. Se voglio far venire le merci da Arbatax a Cagliari,

IV LEGISLATURA

LVI SEDUTA

23 MARZO 1962

sono 150 chilometri; se poi da Cagliari devo spedirle a Golfo Aranci, devo fare ancora oltre 300 chilometri, e poi devo caricare a Golfo Aranci e via di seguito per il Continente... Il problema, insomma, è anche quello di garantire agli altri porti della Sardegna il più rapido collegamento.

Quindi, non si tratta soltanto di un problema di Cagliari, non si tratta di un problema campanilistico o provincialistico per cui Cagliari voglia rivendicare o intenda rivendicare un vantaggio a scapito di Portotorres, di Golfo Aranci od Olbia. Si tratta di generalizzare il problema, di analizzarlo nel modo più largo, più avveduto, più coraggioso, nell'interesse delle popolazioni di tutta la Sardegna e in particolare degli altri porti sardi, da Alghero a Portotorres, da Arbatax a Bosa, a Oristano e via di seguito. In questi termini va visto il problema dal punto di vista del collegamento marittimo col Continente e, ripeto, non soltanto col Continente.

La soluzione del problema ha tuttavia subito delle forti remore. Ho qui il testo — inviato a tutti i consiglieri, a tutte le autorità — di una deliberazione della Camera di Commercio di Sassari, approvata all'unanimità in un ordine del giorno sottoscritto da tutte le Camere di Commercio della Sardegna, dagli Enti provinciali per il turismo, dagli Automobili Club di tutte le Province sarde. Leggendo e rileggendo questo testo, mi veniva fatto di pensare alla gloriosa tradizione delle Camere di Commercio, così come noi le abbiamo conosciute attraverso la storia fin dal loro primo sorgere e attraverso il grande progresso che hanno potuto realizzare in tutta l'Italia. Ebbene, accennando ai trasporti con navi traghetto — anche se si era nel mese di ottobre del 1961, cioè all'inizio dell'esperimento, che dette grossi fastidi, con notevoli limiti nel collegamento, fino alla totale interruzione per un mese intero — la Camera di Commercio di Sassari, come relatrice e con l'appoggio di tutte le altre Camere di Commercio sarde e degli altri enti che ho citato prima, si limita al problema ristretto, direi gretto, dei soliti balzelli portuali; e afferma che il servizio potrebbe es-

sere assicurato dagli stessi manovali delle Ferrovie dello Stato, escludendo i portuali, respingendo la possibilità ad assumere alle proprie dipendenze le poche persone che possano occorrere per fermare agli appositi ancoraggi i vagoni e gli automezzi. Non vedevano altro!

Le Camere di Commercio hanno considerato soltanto il problema dell'autonomia funzionale delle navi traghetto, della deroga all'articolo 110 del Codice di navigazione, vedendo la soluzione nell'eliminazione di quattro manovali delle compagnie portuali e dei relativi oneri che questi gruppi comportano prestando il loro lavoro onorevolmente, da decenni e decenni, in tutto il nostro Paese! Non è confortante vedere un problema trattato in tal modo dalle Camere di Commercio! Giustamente il senatore Zotta, Presidente della prima Commissione senatoriale per l'esame del disegno di legge sul Piano di rinascita, parlando dei trasporti, diceva: «E' fermo convincimento della Commissione che, accanto al problema della formazione professionale, occupi un posto preminente quello dei trasporti, alla cui soluzione è condizionato ogni processo di sviluppo economico della Regione. Si vuole alludere sia ai trasporti dell'interno dell'Isola sia a quelli tra l'Isola e il Continente. Il disegno di legge non reca alcuna disposizione sulla viabilità interna, e ciò significa che il problema rientra nell'ambito del programma che sarà compilato dagli organi competenti. Gli studi fatti in proposito hanno messo in evidenza le seguenti priorità: grande dorsale Cagliari - Sassari - Portotorres - Olbia; nodi terminali Cagliari - Oristano - Macomer - Sassari - Portotorres - Olbia - Nuoro; completamento del periplo sardo, strade di penetrazione interna. Il disegno di legge parla soltanto dei trasporti tra l'Isola e il Continente...».

Ho letto questa parte soltanto per far presente come da un lato si riconosca, già da tempo, che il problema dei trasporti è fondamentale per tutti gli sviluppi economici, per tutto il progresso economico dell'Isola, e da un altro si riconosca che il Piano di rinascita non prevede niente in materia di trasporti. E vi è il richiamo preciso alle autonomie funzionali,

tanto nella relazione Zotta, che ho citato, quanto nel disegno di legge all'articolo 24, dove appunto si parla delle autonomie funzionali. Il Senato ha soppresso il comma che riguardava l'autorizzazione al Ministero della marina per una deroga all'articolo 110 del Codice di navigazione, deroga che avrebbe consentito le autonomie funzionali delle navi traghetto e di altre attività portuali e industriali, per alcuni prodotti, in Sardegna, escludendo le compagnie portuali. Ho qui il testo definitivo del disegno di legge approvato dal Senato. Qui ci preoccupiamo soltanto di eliminare le compagnie portuali, dimenticando, tra l'altro, che una assemblea come il Senato, pur riconoscendo le esigenze di sviluppo dei trasporti come condizione fondamentale per il progresso armonico di tutta l'economia della Sardegna, non ha concesso la deroga prevista, non permettendo che le compagnie portuali venissero eliminate.

Non si tratta, però, solo delle compagnie portuali: i porti presentano ben altri aspetti. Le navi traghetto rappresentano i mezzi di collegamento, ma i porti sono lo strumento più importante che la Regione deve tenere in considerazione. Non si tratta di salvare le compagnie portuali, non c'è qui nessuno tra di noi, io credo, in tutta l'assemblea, che intenda porre come fondamentale il problema del salvataggio di quattro manovali, che provvedono soltanto all'ancoraggio, al carico e allo scarico, ricavandone certi compensi. Nessuno ha mai pensato di limitare il problema al salvataggio di questi lavoratori, che pure hanno acquisito tante benemerenze; lavoratori che sono in lotta non soltanto per difendere i loro legittimi interessi, ma anche per un problema generale dei trasporti, di assetto, di democratizzazione dei porti di tutta la nostra Isola, e non soltanto in essa, ma anche in tutto il Continente. Il problema dei portuali va appunto esaminato sotto questo aspetto. I porti devono avere i loro piani regolatori, i loro consorzi, la possibilità di una democratizzazione, ad evitare le angherie, le soffocazioni che danneggiano tutta la Sardegna, e non soltanto ristrette categorie di lavoratori.

L'interpellanza di cui sono presentatore mi consente di illustrare, sia pur brevemente, gli

aspetti delle ferrovie concesse nella nostra Isola. Nessuno di noi, del nostro Gruppo socialista, per l'attuarsi di alcune formule politiche in campo nazionale, è stato preso dalla psicosi delle nazionalizzazioni. In realtà, io sono stato spinto alla presentazione dell'interpellanza dai fatti di Fiumarella, dal disastro delle calabro-lucane, anche se debbo riconoscere che i disastri ferroviari, specialmente in quest'ultimo periodo, non coinvolgono soltanto le ferrovie in concessione, ma si estendono con gravi lutti anche a quelle dello Stato. Queste son ben gestite, anche se presentano dei difetti — di cui parlerò in seguito —, e sono un nostro grande orgoglio, perchè giudicate tra le migliori di Europa.

Continui incidenti si verificano in tutte le nostre ferrovie concesse, e quasi quotidianamente. Nel mese di novembre — l'hanno pubblicato tutti i giornali — abbiamo avuto due deragliamenti in una settimana sulla Mandas-Sorgono. Alcuni mesi fa la littorina Nuoro - Macomer stava per precipitare da un altissimo strapiombo e poteva accadere un'altra Fiumarella. La realtà è che le ferrovie concesse in Sardegna possono provocare ogni santo giorno una nuova Fiumarella. Il quotidiano «L'Unione Sarda» ha pubblicato una fotografia scattata lungo quello strapiombo.

L'ammodernamento sulla Macomer - Nuoro è avvenuto: hanno cambiato i binari, li hanno registrati, hanno rifatto anche le stazioni principali, ma hanno lasciato tutto il resto così come era prima. Le cantoniere non meritano neppure di essere chiamate stalle: sono una vergogna per qualunque terra civile. Non è stata modificata una sola curva. La curva dove la littorina si è fermata in bilico potrebbe chiamarsi veramente la curva della morte. Non vi è nessuno che viaggiando lungo quella tratta — io la percorro molto frequentemente — non corra un grave e continuo pericolo. D'altronde, anche recentemente, l'onorevole Assessore ai trasporti, il collega Covacovich, con estrema sincerità, rispondendo a una mia interrogazione circa la interruzione del servizio viaggiatori sulla Ortuabis - Sorgono, ha riconosciuto che il servizio viaggiatori è stato interrotto per ra-

gioni di sicurezza, per la incolumità stessa dei viaggiatori.

Non si tratta, ripeto, della psicosi di nazionalizzazione a tutti i costi. Qualcuno potrebbe pensare, ad esempio, che in Italia non ci sia bisogno di un regime di nazionalizzazione dei servizi ferroviari in quanto esistono le Ferrovie dello Stato. Io credo che le Ferrovie dello Stato, la istituzione dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato, non abbia mai rappresentato e non rappresenti oggi, in maniera assoluta, non dico un processo, ma nemmeno una parvenza lontana di nazionalizzazione totale. Tutte le altre diramazioni, tutti gli altri servizi, i più redditizi, quelli che garantiscono i migliori profitti, sono dati alle ferrovie in concessione, sono dati all'Edison, che gestisce le calabro-lucane, all'Edison, che gestisce le ferrovie Nord di Milano, sono dati alla S.I.T.A., sono dati alle Ferrovie Complementari, alle Strade Ferrate Sarde e alla Società Ferrovie Meridionali in Sardegna, sebbene quest'ultima sia in regime governativo commissariale. Nessuna nazionalizzazione esiste, nel settore.

Le Ferrovie registrano dei passivi spaventosi, nell'interesse di un'intera collettività. Nei grandi percorsi, nessuno potrà mai sostituire il treno come grande mezzo di trasporto di massa. Qualunque conflitto, il più accentuato, il più acceso, possa verificarsi in avvenire tra rotaia e gomma, mai si potrà sostituire il treno come mezzo di trasporto di massa per i lunghi percorsi. E dunque perchè lo Stato, che pur gestisce le sue ferrovie, opera delle concessioni alla S.I.T.A., alla Edison, alle altre società di cui ho parlato, spesso in concorrenza, spesso pagando paurosi passivi con disavanzi di bilancio dell'ordine di miliardi, come avviene per le ferrovie concesse della Sardegna?

Sulla sicurezza delle nostre ferrovie io mi permetto di citare qualche caso pratico. Le stazioni delle Ferrovie Complementari non sono illuminate. L'esecuzione delle manovre avviene senza un'adeguata illuminazione e gli scambi senza la presenza di manovali, per cui lo stesso personale viaggiante è costretto ad effettuare certi lavori. La scorta dei treni è affidata spesso a manovali avventizi, che non conosco-

no nè le norme regolamentari nè il profilo della linea, con grave pregiudizio per la sicurezza dell'esercizio. Molte cantoniere sono completamente disabitate. E' scarsa la manutenzione della linea perchè gli addetti sono destinati ad altri lavori di potenziamento per le esigenze continuative delle aziende. V'ha mancanza di impianti di segnalazione nelle stazioni, dove i dischi funzionano quando funzionano e sono sprovvisti di illuminazione per le segnalazioni notturne. E' scarsa, quando esiste, la manutenzione del materiale rotabile e non c'è protezione per lo stesso, per le automotrici, che sono di un tipo diverso, di un tipo speciale, soprattutto per i congegni elettrici. Le automotrici vengono lasciate all'aperto, all'addiaccio, e soggette ad avarie diventano vecchie e rugginose.

Per le Ferrovie Complementari e le Ferrovie Meridionali, entrate in gestione governativa commissariale, si è avuto qualche leggero miglioramento, almeno nell'economia di bilancio. Esistono ancora molti dischi di protezione illuminati a petrolio, onorevole Assessore! Buona parte dei dischetti di segnalazione, agli scambi delle stazioni, delle assuntorie e anche lungo linea, sono illuminati a petrolio o addirittura inesistenti. I fanali delle locomotive a vapore e i segnali di coda dei treni funzionano a petrolio! Basta un soffio di vento! I treni merci e con trazione a vapore sono col freno a mano. E', per questo, necessaria la riduzione di velocità ad un massimo di chilometri 35 all'ora...

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). All'epoca di Gagarin!

CAMBOSU (P.S.I.). Si marcia in pericolo continuo, dovuto alla scarsa azione frenante. I binari delle Meridionali sono in gran parte da revisionare! Quel poco che è stato revisionato è stato fatto molto affrettatamente, ed è necessaria una seria sistemazione, perchè alcune automotrici potrebbero sviluppare, e non possono farlo se non con pregiudizio della sicurezza dell'esercizio, una velocità di 90 chilometri orari. Le vetture dei treni a vapore, le conosciamo tutti, non soltanto per l'antiquata

fabbricazione in legno. Sono insufficienti, mancanti di ogni comodità, di riscaldamento, di tutto. Una cosa vergognosa. Locomotive a vapore di vecchio tipo, mentre dovevano mandare delle Diesel! Si è ritenuto, a un certo punto, che le Diesel non fossero necessarie. E i viaggiatori pagano le stesse tariffe delle Ferrovie dello Stato!

Parliamo delle case cantoniere. Andiamo in Ogliastro, a Mandas, a Gairo, fino ad Arbatax, e visitiamo qualche casa cantoniera. Niente è più indecoroso. Sono senza luce, senza servizi, senza pavimento, senza intonaco, senza acqua! Mai nessuno che mandi un manovale a dare una mano di calce, almeno per disinfettare o per allontanare il pericolo di eventuali epidemie! Questa è la situazione delle ferrovie concesse.

Non parlo nemmeno del personale, non ne voglio minimamente parlare, in questa occasione. Torneremo presto sulle condizioni gravissime in cui vive il personale, sulle ingiustizie cui è soggetto, sulle violazioni di legge che le Ferrovie Meridionali commettono mantenendo appalti di manodopera, contro le recenti disposizioni, osservate anche dai privati. Mi riservo a questo proposito di presentare all'onorevole Assessore apposita interpellanza od interrogazione.

Si annunciava, qualche mese fa, di voler smantellare, delle Ferrovie dello Stato, il tratto Villamassargia - Carbonia, e questo nella imminenza dell'approvazione del Piano di rinascita e dell'inizio della sua realizzazione! Una ferrovia costruita cinque anni fa! Noi sappiamo quanto costa una ferrovia, quanto sia duro costruirla. E' facile smantellare, lo abbiamo visto per i tronchi concessi da Villacidro ad Isili. Lo abbiamo visto soprattutto nelle Strade Ferrate Sarde, dove lo smantellamento è avvenuto in termini molto vasti. Ma come si può mai pensare di eliminare la Villamassargia - Carbonia, che serve una zona considerata suscettibile di generale sviluppo industriale ed agricolo? Nell'imminenza del Piano di rinascita si parla di smantellare la Villamassargia-Carbonia, questa è la situazione!

Avviandomi alle conclusioni, affermo che, a

nostro avviso, il problema dovrebbe essere visto sotto un aspetto più vasto di quanto non si faccia nelle mozioni presentate. D'accordo per i traghetti, con le riserve cui abbiamo fatto cenno; d'accordo che la Regione non possa disinteressarsi dei trasporti di massa, su cui non voglio parlare perchè ne ha parlato a lungo quest'oggi l'onorevole Marras; d'accordo per il potenziamento dei servizi dei collegamenti ferroviari, dell'ampliamento delle Ferrovie dello Stato e dei collegamenti con le ferrovie concesse, che debbono essere necessariamente statizzate; d'accordo per il collegamento aereo e per un collegamento, in Sardegna, dei porti attraverso il periplo al quale accennavo poc'anzi. Il mio augurio è che si possano raggiungere questi obiettivi e che la Regione possa veramente essere alla testa di questa importante rivendicazione, per una seria, nuova politica dei trasporti nell'interesse della nostra Isola. (*Consensi a sinistra*).

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'argomento che stiamo trattando in questa discussione, per quanto si possa sintetizzare con la parola «trasporti», pone alla nostra attenzione molti ed importanti e complessi problemi, da affrontare con una visione di assieme e da valutare in termini politici, facendo nel contempo uno sforzo perchè gli aspetti particolari — pur vivi e urgenti nell'opinione pubblica — non facciano perdere di vista il quadro generale. D'altra parte, una visione d'assieme non è facile, perchè bisognerebbe concordare le comunicazioni marittime e la sistemazione dei porti, gli orari ferroviari e le comunicazioni aeree... Anche in pratica questa concordanza è difficile, per i differenti tipi di finanziamento, per le diverse fonti e per le esigenze relative ai cosiddetti tempi tecnici di esecuzione.

Basti pensare ai problemi connessi con le superstrade. Il problema della Carlo Felice e delle altre strade a scorrimento veloce previste da Iglesias fino a Golfo Aranci, con un collega-

mento con Nuoro, considerando la questione in connessione con i porti di Golfo Aranci, Cagliari e Portotorres, ha un'importanza di grande rilievo. Non ci si può solo limitare al collegamento tra Portotorres, ad esempio, e l'Italia Settentrionale, ma occorre anche pensare al problema della sistemazione del porto di questo centro. Lo stesso dicasi per Cagliari, per Olbia — non basta pensare a Golfo Aranci —: anche Olbia avrà una parte del traffico che si svolgerà sulla superstrada.

I tempi di esecuzione della superstrada assai difficilmente però possono collimare con i tempi dei lavori portuali, e ancora più difficilmente concorderanno i finanziamenti. Mi pare che queste evidenti difficoltà concorrano a far sì che ciascuno di noi sia più portato ad esaminare il particolare, le cose che nel momento più gli stanno a cuore. Dico questo per giustificare l'impostazione che io do al mio intervento. In questo momento, mi stanno a cuore, in particolare, tre aspetti del grosso problema dei trasporti in Sardegna, e credo di trovare in essi una buona compagnia, una buona e numerosa compagnia. Primo è quello dell'inserimento della rete ferroviaria sarda nel piano di ammodernamento delle ferrovie che, in questi giorni, è in discussione alla Camera dei deputati. L'amministrazione ferroviaria si è trovata quasi improvvisamente dinanzi a grossi problemi di ampliamento e di ammodernamento suscitati dal servizio delle navi traghetto sulla Golfo Aranci - Civitavecchia. Grossi problemi, di cui non si può far colpa all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per non averli previsti. La linea sarda era adeguata al traffico che vi si svolgeva, formato prevalentemente da viaggiatori e, in piccola parte, da merci. Il movimento delle navi traghetto rovescia oggi la tendenza e porta ad un maggiore uso del binario da parte dei treni merci.

Se dovesse trovare accoglimento la mozione dei miei colleghi sulla linea delle navi traghetto tra Cagliari e Civitavecchia, il problema verrebbe aggravato notevolmente, perchè il movimento avrebbe due sbocchi di imbarco e il traffico dei vagoni merci avrebbe due poli. Non si dividerebbe la somma delle merci in due

parti, metà a Golfo Aranci e metà a Cagliari a seconda delle distanze, ma si avrebbe un incremento del traffico merci, per un complesso di ragioni che qua è inutile elencare. E' una norma oramai tanto pacifica che è diventata proverbiale: è la strada che crea il traffico, e anche il mezzo; ed è il mezzo buono e utile che crea l'incremento del traffico.

Il problema dell'ammodernamento della nostra rete ferroviaria e delle sue attrezzature non è di piccolo momento. Non ho cifre e dati sufficienti per poter azzardare delle indicazioni quantitative, ma credo che una quindicina di miliardi non siano troppi rispetto alle esigenze di risanamento della situazione, per quanto parte di questa spesa sia stata già prevista e forse troverebbe copertura al di fuori degli 800 miliardi di cui sta discutendo la Camera. Ad esempio, molto occorre per la parte di spesa relativa al raddoppio del binario sulla tratta Cagliari - Decimo, e può darsi che si renda necessario anche il raddoppio su altre tratte, come sulla Chilivani - Olbia e sulla Oristano - Decimo o sulla Sassari - Portotorres. Certo, non si possono fare previsioni esatte, perchè il movimento delle merci determinato dalle navi traghetto non è ancora conosciuto, e si può ipotizzare solo con approssimazione molto larga. Si può pensare che il traffico delle merci sarà di un certo numero di tonnellate all'anno, ma non dire come questo traffico si svolgerà nei dettagli. Solo l'esperienza potrà darci le indicazioni concrete necessarie.

Certo è che l'istituzione delle navi traghetto ha dimostrato che le previsioni, anche le più ottimistiche, sono state superate. Io ho presentato un'interpellanza, nella quale si chiedeva, in sostanza, che il numero nelle navi traghetto, dato il prevedibile incremento del traffico, venisse portato dalle tre attuali (due in servizio e una *in fieri*) a cinque, numero, questo, ricavato da previsioni attinte presso industrie che presumibilmente usufruiranno del mezzo e da informazioni assunte presso il servizio traffico commerciale delle ferrovie, che ha una buona conoscenza del mercato sardo. Buona parte di questo traffico sarà originato dalla linea a

IV LEGISLATURA

LVI SEDUTA

23 MARZO 1962

sud di Oristano, che potrebbe gravare sulla nave traghetto Cagliari - Civitavecchia. Non credo che sia ottimistica la richiesta presentata già da adesso per la istituzione anche di un altro servizio di traghetto. Non lo credo, perchè il movimento delle merci in Sardegna sta subendo delle evoluzioni tali da imporci il dovere di non lasciarci cogliere all'improvviso dagli avvenimenti, a prescindere dal fatto che il calcolo delle distanze è sempre quello che dà ragione alla istituzione di un nuovo mezzo ferroviario marittimo.

Si potrebbe discutere su un piano di politica tariffaria, di politica economica, ma purtroppo la discussione, oggi come oggi, non si può fare perchè manchiamo dei dati necessari. Si potrebbe fare un discorso generico di convenienza. E' il caso di immobilizzare tanti miliardi sulle navi traghetto, quando il servizio o il ribasso dei costi si potrebbe ottenere per altra strada? Oggi queste indicazioni non le abbiamo: oggi abbiamo, come unica indicazione concreta, il traffico merci e la diminuzione del costo di trasporto legato alla nave traghetto.

Tornando alla questione della sistemazione della rete ferroviaria, non ritengo necessario portare dei dati, che sono ben conosciuti dall'assemblea e dall'Assessore. I piazzali merci delle nostre stazioni erano stati costruiti per un movimento veramente modesto di pochi vagoni al giorno, ed ora c'è necessità di scali e di magazzini adeguati, per il deposito vero e proprio delle merci, anche temporaneo, ma che tenga comunque conto di un periodo di tempo che non sia soltanto quello immediatamente legato all'operazione di ritiro, di svincolo. Stante le capienze dei magazzini ferroviari esistenti in Sardegna, ciò è assolutamente impossibile. In Sardegna si dovrebbe, dato il volume del traffico, addirittura ritirare la merce dal vagone senza lasciarla un attimo in stazione.

Problemi, dicevo, che mi stanno molto a cuore sono quelli dell'ammodernamento, della taratura idonea della linea ad esigenze suscitate dal servizio di traghetto, quello delle strade a scorrimento veloce e quello del servizio

di traghetto tra Cagliari e Civitavecchia. Su quest'ultimo non credo di dover dire altro, perchè già è stata illustrata la mozione presentata dai consiglieri della mia parte; mentre per le strade a scorrimento veloce io sintetizzo del tutto il mio intervento invitando lo Assessore ai lavori pubblici a considerare come fino ad oggi sia stato impiegato il contagocce nei relativi finanziamenti. A questo metodo è dovuta la lentezza dei lavori.

I problemi posti dalle navi traghetto e quelli dovuti allo svegliarsi della nostra economia non debbono essere assolutamente resi insolubili dalla insufficienza delle strade. La legge sulle autostrade affida alla buona fortuna il finanziamento per le superstrade, compresa la Carlo Felice e le altre che vi si innestano. E' una battaglia politica, che richiede impegno, che esige continua e pressante attenzione. La Carlo Felice non la si può pensare avulsa dalle altre strade, su questo soprattutto insisto: la Carlo Felice è la strada più importante della Sardegna, ma, considerata a sè, assolve al compito di unire il porto di Cagliari a quello di Portotorres: se mancheranno gli innesti della Sulcitana, quello per Nuoro e quello per Golfo Aranci, la Sardegna avrà una bellissima strada di cui due terzi della sua popolazione non potranno godere se non indirettamente.

Io credo di poter concludere — pur ricordando che la materia è molto complessa — dicendo che il momento è favorevole a che si affrontino questi problemi con una certa globalità, un certo coordinamento. Il problema trova un momento favorevole perchè è molto sentito anche in campo nazionale. La legge sulle autostrade è carente nei nostri confronti, ma il Ministero — come ha detto poc'anzi lo Assessore — ha dimostrato una certa buona volontà di trovare il modo di venire incontro ad una parte delle nostre esigenze. Bisogna insistere per l'altra parte.

C'è poi tutto il problema del sistema viario e dei collegamenti marittimi, legato al futuro sviluppo della Sardegna, al Piano di rinascita. Sono problemi veramente imponenti. Con assoluta tranquillità...

CONGIU (P.C.I.). La Giunta però presenterà un programma di strade vicinali.

DE MAGISTRIS (D.C.). Non faccia dello umorismo, onorevole Congiu. Il problema delle strade vicinali è di grandissimo rilievo per le strutture agricole, anche se con esse non si intende di certo risolvere il problema generale delle comunicazioni.

Il problema delle comunicazioni marittime, problema ormai annoso, non legato soltanto al servizio della Tirrenia — tanto per intenderci —, dipende soprattutto dalla struttura dei porti. Non si può parlare di miglioramento delle comunicazioni marittime tra la Sardegna e la Penisola, se non si parla anche di miglioramento dei porti di imbarco per la Sardegna. Dobbiamo considerare il porto di Civitavecchia con la stessa cura che per il porto di Olbia, per quello di Portotorres, per quello di Cagliari. Le calate di Genova interessano il traffico merci della Sardegna, e così dicansi delle calate di Savona, che interessano il piccolo traffico di cabotaggio. Quando il Ministero dei lavori pubblici stanziava per le opere portuali tre o quattro miliardi, noi possiamo anche trovarci in contrasto con i rappresentanti politici di Savona, Genova, Civitavecchia, per la divisione della modesta torta, ma non dobbiamo dimenticare l'utilità di unirli a quei rappresentanti perchè i finanziamenti siano aumentati, perchè ogni porto che assolve a funzioni importanti della vita nazionale, e nostra, abbia le attrezzature e la manutenzione necessarie. Nei porti italiani manca addirittura la manutenzione ordinaria. Ripeto ancora che stiamo esaminando problemi di tale complessità che superano quasi le nostre capacità di affrontarli. Per questo, molte volte, un intervento nostro mal preordinato può compromettere altri interventi conseguenti.

Torno al problema concreto e attuale che ho sollevato con l'interrogazione presentata oggi stesso all'onorevole Assessore ai trasporti, il problema dei collegamenti ferroviari, marittimi ed aerei. Per amor di paradosso ho chiesto se era possibile riuscire ad ottenere ad un Cagliari una utile e tempestiva coinciden-

za per le grandi città dopo essere arrivato a Roma in aereo o a Civitavecchia con la linea diretta. Gli orari sono fatti in una certa maniera!... Quelli degli aerei e quelli ferroviari sono fatti in maniera da obbligare il viaggiatore alla perdita di due o tre ore per trovare una coincidenza per Milano, Torino, Venezia o Reggio Calabria! Non è, questo, un problema fondamentale della nostra economia, ma la celerità dei trasporti delle persone incide nei rapporti di affari. Anche questi inconvenienti rientrano nella grossa mole dei problemi sollevati da queste tre mozioni, che hanno, tutte, spunti e indicazioni veramente meritevoli di accoglimento da parte del Consiglio. (*Consensi al centro*).

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

MANCA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, interverrò sulla discussione generale e sull'interpellanza da me presentata. Le mozioni e le interpellanze comprendono un insieme di problemi e implicherebbero un discorso molto ampio, che potrebbe determinare decisioni e orientamenti su tutto l'arco della materia riguardante il sistema dei trasporti e dei collegamenti all'interno della nostra Isola e fra questa e il Continente. Sarebbe perciò auspicabile che si pervenisse a decisioni ed orientamenti ben precisi, tali comunque da costituire un impegno politico con tappe di realizzazione, con precisi tempi di attuazione da parte della Giunta regionale.

Poichè lo svolgimento della discussione ha toccato in misura più o meno ampia tutti gli aspetti del problema, ritengo di essere in parte liberato dall'onere di dovermi attardare su una serie di questioni già esaminate. Io intendo trattare, molto più brevemente di quanto non pensassi, due problemi: quello che riguarda le ferrovie concesse e l'altro che si riferisce ai porti e ai portuali.

Debbo ricordare che il problema delle nostre ferrovie concesse si presentò all'attenzione dell'opinione pubblica sarda già prima del 1950, come materia che richiedeva soluzioni diverse

da quelle date all'epoca della loro costruzione. Prima del 1950, quando cioè si intendeva smantellare gran parte dei tronchi ferroviari, furono proprio le insistenze dei Sardi di tutte le categorie economiche e degli stessi ferrovieri ad impedirlo, con la conseguenza, in parte positiva, dell'ottenimento della legge 1221 del 1952 per il riammodernamento, con una spesa allora indicativa di circa otto miliardi.

Non posso fare a meno di ricordare che anche in quella occasione il problema della statizzazione delle ferrovie concesse era sentito dalle categorie interessate, dai ceti produttivi, dalla popolazione; e la legge sul riammodernamento delle ferrovie concesse — a mio modo di vedere — non fu che un compromesso tra la richiesta radicale di statizzazione e la soluzione caldeggiata dalle autorità governative, sollecitate all'azione dall'impetuoso movimento sviluppatosi particolarmente attorno al 1949-50. Questa osservazione è necessaria, per rilevare una contraddizione fondamentale che purtroppo permane in tutto il settore dei trasporti in Sardegna e in Italia, e sulla quale ritornerò più avanti. Ma in quella occasione fu evidente — così come è evidente oggi, e ogni qual volta si affrontano richieste radicali circa la gestione, il tipo di gestione di queste ferrovie — che non si poteva fare un torto al conte Pasquini, proprietario di queste ferrovie.

Per comprendere i motivi dai quali nasce l'esigenza della statizzazione di queste ferrovie, mi riferisco a quanto ha detto stamane il collega Marras. Sono ragioni fondamentali, specie se ci si riferisce alla funzione alla quale assolvono oggi i trasporti, al carattere dei trasporti collettivi, alle necessità del trasferimento di molti operai e di impiegati che lavorano nella produzione. Ma io mi pongo una domanda. I denari dello Stato come sono stati spesi nell'ammodernamento di queste ferrovie? Sono stati spesi tutti questi otto miliardi?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Forse lei era assente quando abbiamo discusso l'interpellanza del collega De Magistris su questo argomento. Ho dato i conti centesimo per centesimo.

MANCA (P.C.I.). Onorevole Assessore, se mi fermassi alle risultanze contabili, non porrei il problema! Il problema non è questo; ci mancherebbe altro! Se gli organi governativi avessero riscontrato sul piano contabile delle manchevolezze, delle deficienze, avrebbero arrestato il conte Pasquini! Il problema non è quello di esaminare le risultanze contabili — purtroppo di queste storie in Italia ne esistono più di una —; perchè se ascoltiamo la voce pubblica, dobbiamo concludere, ad essere benevoli, che i denari sono stati spesi male. Questo almeno dobbiamo concludere, proprio per essere molto benevoli verso il conte Pasquini, la sua società e quanti hanno provveduto alla spendita di questo denaro! Questo giudizio è popolare, è un giudizio di tutti. Non potrebbe essere un elemento decisivo per la revoca della concessione? Io credo di sì. In verità, di riammodernamento non ce n'è stato, almeno nel senso che noi intendiamo. Ad eccezione di poche automotrici, che circolano sulla rete di queste aziende, gran parte degli impianti è rimasta tale e quale, con l'aggravio inevitabile dell'usura del tempo che si è determinata da allora ad oggi.

La statizzazione delle ferrovie concesse appare oggi di grande utilità. Ricordo tutti gli interventi che sono stati svolti fino a questo momento, così come ricordo la presa di posizione ben precisa di diversi settori politici ed economici, che hanno chiesto la statizzazione di questo servizio. Ma mi preme soprattutto ricordare — pur essendo ricca di molti episodi edificanti la storia di queste ferrovie — che compiere un viaggio in una tratta qualsiasi significa affrontare il più delle volte vere e proprie avventure.

A conclusione dell'ammodernamento e del riammodernamento delle ferrovie concesse, le direzioni aziendali diramano fra il personale ordini di servizio di questo tenore: «Quasi tutti gli impianti di segnalazione, di sicurezza e di scambio sono inefficienti; pertanto, in prossimità di stazioni, in prossimità di scambi, rallentate la marcia e siate prudenti». In questo modo, se la cavano...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. E' proprio un ordine di servizio?

MANCA (P.C.I.). Sì, questi sono ordini di servizio diramati dalla Società Strade Ferrate Sarde. Lei può accertarlo, perchè i macchinisti sono in possesso degli scritti.

Si dispone con ordini di servizio di questa fatta che i macchinisti, in prossimità di questa o quella stazione, rallentino la marcia e siano prudenti. Se poi capitano disastri, il Commissario di Pubblica Sicurezza arresta il macchinista! Con questo, concludo sulle opere del cosiddetto riammodernamento.

Nel corso della discussione, molti elementi di natura particolare e generale sono venuti alla luce, e noi dobbiamo sottolineare che il problema della statizzazione è ormai maturo, non soltanto nella coscienza di coloro che più direttamente sono interessati, ma anche fra i lavoratori, i ferrovieri, gli utenti, nell'opinione pubblica sarda e nazionale. Non vi è più alcun motivo, oggi, perchè la pubblica finanza mantenga — per non usare un altro termine — con sovvenzioni un'attività privata di trasporto che sempre più rappresenta, così come è stato già detto, un servizio pubblico e nel contempo una esigenza di carattere sociale.

I concessionari delle ferrovie non si preoccupano del fermento nè delle manifestazioni della pubblica opinione circa queste esigenze, così come non si preoccupano del personale dipendente. E, poichè si è trattato anche di ciò, voglio soffermarmi sul personale dipendente, su una categoria protetta da una legge dello Stato ben precisa e in favore della quale è necessaria l'azione politica della Giunta regionale, dell'Assessorato dei trasporti: gli assuntori. Gli assuntori hanno paghe di 15-20-25 mila lire al mese; non godono di alcun trattamento di previdenza e di assistenza; vengono considerati appaltatori, mentre è stato risolto — in parte anche favorevolmente — il problema delle assuntorie delle Ferrovie dello Stato. Le assuntorie delle ferrovie concesse, nonostante la legge, un disegno di legge presentato dall'allora Ministro ai trasporti...

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Non c'è, una legge.

MANCA (P.C.I.). Parlo del disegno di legge per sottolineare che il problema è noto, conosciuto e richiede una soluzione. Ne parlo soltanto per questo. Un disegno di legge del 1958, presentato dall'allora Ministro ai trasporti senatore Angelini, non ebbe la fortuna, come tanti altri, di essere trasformato in legge e quindi di entrare in vigore. La legge invece è un'altra, quella del 23 ottobre 1960, la 1369, che disciplina l'impiego della manodopera, degli appalti e dei servizi. Chi qualifica gli assuntori e gli appaltatori non siamo mica noi, almeno fino a questo momento. La legge regola con estrema precisione la situazione della manodopera e dei servizi che non apportano nè un attrezzo nè una lira, e non si tratta di appaltatori, ma di prestatori d'opera. Ebbene, questa legge non ha trovato alcuna applicazione. E non è improbabile che il disegno di legge presentato dall'allora Ministro ai trasporti non abbia avuto fortuna proprio perchè nel 1960, con l'entrata in vigore di questa legge, questo problema doveva essere risolto. L'onorevole Assessore ai trasporti e l'Assessore al lavoro che cosa aspettano per farla applicare? Quali sono i motivi che lo impediscono? Siamo in presenza di una posizione di natura politica che ha un suo fondamento, che è ispirata da una situazione quale era quella del 1950-1951 quando il Governo, con la legge sull'ammodernamento, accantonò definitivamente il problema della statizzazione di queste ferrovie. Si ha timore di fare un torto al conte Pasquini e non vi è alcun dubbio su questa considerazione. Sarebbe utile conoscere la posizione degli onorevoli Assessori ai trasporti e al lavoro e la loro opinione su questo preciso argomento.

Qual è la contraddizione della quale parlavo prima, la palese contraddizione che esiste in questo campo e che dev'essere eliminata? Dovete spiegarci perchè un servizio pubblico finanziato con il pubblico danaro ha una gestione privata. Per quale motivo? Ripeto che è un servizio pubblico finanziato con pubblico danaro, mentre la gestione è privata, così come sono privati i profitti. Esistono i servizi pubblici,

ma non esiste una politica dei servizi pubblici, mentre esiste una politica di gestione privata ben precisa, con le sue prospettive, con le sue speculazioni, con i suoi profitti, i suoi guadagni.

Una nostra politica dei servizi pubblici non esiste e, se dovessi ricordare gli interventi che la Regione ha realizzato in questo campo, dovrei riferirmi agli unici interventi degni di rilievo, che hanno assunto carattere popolare, pubblico, quello per le tariffe, quando entrò in funzione la nave traghetto, e quello per il famoso pedaggio dei portuali. Tutti i giornali ne parlarono con caratteri vistosi, dando risalto a quegli interventi della Regione. Del resto, non occorrono nè dati statistici nè molte considerazioni per sottolineare l'assenza di una politica dei servizi pubblici, così come non occorrono molti dati statistici per dimostrare che, nel corso di questi anni, l'unica gestione che nel campo dei trasporti si è rafforzata è la gestione privata, acutizzando sempre di più quella contraddizione della quale parlavo prima.

E' positivo che si siano verificati degli aumenti di traffico, non lo mettiamo in dubbio, ma è certo che su questo problema la Regione deve avere una sua posizione chiara, definitiva. Questo aumento, questo incremento dei traffici, particolarmente dei traffici marittimi per quanto riguarda le merci e i viaggiatori — bisogna sottolinearlo ancora una volta —, non sono stati seguiti nè da un riammodernamento adeguato delle ferrovie concesse nè da un riammodernamento adeguato delle Ferrovie dello Stato — su ciò si sono intrattenuti molti oratori — nè tanto meno da un riammodernamento dei porti.

Annoso problema, quello dei porti e dei portuali. Devo ricordare che la mia interruzione di stamattina rivolta all'onorevole Ghilardi circa il percorso della Golfo Aranci - Civitavecchia non è basata su una mia scoperta, ma su una dichiarazione rilasciata dal Ministro Spataro alla Camera. Egli dichiarò testualmente: «Il percorso delle navi traghetto Golfo Aranci - Civitavecchia è il percorso più lungo del mondo servito da navi traghetto». Io non ho misurato niente, mi sono riferito ad una fonte attendibile...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Il Ministro non sapeva che ce ne erano altri in Giappone.

MANCA (P.C.I.). Non lo sapeva? Allora il Ministro Spataro ha fatto commettere uno sbaglio anche a me; comunque, è da accertare.

Il problema dei porti va affrontato in tutti i suoi aspetti, naturalmente: nelle attrezzature, nei fondali, nelle stazioni marittime eccetera. E' problema che interessa tutta la Sardegna, tutti i porti della Sardegna. Anche il porto più moderno, l'approdo più moderno, in ordine di tempo — l'Isola Bianca di Olbia — suscita una polemica in cui si sottolinea la sua insufficienza, la sua inadeguatezza. E' l'ultima costruzione, figuriamoci!, fatta eccezione per la stazione marittima di Portotorres, che è stata ultimata qualche anno fa, un anno, un anno e mezzo fa.

E' un problema che interessa tutti i porti sardi: Cagliari, Olbia, Portotorres, Oristano eccetera. Io voglio intrattenere il Consiglio su qualche considerazione. Gli elementi di denuncia contenuti nei nostri discorsi, nei nostri interventi, dovrebbero indicarci quali conclusioni è necessario trarre. Ricordare le soste all'imboccatura dei porti, in attesa di poter approdare, non è un elemento da sottolineare per amore di polemica sulla inefficienza e la inadeguatezza dei porti. Voglio sottolinearlo proprio per quanto riguarda i portuali, perchè quanto dirò sui portuali implica tutte le insufficienze dei nostri porti. La sosta delle navi all'imboccatura dei porti è anche causa di aggravamento degli oneri sul trasporto delle merci. Da un calcolo — speriamo che non sia smentito anche questo — fatto da un esperto tedesco, Westenderf, risulta che una motonave da diecimila tonnellate ha una spesa che varia dalle 750 mila al milione e 200 mila lire per ogni giorno di sosta. Sono tutti oneri che gravano sulle merci trasportate.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Bisogna considerare anche quanto costano alle navi gli scioperi dei portuali.

MANCA (P.C.I.). Volevo farle grazia, onorevole Assessore, di citarle...

PREVOSTO (P.C.I.). Se gli scioperi servono ad eliminare certi inconvenienti, ben vengano.

MANCA (P.C.I.). Volevo farle grazia di citarle, a proposito di scioperi e di salari dei lavoratori, un passo di Giolitti del 1901. Lei me ne dà l'occasione; e Giolitti non era un comunista. In polemica con il Governo di allora cosa disse Giolitti rivolto al Governo? Disse: «La ragione principale per cui si osteggiano le Camere del Lavoro e gli scioperi degli operai è che l'opera loro tende a far crescere i salari».

Il tenere i salari bassi comprendo che sia interesse dell'industria, ma che interesse ha lo Stato di tener basso il salario del lavoratore? Salvo che lo Stato non si identifichi con gli industriali; salvo che l'Assessore al lavoro o l'Assessore ai trasporti non si identifichino con gli armatori e con le imprese...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Cosa c'entra l'Assessore ai trasporti?

MANCA (P.C.I.). Nella misura in cui rappresenta il Governo. In fondo, quando si fa uno sciopero, i motivi sono sempre da attribuire alle insufficienze dei porti e quindi alle soste...

URRACI (P.C.I.). Il rappresentante dell'Ufficio provinciale del lavoro ha votato con gli industriali contro i rappresentanti dei portuali.

MANCA (P.C.I.). La causa delle soste delle navi all'imboccatura dei porti o in rada è quasi sempre originata dalla insufficienza dei porti, dalle banchine di approdo e molto spesso dalla insufficienza dei mezzi e delle attrezzature meccaniche a terra per lo scarico e carico delle merci. Oggi, in tutto il mondo, è in atto una gara per il rinnovo delle attrezzature portuali e per la riduzione dei costi delle operazioni di imbarco e sbarco. Questo è uno dei punti che ci interessa maggiormente, e bisogna rapidamente risolvere il problema della riduzione dei costi.

Oggi l'elemento di valutazione per la scelta dei porti non è più dato, salvo casi rari, soltanto dal fattore geografico: ciò che conta sono particolarmente i tempi delle operazioni e tutto il complesso delle attrezzature portuali e dei collegamenti stradali e ferroviari. Quando si ferma l'attenzione sull'esigenza delle autostrade e delle superstrade, così come hanno fatto taluni colleghi discutendo sulla Carlo Felice e sull'eventuale servizio di navi traghetto Cagliari - Civitavecchia e Portotorres-Genova, non bisogna dimenticare l'altra fondamentale esigenza. Ecco perchè ricordavo che mi pareva immaturo il problema della istituzione del servizio navi traghetto Cagliari - Civitavecchia, se non accompagnato dalla esistenza di una razionale rete stradale interna, capace di adeguarsi ai nuovi orientamenti di massimo decentramento.

Sono state sottolineate le deficienze del settore ferroviario; ma io rapidamente voglio porre in evidenza lo stato del settore stradale sulla base di dati precisi recenti, e voglio raffrontarlo con situazioni di altri Paesi e di Italia. Ad esempio, nel Belgio, per rimanere nell'ambito del Mercato Comune, vi sono 1.570 metri di strada per chilometro quadrato; e, in via decrescente, arriviamo infine alla Sardegna con questa graduatoria: Francia, 1.270; Inghilterra, 1.200; Svizzera, 1.130 (pur trattandosi di uno dei Paesi più montagnosi d'Europa); Italia, 630; Sicilia, 438...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. La Sicilia è già compresa nella media italiana.

MANCA (P.C.I.). Sì, è esatto: è la media nazionale; ma io voglio semplicemente fare un raffronto tra la Sicilia e la Sardegna, se me lo consente...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ma la minor rete della Sardegna logicamente fa abbassare la media nazionale.

MANCA (P.C.I.). Ma cosa c'entra la media nazionale, se io parlo della Sicilia e della Sardegna?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Mi scusi, ma devo ripeterle che la media nazionale scende, dato il minore sviluppo della rete sarda.

MANCA (P.C.I.). Le mie considerazioni non si riferiscono alla media nazionale, ma alla Sardegna e, eventualmente, alla media nazionale confrontata con altri Paesi. Sicilia 438, Sardegna 232: questa è la situazione.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. A che epoca risalgono queste statistiche?

MANCA (P.C.I.). Vuole che le citi la fonte?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. No, l'epoca.

MANCA (P.C.I.). Non posso dire una data precisa, ma sono dati recentemente citati, all'inaugurazione dell'anno accademico del Politecnico di Milano, dal Preside della Facoltà di ingegneria. Per questo ritengo che i dati siano recenti. D'altronde, pochi cambiamenti sono avvenuti nelle ferrovie e poco è cambiato nel settore delle strade. Se poi le statistiche cui accenno non fossero recenti, non lo sarebbero neppure per le altre regioni o Paesi. Ad un certo momento questa era la situazione. E' un elemento da sottolineare anche perchè — come dicevo prima — non è più da pensare che si possa risolvere il problema dei trasporti soltanto con l'impianto di autostrade o superstrade.

Riprendo il problema dei portuali, che è quello che maggiormente ci interessa. Da circa dieci anni a questa parte la media dei salari pagati per ciascuna operazione portuale è rimasta assolutamente invariata. L'unico aumento è costituito da maggiorazioni per oneri di carattere previdenziale, che oggi hanno raggiunto l'80-85 per cento del costo della operazione portuale. Ebbene, a causa di questa situazione, a Cagliari i lavoratori portuali sono in sciopero, perchè l'organo collegiale ha respinto la richiesta di aggiornamento dei sa-

lari a seguito del riassetto zonale, del quale hanno goduto tutti i lavoratori italiani. Ebbene, oggi, in Sardegna, a Cagliari, nel Capoluogo della Regione, ci troviamo in presenza di una resistenza di questo genere, che costringe i lavoratori portuali a scendere in sciopero!

Avviandomi alla conclusione, voglio ricordare, sempre a proposito di salari e di tariffe portuali — anche perchè ciò è utile per giudicare una presa di posizione al Convegno di Genova promosso dall'Assessorato della rinascita — il salario, ad esempio, dei portuali in un porto importante del Mercato Comune Europeo, il porto di Amburgo. La paga base dei portuali di Amburgo — questi sono dati recenti — è di 3 mila lire al giorno, contro la media di 1.500 lire dei lavoratori portuali della nostra Isola. Non voglio dire il perchè si riesca a ottenere salari così elevati in quella zona; voglio soltanto ricordare che questa astiosa polemica contro i portuali, che — ripeto — ha avuto modo di manifestarsi anche nel Convegno di Genova, promosso dall'Assessorato della rinascita, non ha ragione di essere, perchè priva di un fondamento serio. In quella occasione, un degno rappresentante del padronato italiano ebbe ad affermare che era più conveniente il trasporto di una tonnellata di caffè destinata a Milano per via Amburgo anzichè per via Genova. Questo affermò in riferimento al problema dei salari dei lavoratori portuali. In realtà, il minore costo risulta possibile ovunque — l'esperienza ce lo insegna — con determinate attrezzature, con un certo grado di meccanizzazione.

E oggi esistono in questo campo tre problemi, che rapidamente esamino. Primo: aumento dei salari e riordinamento della regolamentazione del lavoro portuale; secondo, ammodernamento di tutti gli impianti e delle attrezzature portuali, attraverso i piani regolatori, seguendo, così come si è fatto in altri settori, gli indirizzi e gli orientamenti dell'area del Mercato Comune Europeo; terzo, costituzione di un ente democratico, di un consorzio regionale dei porti sardi dove siano rappresentati i Comuni, le Province e la Regione che oggi è ospite degli organi collegiali dei nostri porti.

IV LEGISLATURA

LVI SEDUTA

23 MARZO 1962

E' ospite, e con una funzione diversa da quella che le sarebbe propria, poichè impedisce che si aumentino i salari dei lavoratori...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. E' rappresentata solo negli uffici portuali e non ha votato.

MANCA (P.C.I.). D'accordo per il voto. Ma interviene, le chiedono il parere! Queste sono le esigenze immediate...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. E' intervenuta, ripeto, ma non ha votato.

MANCA (P.C.I.). Dico questo non in nome soltanto dei nostri indirizzi, ma perchè siate coerenti. Un piano generale di ammodernamento dei porti esiste oggi per tutta la Francia, un piano particolarmente diretto alle attrezzature. Esistono piani, o impianti modernissimi, nei porti più importanti dell'Europa Nordoccidentale, cioè Amburgo e Rotterdam, dove, ad esempio, è stato realizzato un modernissimo impianto per lo sbarco ed imbarco dei minerali, che permette un movimento orario di due mila tonnellate...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Mi risulterebbe una presa di posizione negativa dei portuali di Napoli per un impianto a nastro per lo scaricamento del carbone Sulcis.

MANCA (P.C.I.). A suo tempo, è probabile, ma oggi non mi risulta.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ma questa è faccenda di dieci anni fa.

MANCA (P.C.I.). Nella nostra mozione...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Manca, credo, l'ammodernamento degli impianti. Ma 12 anni fa i portuali si opponevano.

MANCA (P.C.I.). Non lo chiedo io. Lo chie-

dono i portuali con documenti pubblicati sui giornali. Qui lo chiedo io, ma non è una mia esigenza personale, onorevole Assessore.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Come è possibile parlare di ammodernamento quando 12 anni fa gli operai portuali si opponevano?

MANCA (P.C.I.). Non è improbabile. La storia del movimento operaio italiano ci dice che a Milano gli operai sabotavano le fabbriche. La meccanizzazione era nel 1848 combattuta in Inghilterra, eccetera. Il problema non è di sottolineare gli aspetti negativi di anni fa. Oggi i portuali, i rappresentanti dei portuali, chiedono questo ammodernamento.

Nella nostra mozione è contenuto un punto preciso circa la costituzione di un consorzio regionale dei porti sardi. Questo è il meno che oggi si possa chiedere, ma alla soluzione del problema ovviamente dev'essere accompagnata un'azione politica nei riguardi del Governo, anche come ulteriore precisazione dei programmi di intervento della Giunta per quanto riguarda la rete stradale interna, per superare le difficoltà che oggi si incontrano in tutti i settori dei trasporti, particolarmente all'interno della nostra Isola; ed un'azione politica nei riguardi del Governo per la statizzazione e quindi per la revoca delle ferrovie concesse in Sardegna. E questa è la richiesta principale della mia interpellanza. (*Consensi a sinistra*).

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

FLORIS (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, i motivi per cui il Consiglio regionale ha sempre auspicato la istituzione del servizio delle navi traghetto, portando il problema a soluzione, sia pure parziale ed incompleta, con l'inizio del servizio tra Golfo Aranci e Civitavecchia, sono troppo noti e troppo spesso sono stati dibattuti in quest'aula perchè sia necessario esaminarli ancora.

Comunque, il vantaggio più immediato e importante doveva essere quello di consentire

ai prodotti sardi l'avvio ai mercati continentali senza l'eccessivo gravame del trasporto su diversi mezzi e senza carichi e scarichi ripetuti più volte tra la stazione di partenza e quella di arrivo; per consentire, praticamente, una concorrenza a pari condizioni con i prodotti provenienti sugli stessi mercati dalle zone di produzione.

Ora, risulta agli interpellanti che tale obiettivo non viene sempre raggiunto perchè il Compartimento delle Ferrovie dello Stato di Cagliari non raccoglie le richieste di carri aperti per determinati prodotti che consentono tale tipo di vettore, ma concede solo i carri chiusi, che hanno praticamente la capienza di circa un terzo. Ora, poichè il prezzo non è per tonnellata merce, ma per numero di carri, ne consegue che con i carri chiusi si ha una spesa circa tre volte superiore a quella da affrontare con i carri aperti.

MANCA (P.C.I.). Questo lo abbiamo già detto noi ancora prima dell'istituzione delle navi traghetto.

FLORIS (D.C.). Le posso dar atto che lei abbia già denunciato certi inconvenienti. Io li ho rilevati adesso.

Il motivo per cui tali carri non vengono concessi sarebbe da attribuire al fatto che essi da Civitavecchia non vengono restituiti alla Sardegna, nonostante che le navi traghetto molto spesso rientrino semivuote. E il motivo del di-

niego sarebbe determinato dalla paura di esaurire parte dei carri aperti in Sardegna...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Rientrano semivuote in Continente o in Sardegna?

FLORIS (D.C.). Rientrerebbero in Sardegna semivuote. Questo è quanto...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Badi che è il contrario.

FLORIS (D.C.). Comunque, con l'interpellanza presentata abbiamo voluto sottoporre il problema all'attenzione dell'onorevole Giunta regionale, perchè accerti la reale situazione e per conoscere quali provvedimenti si intendono adottare per evitare tale grave inconveniente, che incide notevolmente sulle non troppo floride condizioni economiche di larghi strati delle nostre popolazioni. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 9 e 30.

La seduta è tolta alle ore 20 e 36.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI
Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1962