

LVII SEDUTA

SABATO 24 MARZO 1962

Presidenza del Presidente CERIONI

I N D I C E

Assenze per più di cinque giorni	1141
Mozioni concernenti il sistema dei collegamenti marittimi tra la Sardegna e la Penisola (Con- tinuazione e fine della discussione):	
SOGGIU PIERO	1141
USAI	1143-1160
MELIS, Assessore all'industria e commercio	1144-1145
NIOI	1145
SASSU	1145
COVACTIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	1146-1148-1157
	1159-1160
PAZZAGLIA	1150-1158
MARRAS	1154-1156
SPANO	1155
FLORIS	1158-1160
ZACCAGNINI	1159
CAMBOSU	1159
Varie:	
MARRAS	1160
SODDU	1160
SOGGIU PIERO	1160
PAZZAGLIA	1161-1162
MILIA FRANCESCO	1161
NIOI	1161
PRESIDENTE	1161-1163
PIRASTU	1161
MELIS, Assessore all'industria e commercio	1161
ZUCCA	1162
CONTU, Assessore all'igiene e sanità	1163

La seduta è aperta alle ore 10 e 20.

MARRAS, Segretario, dà lettura del pro-

cesso 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: Masia, diciassettesima assenza; Milia Dino, sedicesima assenza.

Continuazione e fine 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 Piero Soggiu. Ne ha facoltà.

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento ha lo scopo di portare l'adesione del mio Gruppo alle istanze che da varie parti del Consiglio vengono perchè si realizzi finalmente in Sardegna un piano regolatore dei trasporti e per segnalare ai colleghi, di fronte alla esistenza di tre mozioni che hanno un fondo comune, la opportunità che, sia pure mantenendo ciascuno i propri punti di vista, si arrivi ad una decisione unanime su un problema che credo interessi in misura uguale tutte le parti politi-

che, poichè ha aspetti veramente obiettivi che condizionano addirittura lo sviluppo generale dell'Isola.

Nelle mozioni si trattano argomenti diversi, dai trasporti ferroviari a quelli marittimi e a quelli stradali. E non c'è nessuno di noi che non sappia che tutti questi settori, in Sardegna, soffrono di deficienze organizzative. Forse l'esempio più clamoroso è quello delle ferrovie concesse, per le quali io oggi posso finalmente esprimere davanti al Consiglio la diffidenza che non espressi a suo tempo per diverse ragioni. L'esperienza ha dimostrato che la spesa notevole fatta dallo Stato per ammodernare quelle ferrovie è stata inutile o quasi. Non vale incaponirsi a mantenere reti di trasporto, specie ferroviarie, che non assolvono più le funzioni proprie della vita moderna... (*interruzione*). Esatto, questa è la politica della carretta, ed abbiamo fatto l'esperienza di una iniziativa privata che è servita soltanto a prolungare una attività (non certo passiva) di imprenditori privati su un servizio pubblico, senza che il pubblico ne traesse vantaggio.

Questa è, purtroppo, la dolorosa constatazione che noi dobbiamo fare ora che siamo giunti quasi al termine di quel programma di ammodernamento. Io ho sempre ritenuto, e ritengo ancora, che, se quei sette miliardi e 200 milioni di contributo dello Stato fossero stati spesi diversamente, si sarebbe potuta realizzare, non dico una perfetta rete di comunicazioni sui tratti percorsi oggi dalle ferrovie concesse, ma certo qualcosa di molto meglio di ciò che è stato fatto. Ormai le recriminazioni sono inutili; ma è pur necessario parlare del problema, che è sempre aperto. A questo sistema di trasporti infatti bisogna sostituirne un altro.

L'altro esempio, non clamoroso, però molto istruttivo, che abbiamo acquisito alla nostra esperienza più recente è quello che ci viene dall'inizio del servizio del traghetto. E' una grande conquista, quella delle navi traghetto. Tuttavia, è sufficiente consultarsi con gli stessi uffici del traffico delle Ferrovie dello Stato per constatare che il servizio traghetti, così come oggi funziona, è totalmente inadeguato alle necessità. Io non svelo misteri, quando di-

co che gli stessi uffici delle ferrovie sono oggi persuasi che un servizio traghetto con meno di cinque navi non assolverà se non parzialmente la funzione per cui è sorto. E bisogna ricordare che l'assolvimento parziale dei bisogni del traffico non significa soltanto la insoddisfazione di un bisogno generale, ma anche un modo di creare disparità. Si sa, infatti, che il trasporto con le navi traghetto è da preferire a quello che si svolge coi normali mezzi di comunicazione. La insufficienza delle navi traghetto, dunque, crea una disparità fra utenti, alcuni dei quali godranno di buone tariffe, mentre altri dovranno pagare le medie tariffe delle normali vie di comunicazione.

Ora, il problema, a mio giudizio, non si risolverà soltanto con l'aumento del numero delle navi traghetto, perchè sappiamo che per un traffico più intenso attraverso la testa di ponte di Golfo Aranci non si dispone di adeguate attrezzature a terra. Se si sviluppano, come noi ci auguriamo, i nostri traffici, il problema non si risolve neanche migliorando l'approdo delle navi traghetto di Golfo Aranci, e si porrà l'esigenza di assicurare la continuità dei convogli merci. E questa continuità non si può ottenere col binario unico: bisognerà disporre del doppio binario per tutto il percorso ferroviario tra Cagliari e la testa di ponte di Golfo Aranci.

Sappiamo già oggi che il numero dei convogli (dato il criterio adottato per la dieselizzazione, per il quale aumenta il numero dei convogli e si riduce la portata) è tale per cui diventa un problema serio addirittura disporre gli orari ferroviari. L'assicurato raddoppio del binario da Cagliari a Decimo risolverà il problema soltanto in parte. Per risolverlo integralmente bisognerà creare la via ferroviaria libera a doppio binario, in modo che i convogli che procedono in un senso non disturbino quelli che procedono nell'altro.

Mi pare non abbia molta importanza il problema di assicurare l'approdo dei traghetti anche a Cagliari. A Cagliari non serve il traghetto perchè è facile il convogliamento, il caricamento delle merci sulle navi. Semmai, potrebbe essere utile un servizio per il trasporto

di autocarri carichi, ma non un servizio di traghetto ferroviario.

Questa è la situazione. Intanto, si continua a parlare per la Sardegna di superstrade, nonostante l'assicurazione che il Ministro Zaccagnini, nell'ultimo periodo della sua permanenza nel Ministero dei lavori pubblici, pare avesse dato circa la possibilità di trasformare la Carlo Felice in strada a quattro corsie. Anche su questo argomento, dopo tante polemiche, si può concludere che, se ha torto chi vuole dare ostracismo alle strade a tre corsie (l'argomento della pericolosità dei sorpassi in una strada a tre corsie non mi pare gran che importante), si può ben dire, tuttavia, che è inutile risparmiare qualche cosa evitando di costruire la quarta corsia se si tien conto che fra dieci-quindici anni le quattro corsie saranno indispensabili. Tanto vale, dunque, che nel programma nazionale, per lo meno la Carlo Felice, che è l'arteria più importante in Sardegna, venga prevista a quattro corsie. Una sollecitazione ritengo di dover fare alla Giunta a proposito di questa strada, circa il modo in cui procedono i lavori di allargamento. Mentre abbiamo visto iniziare i lavori con una certa sollecitudine e con una buona attrezzatura tecnica, purtroppo da qualche mese a questa parte vediamo che i lavori stagnano, e la loro esecuzione, così almeno sembra a noi che conosciamo le strade solo per il servizio che ci rendono quando le percorriamo, non è condotta nel modo migliore.

Bisognerebbe che la Giunta intervenisse per sollecitare la esecuzione dei lavori e per chiedere che l'arteria venga portata a quattro corsie, dato che ciò comporterebbe una spesa, sì e no, superiore di sette-dieci milioni a chilometro rispetto a quella attuale. Mi pare risulti evidente, anche per le esigenze del traffico attuale, la necessità delle quattro corsie, da costruirsi, oltretutto, senza turbare il traffico.

Vorrei ancora richiamare l'attenzione dei colleghi su un argomento, del quale spesso ho avuto modo di parlare, tanto d'essere accusato di avere una sorta di idea fissa. L'argomento riguarda la necessità di un buon piano dei trasporti, che consenta di uscire dalla paradossale

situazione per cui le zone vallive più vicine al mare sono di difficile accesso per mancanza di strade. Non intendo parlare di strade litoranee a fini turistici; intendo parlare di vie di trasporto necessarie alla economia sarda in sviluppo. E' proprio fuori della ragione pensare che vi possa essere un progresso serio, uno sviluppo razionale in Sardegna senza una litoranea, una strada non turistica, ma tale da consentire — con i suoi allacci alle principali vie di comunicazioni interne — un disimpegno del traffico proprio in quelle zone che, se oggi non sono valorizzate, hanno buone possibilità di esserlo in futuro ed hanno soprattutto la possibilità di accogliere insediamenti nuovi di popolazione. Il che significa che, se si risolve questo problema, finalmente si esce dalla situazione che definivo or ora paradossale, di una Sardegna, cioè, che, al contrario di ciò che è avvenuto in tutto il mondo, ha avuto i suoi insediamenti all'interno, non ha proceduto dal mare verso l'interno, e soltanto raramente si è affacciata alle coste.

Queste sono le poche cose che ritenevo di dover dire a nome del mio Gruppo, nella convinzione che il problema dei trasporti condiziona lo sviluppo dell'intera Sardegna. (*Consensi al centro*).

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

USAI (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho firmato anche io l'interpellanza numero 8, concernente la istituzione di un servizio di navi traghetto sulla linea Cagliari - Civitavecchia; ma, poichè altri colleghi hanno già illustrato i motivi che ne hanno suggerito la presentazione, penso non sia necessario dilungarmi.

Dirò soltanto che, se tale servizio sarà, come mi auguro, istituito, occorrerà studiare la possibilità di prevedere una sosta intermedia nel porto di Arbatax, dove sono in corso lavori per portare i fondali a nove metri e consentire così l'attracco alle navi fino a sei mila tonnellate. Come è noto, nella zona di Arbatax è stato costituito un nucleo industriale, ed è pros-

simo l'inizio dei lavori per la costruzione di una cartiera, che produrrà annualmente carta da quotidiano e da rotocalco per un importo di circa sette miliardi. A questa industria si aggiungeranno poi uno stabilimento per la lavorazione del legno ed uno per la conservazione dei prodotti dell'agricoltura: un complesso di opere che è destinato a migliorare l'economia di tutta l'Ogliastra e che comporterà l'impiego di diverse centinaia di lavoratori. Se a ciò si aggiunge la trasformazione agraria in atto nei consorzi di bonifica di Tortolì e di Pelau - Buon Cammino, dove la produzione annua di piselli oggi si calcola sui 20.000 quintali e che col tempo potrà toccare punte non lontane dai 100.000 quintali, è evidente che una sosta delle navi traghetto, sia pure a giorni alterni, nel porto di Arbatax darebbe la possibilità ai nostri agricoltori di esportare i prodotti della terra con maggiore celerità e con sensibile riduzione dei costi attuali per raggiungere Golfo Aranci o Cagliari, che distano 150 chilometri circa.

Per quanto si riferisce alle ferrovie, mi associo alle lagnanze mosse dai colleghi che mi hanno preceduto. Il treno che ieri ha deragliato nei pressi di Gonnesa è la conferma della cattiva manutenzione delle linee concesse; di qui nasce spontanea la necessità di statizzare queste linee e di migliorarne l'armamento.

Ma io devo illustrare l'interpellanza numero 8, che riguarda la istituzione a scopo turistico di un servizio marittimo settimanale che nei mesi estivi compirà il periplo della Sardegna. La notizia è stata pubblicata da una agenzia stampa e sono previste soste in sei o sette porti... con l'esclusione di Arbatax. Io penso che questa esclusione sia da attribuire ad errore di stampa, altrimenti sarei portato a dire che la Ogliastra è veramente l'eterna dimenticata. E poichè permane in me l'impressione che questa zona sia per molti come l'araba fenice, sono costretto a ripetere che l'Ogliastra è quella zona della Sardegna che ha la forma di un triangolo scaleno, che ha per base il mare Tirreno e per vertice la cima del Gennargentu; che ha una superficie complessiva di chilometri quadrati 2.400, cioè un decimo di tutta la Sar-

degna, e 26 Comuni, con 70.000 abitanti, un ventesimo di tutta l'Isola.

Questa zona così vasta, così varia nella sua orografia, così antica, così ricca di monumenti megalitici, è ancora da scoprire e da valorizzare. Le sue coste hanno uno sviluppo di circa 200 chilometri e sono così varie, così ricche di colore, così suggestive, che meritano di essere valorizzate subito, perchè non hanno nulla da invidiare a quelle che sono diventate mete preferite soltanto perchè gli enti competenti hanno sempre convogliato le correnti turistiche sui tradizionali itinerari, per motivi che oggi non trovano più alcuna giustificazione.

I turisti che vengono in Sardegna devono visitare: Nora, nuraghe di Barumini, nuraghe Losa, nuraghe di Torralba, Alghero; se fanno una deviazione, vanno a Serra Orricos, a Dorgali. In Ogliastra, mai nessuno! Una volta gli Assessori al turismo si giustificavano asserendo che le strade erano in condizioni pessime ed insicure. Ebbene, ora le strade sono quasi tutte asfaltate e sicure, e perciò si deve includere l'Ogliastra in tutti i programmi di sviluppo regionale e nella scelta delle sedi per qualche convegno.

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. Nel 1954 ce ne fu uno sui trasporti.

USAI (D.C.). Mi meraviglia un fatto: come l'onorevole Melis si sia dimenticato di invitare me, non come persona, ma nella mia qualità di Comandante regionale della Polizia Stradale. Si vede che era un convegno di scarsa importanza. Adesso che è Assessore all'industria e commercio, perchè non organizza qualche convegno per l'industria e per l'artigianato?

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. Il Consorzio di Tortolì ha avuto impulso dal mio Assessorato.

USAI (D.C.). E' vero che il suo Assessorato ha dato un valido contributo, ed a qualche riunione ci siamo anche incontrati, per esempio a quella che si tenne presso la Camera di Commercio di Nuoro lo scorso anno.

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. Siamo sempre intervenuti.

USAI (D.C.). Dato che lei è un uomo così attivo e così dinamico — anche se talvolta è un po' bizzoso e prova gusto ad interrompermi continuamente —, dovrebbe prendere a cuore la situazione della miniera di ferro di Ierzu, della miniera di barite di Santoru e di quella di Corr'e Boi.

NIOI (P.C.I.). E di quella di Seui.

USAI (D.C.). Per quella di Seui l'Assessore sta cercando di realizzare qualche cosa di buono, in collegamento, se non erro, con le miniere di Giacurru; è vero?

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. Ce ne stiamo interessando.

USAI (D.C.). All'inizio di questo mio intervento ho avuto modo di dire che l'Ogliastra è spesso dimenticata. Questa mia affermazione trova conferma anche nel disegno di legge che prevede la costruzione di villaggi per pescatori, disegno dove non figurano né Tortolì, né Villaputzu. Ma su questo argomento mi riservo di intervenire quando la legge sarà discussa dal Consiglio.

Per concludere, chiedo che la Giunta si orienti ad applicare una più sana giustizia distributiva delle opere che essa realizza e che si dia inizio alla costruzione delle strade fra Saldalì ed Esterzili e fra Tertenia e Sarrala, dove sono già ultimati i ponti che non possono essere utilizzati perchè non vi si può accedere. *(Consensi al centro)*.

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

SASSU (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io non dimentico ciò che avveniva sino ad alcuni anni or sono, sino al 1950, quando la Sardegna esportava dai 25 ai 30.000 capi di bestiame grosso. Bisognava condurre delle vere e proprie lotte per poter sistemare il be-

stiamo sulle navi. Poi, istituita la Regione, la situazione dei trasporti ha cominciato a migliorare. Tuttavia, debbo confessare che, nonostante quanto si è fatto, grazie al Governo centrale, e grazie anche all'Amministrazione regionale, ancora i mezzi di comunicazione non sono adeguati alle necessità. Onorevole Assessore ai trasporti, basta viaggiare sulle navi di linea per vedere lo sconcio dei passeggeri che dormono per terra. A Genova, l'anno scorso, nel periodo estivo, talvolta è intervenuta persino la polizia, tante erano le persone che volevano venire in Sardegna! Molti turisti, proprio per l'inadeguatezza dei mezzi di trasporto, hanno dovuto escludere la Sardegna dal loro itinerario, con quale danno per la nostra Isola è facile comprendere.

Comincio a sospettare, onorevole Assessore, che, se non si istituiscono nuove linee di navigazione, è perchè il turismo sardo dà fastidio a certi interessi. Stando così le cose, onorevole Assessore, occorre che lei faccia tutto il possibile affinché la linea Genova - Portotorres diventi giornaliera, o per lo meno perchè venga rafforzata da maggio a novembre. Onorevole Assessore, ho tutta una documentazione fotografica — e un giorno gliela farò vedere — sul modo in cui si svolgono a Portotorres le operazioni d'imbarco dei prodotti sardi. I carciofi rimangono giorni e giorni sulla banchina ed è facile immaginare in quali condizioni raggiungano i mercati di consumo. E' capitato che uno spedizioniere di Genova abbia chiesto agli esportatori sardi addirittura un rimborso di 30-40 mila lire.

Bisogna assistere all'arrivo delle navi di linea nei periodi di festa, a Natale, a Pasqua. I signori, con il biglietto prenotato da un mese prima, hanno viaggiato comodamente. Ma quante donne di servizio, quanti militari hanno dormito per terra?

Onorevole Assessore, le vorrei segnalare un altro fatto importante agli effetti del turismo. Sulle navi della linea Portotorres - Genova (e penso anche su quelle della linea Cagliari - Civitavecchia) non sono in vendita prodotti sardi. Se si chiede un bicchiere di vino sardo, ad esempio, non lo si trova. Al massimo, nel me-

nu sono segnati vini della Provincia di Cagliari; mai vini del Sassarese.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Vorrei vedere quel menu.

SASSU (D.C.). L'ho visto io, giorni or sono, onorevole Assessore.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Lei deve farmi il favore di fornirmi quel menu.

SASSU (D.C.). Lei è Assessore al turismo ed ha la possibilità di procurarselo. Provate a chiedere del formaggio «dolce sardo» sulla nave: non c'è; chiedete del «fiore sardo»: non c'è; chiedete della vernaccia: non esiste. I camerieri sostengono che i passeggeri sardi non chiedono mai prodotti della loro Isola. E può anche essere vero, ma i forestieri li chiedono. Fatto sta che tutti sono costretti a consumare il «Chianti» e il parmigiano.

I trasporti interni, d'altro canto, non versano in una situazione migliore. Le strade che attraversano i villaggi sono antiche, già strette per i carri a buoi. Altro sconcio sono le file di auto ferme ai passaggi a livello: file interminabili. I cancelli si devono chiudere un quarto d'ora prima del passaggio del treno e in un quarto d'ora le auto costrette a fermarsi e ad attendere sono molte.

Per quanto riguarda le navi traghetto, vi sembra giusto che i carciofi di Oristano, la frutta di Arborea (e i prodotti dell'agricoltura che si avranno quando sarà irrigato il Campidano con le acque del Flumendosa) debbano raggiungere, per l'imbarco, un porto molto distante? Non è giusto che le navi traghetto non raggiungano anche un porto della Provincia di Cagliari. Quanto dico vale soprattutto per l'esportazione dei carciofi, la cui coltura può ancora estendersi ed assicurare un buon impiego di mano d'opera.

Onorevoli colleghi, ho letto le mozioni e sono convinto che la Regione non potrà in poco tempo soddisfare le richieste in esse contenute. Non si può non ringraziare il Governo centrale e quel-

lo regionale per quanto hanno fatto sino ad ora, ma debbo dire che non sono interamente soddisfatto della loro opera. Si può e si deve fare di più.

Onorevole Assessore, lei è molto dinamico, vedo che corre parecchio; però è necessario fare ancora di più. Bisogna pensare alla gente che viaggia, onorevole Assessore. I consiglieri in genere viaggiano in aereo e non si accorgono delle condizioni in cui si svolgono i viaggi per mare. Bisogna potenziare la linea Portotorres - Genova, facendo entrare in servizio un'altra nave almeno nel periodo tra maggio e ottobre. Questa è la richiesta che io faccio, convinto che un potenziamento dei traffici marittimi può portare alla Sardegna un maggiore flusso di turisti. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. Si dia lettura degli ordini del giorno pervenuti alla Presidenza.

MARRAS, *Segretario*:

Ordine del giorno Filigheddu - Spano - Soggiu Piero - Ghilardi - De Magistris - Zaccagnini - Usai - Floris - Sassu:

«Il Consiglio regionale, considerato che, nonostante i miglioramenti apportati al sistema delle comunicazioni interessanti la Sardegna, i servizi attuali, pur con i già previsti incrementi, non sono in grado di sopperire alle sempre crescenti esigenze di traffico; che occorre tener conto del previsto sviluppo delle attività economiche dell'Isola, nei suoi molteplici aspetti; che un organico sistema di trasporti è premessa indispensabile per garantire lo sviluppo economico e sociale della Sardegna; 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 tra la Sardegna e il Continente sia data attuazione alle seguenti opere. Servizi ferroviari. In attuazione del piano decennale per il rinnovamento, riclassamento e potenziamento delle FF.SS., si provveda alla piena messa in efficienza della rete sarda, in relazione anche ai servizi traghetto in atto o di futura istitu-

zione, prevedendo, tra l'altro, il raddoppio del binario, ove tecnicamente possibile; la costruzione di nuovi tronchi con particolare riguardo alle zone di industrializzazione; la eliminazione dei passaggi a livello; l'installazione di moderni impianti di segnalamento, blocco e telecomunicazioni; rifacimento e ammodernamento degli impianti nelle principali stazioni; completa dieselizzazione della trazione in attesa della auspicata elettrificazione della rete; realizzare l'indispensabile stretta connessione tra la rete FF.SS. e il sistema ferroviario a scartamento ridotto; predisporre i necessari invasi per la realizzazione di servizi traghetto facenti capo ai porti di Cagliari e Portotorres. Servizi marittimi. Finanziamento e acceleramento dei lavori, con impianto delle relative attrezzature meccaniche, previsti nei piani regolatori dei porti di 1.a e 2.a classe di: Cagliari, Portotorres, Olbia e S. Antioco; la attuazione dei piani regolatori dei porti di 3.a classe di Oristano, Porto Vesme, Bosa e Arbatax. Per quanto riguarda le linee marittime, oltre alla indispensabile progressiva intensificazione dei servizi sulle linee in atto, richiedere l'istituzione dei collegamenti Olbia - Livorno e Marsiglia - Portotorres - Cagliari - Tunisi; il ripristino del servizio del periplo sardo in coincidenza con i servizi di linea radiali per il Continente; il potenziamento ed ammodernamento dei servizi di collegamento con le Isole minori e con la Corsica; l'applicazione, su tutte le linee di collegamento col Continente, di tariffe differenziali per i servizi cumulativi ferroviario - marittimi. Servizi aerei. Il potenziamento e ammodernamento degli impianti aeroportuali di Elmas e Fertilia per renderli agibili ai più moderni aerei di capacità adeguata alle esigenze del traffico aereo; la riapertura al traffico dell'aeroporto di Vena Fiorita. Trasporti su strada. Acceleramento dei lavori del piano delle superstrade, già approvato, Cagliari - Portotorres e Cagliari - S. Antioco; nonchè sollecito per la realizzazione delle superstrade Abbasanta-Bivio Oniferi e innesto strada statale 131 - Olbia - Golfo Aranci; acceleramento dei lavori di sistemazione delle strade statali e provinciali ai sensi della

legge 12 febbraio 1958, n. 126; fa voti perchè venga istituita una apposita Commissione per lo studio di un piano regolatore dei trasporti e delle comunicazioni, di superfici ed aree, interessanti la Sardegna, che tenga conto, nel piano di costruzioni da realizzare, dei prevedibili incrementi futuri del traffico».

Ordine del giorno Sotgiu Girolamo - Cambo-su - Marras - Milia - Cois - Manca - Ghirra - Lay - Torrente - Prevosto - Puddu:

«Il Consiglio regionale, al termine della discussione sulle mozioni n. 7, 8, 9; riconosciuto che il sistema di trasporti sardo, sia per quanto si riferisce ai trasporti interni sia per quanto si riferisce ai collegamenti con il Continente, rappresenta un obiettivo ostacolo allo sviluppo economico e sociale dell'Isola, perchè l'insieme dei servizi (terrestri, marittimi, aerei) non è organizzato per rispondere ai reali interessi della collettività, ma in funzione invece delle esigenze dei grandi gruppi monopolistici, che dalla attuale situazione traggono giovamento sia direttamente — attraverso la gestione dei servizi — sia indirettamente mediante una strutturazione dei servizi subordinata ai loro interessi economici; considerato che la politica che è stata sviluppata nel settore dei trasporti nel corso di questi anni è stata diretta a consolidare ulteriormente questo stato di cose cosicchè: a) i collegamenti marittimi con il Continente sono fortemente sproporzionati sia alle esigenze del traffico attuale sia alle previsioni dello sviluppo economico; b) la rete ferroviaria sarda non è più in condizione di rispondere alle nuove esigenze del traffico di passeggeri e merci particolarmente dopo l'entrata in funzione delle navi traghetto; c) la rete delle ferrovie in concessione, anche dopo i provvedimenti per l'ammodernamento, è del tutto inadeguata alle reali esigenze del traffico; d) lo sviluppo della rete di autotrasporti urbani e interurbani è avvenuto in modo caotico, disorganico, senza tener conto degli interessi reali degli utenti, ma solo di quelli delle aziende autotrasportatrici e di altri gruppi capitalistici; e) la situazione portuale sarda presenta elementi tali di arretratezza da com-

promettere seriamente le possibilità concrete di uno sviluppo dei traffici; f) la situazione dei lavoratori addetti ai trasporti, sia per i bassi salari, sia per i ritmi di lavoro, è divenuta insostenibile, così come si è aggravata la situazione dei lavoratori e dei cittadini utenti dei servizi di trasporto; ritenuto che sia indispensabile avviare una politica dei trasporti che si inquadri in una politica generale di rinnovamento delle strutture economiche e sociali della Sardegna; ritenuto altresì che elementi essenziali di questa politica debbono essere la difesa degli interessi degli utenti, dei cittadini e dei lavoratori e l'esaltazione dei poteri statutari della Regione; impegna la Giunta: 1) per quanto riguarda i trasporti marittimi: a) a chiedere al Governo l'attuazione di un piano di potenziamento dei trasporti tra la Sardegna e il Continente che tenga conto sia dell'attuale traffico sia delle previsioni di sviluppo, anche in dipendenza all'attuazione del Piano di rinascita; b) a chiedere una revisione delle attuali tariffe passeggeri sulle linee marittime con il Continente così da eliminare l'attuale situazione di sperequazione esistente tra i viaggiatori dell'Italia continentale e i viaggiatori della Sardegna; 2) per quanto riguarda i trasporti ferroviari: a chiedere al Governo che nel Piano straordinario in corso di predisposizione con apposito disegno di legge sia prevista: — la costruzione del secondo binario; — l'elettrificazione dell'intera rete; — l'ammodernamento e il potenziamento degli attuali impianti secondo le indicazioni fornite dagli Organi tecnici e dagli Organismi sindacali del Compartimento; — l'allargamento dell'organico del personale così da consentire turni di lavoro che non compromettano le stesse capacità lavorative dei dipendenti dell'azienda; 3) per quanto riguarda le ferrovie in concessione: a chiederne la statizzazione così da consentire il potenziamento e il coordinamento con l'attuale Azienda dello Stato; 4) per quanto riguarda le linee di autotrasporti urbane e interurbane conviene intervenire: a) a dare vita a una azienda regionale dei trasporti, che assuma in proprio o in forma consorziata, con i Comuni e con le Province, la gestione di quelle linee, urbane e in-

terurbane e che hanno particolare interesse al fine di una più efficiente organizzazione dei trasporti collettivi; b) a svolgere una indagine presso le aziende attualmente autorizzate all'esercizio di linee automobilistiche urbane e interurbane per appurare l'effettivo rispetto, all'interno delle aziende stesse, del rispetto delle leggi dei contratti di lavoro, e delle disposizioni relative alla assistenza e previdenza e alle norme di sicurezza; 5) per quanto riguarda la situazione portuale: a) a elaborare un piano di sviluppo dei porti sardi, e a chiederne il finanziamento agli Organi di Governo; b) a chiedere la costituzione di un ente regionale dei porti sardi, da approvare con legge dello Stato, e del quale facciano parte, oltre la Regione, le Province, i Comuni interessati, gli operatori economici, i sindacati, le compagnie portuali, con lo scopo di garantire una gestione democratica dei porti, e perciò stesso la possibilità di un loro sviluppo economico, equilibrato e corrispondente agli interessi generali della economia sarda. Impegna altresì la Giunta, al fine di realizzare il coordinamento di queste misure settoriali, a convocare entro tre mesi una conferenza regionale dei trasporti, in stretta collaborazione con le rappresentanze politiche, con gli organi tecnici dello Stato e della Regione, con le rappresentanze degli operatori economici, dei lavoratori e degli utenti dei servizi».

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti e turismo.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, c'è purtroppo un particolare aspetto della discussione che si è svolta in quest'aula tra l'altro ieri, ieri ed oggi, che ha avuto una conferma dolorosa. Ieri pomeriggio, mentre noi stavamo discutendo della necessità di migliorare i servizi delle ferrovie concesse, una motrice delle Meridionali Sarde deragliava nel tratto Iglesias - Calasetta, nelle vicinanze di Gonnena. Per fortuna non si sono avute vittime; vi sono sei feriti, tra cui il conducente, che, ferito piuttosto gravemente, giace all'ospedale di

Iglesias. Sulle cause è stata aperta subito una inchiesta da parte dell'Ispettorato della Motorizzazione, il cui direttore è anche Commissario Governativo delle Meridionali Sarde. La inchiesta è tuttora in corso, anche se, dalle prime indagini, pare che l'incidente sia stato provocato da un cedimento della linea per la troppa pioggia.

Prima di addentrarmi nell'illustrazione del punto di vista dell'Amministrazione regionale, poichè si è detto che nel settore dei trasporti la Regione ha competenza primaria, vorrei precisare che l'articolo 3 dello Statuto speciale statuisce che la competenza primaria della Regione Sarda in materia di trasporti è limitata alle linee automobilistiche e tranviarie; mentre è concorrente quella sulle linee marittime ed aeree di cabotaggio fra porti e scali della Regione (articolo 4 lettera f). Vi è poi la competenza a discutere particolari aspetti della regolamentazione in questo settore in base all'articolo 53 dello Statuto, che recita: «La Regione è rappresentata nella elaborazione delle tariffe ferroviarie e della regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione, trasporti terrestri, marittimi ed aerei che possano direttamente interessarla».

Il potenziamento e ammodernamento del sistema dei trasporti della Sardegna, interni ed esterni, va indubbiamente studiato e prospettato in una visione organica mediante un coordinamento fra i diversi sistemi di trasporto, tenuto conto che la insularità della Sardegna caratterizza in modo del tutto particolare la complessa struttura dei trasporti di superficie ed aerei. L'Assessore ai trasporti ha già proposto alla Giunta la costituzione di un'apposita commissione per lo studio di un piano regolatore dei porti, dei trasporti e delle comunicazioni interessanti la Sardegna, per la necessaria attuazione in tempi successivi e secondo la graduatoria di precedenza dei lavori relativi agli impianti fissi o infrastrutturali, aeroporti, strade eccetera. Ciò ad evitare che — come è accaduto finora — di fronte all'assillo delle urgenti, contingenti esigenze che via via si presentavano, l'Amministrazione regionale sia portata a prospettare agli organi centrali di

governo la soluzione di problemi parziali o disorganici, talvolta in contrasto tra loro perchè nascenti da richieste viste in funzione di esigenze particolaristiche, sempre giustificate, ma che non sempre tengono conto del rispetto dei concetti base di una sana politica dei trasporti in vista di un organico sviluppo del sistema viario, aereo, marittimo e ferroviario.

Lo studio di detto piano regolatore è abbastanza complesso, perchè con le previsioni di sviluppo economico della Sardegna occorre tener conto delle prospettive zonali, di incremento delle varie attività produttive, industriali, agricole e turistiche. Lo studio deve, altresì, tener conto della possibile apertura di nuovi mercati di consumo — vedi l'Africa — che dovranno condizionare la realizzazione delle infrastrutture indispensabili.

Il potenziamento e incremento dei trasporti, dopo la ripresa post-bellica, sono andati sviluppandosi secondo le tradizionali direttrici. In futuro, tali direttrici potranno subire delle radicali modificazioni per la trasformazione strutturale e zonale dell'intera economia isolana, non solo, ma anche per l'evolversi dei mezzi di trasporto.

L'azione propulsiva dell'Amministrazione regionale è stata per il passato determinante per il raggiungimento dei seguenti traguardi dei vari sistemi di trasporto:

a) Linee marittime: ammodernamento del naviglio e intensificazione dei servizi sulle linee in concessione alla società Tirrenia e conseguente diminuzione dei tempi di percorrenza. Entro la prossima estate i relativi esercizi saranno svolti come appresso (onorevole Sassu, prenda nota): linea tre, Civitavecchia - Olbia, esercizio giornaliero, con possibile intensificazione nei periodi di punta, con le due nuove motonavi da 5.500 tonnellate capaci di oltre 1.000 passeggeri ciascuna. Questi mezzi, che sviluppano una velocità di crociera di oltre 17 miglia, potranno percorrere il tratto Civitavecchia - Olbia in meno di sette ore, per cui all'occorrenza saranno possibili due doppie in andata e in ritorno. Linea 15, Cagliari - Civitavecchia: esercizio giornaliero con motonave di maggior capacità rispetto a quelle attualmente in eser-

IV LEGISLATURA

LVII SEDUTA

24 MARZO 1962

cizio. Linea sette, Portotorres - Genova: esercizio giornaliero con impiego di motonave di maggiore capacità rispetto a quelle attualmente in esercizio, sempre che le condizioni attuali del porto di Portotorres vengano migliorate. Linea otto: Livorno - Portotorres, esercizio settimanale con possibilità di intensificazione con scalo ad Olbia mediante impiego della motonave di riserva sulla linea sette, Portotorres-Genova. Linea cinque: Cagliari - Napoli, esercizio bisettimanale con sostituzione dell'ormai vetusta motonave Città di Tripoli.

b) Linee aeree: ammodernamento degli aeromobili impiegati e intensificazione del servizio con conseguente diminuzione dei tempi di percorrenza. Col prossimo aprile è previsto il seguente programma di esercizio: tre coppie di voli giornalieri sulla Cagliari - Roma, delle quali due in coincidenza a Cagliari da e per Alghero. Una coppia di voli giornaliera Cagliari - Alghero - Roma, una coppia di voli giornaliera Cagliari - Alghero - Milano.

c) Servizi ferroviari: 1) rete Ferrovie Stato: costante miglioramento dei servizi con aumento delle velocità commerciali realizzate mediante la graduale dieselizzazione della trazione, realizzata per il 90 per cento; impiego di moderne automotrici e relative vetture rimorchiate per i principali treni viaggiatori. Sostituzione di cinque nuovi posti di movimento lungo le tratte più lunghe; miglioramento degli impianti fissi (tra cui l'impianto sulla Cagliari Decimomannu), del segnalamento luminoso, di più moderni apparati di sicurezza e dell'impianto di blocco. Istituzione del servizio traghetto Ferrovie Stato, Golfo Aranci - Civitavecchia, con una capacità media giornaliera di trasporto di 50 carri in ognuno dei due sensi; 2.o) ferrovie a scartamento ridotto: ammodernamento molto parziale della rete esistente sia negli impianti fissi sia nel materiale rotabile.

In ordine ai provvedimenti da richiedere, e subordinatamente a quanto più compiutamente potrà essere richiesto a seguito del previsto studio di un piano regolatore generale, si ritiene debba provvedersi a quanto in appresso: a) Servizi marittimi, infrastrutture portuali; finanziamento e acceleramento dei lavori con im-

pianto delle relative attrezzature meccaniche previste nei piani regolatori dei porti di prima e seconda classe di Cagliari - Portotorres - Olbia e Sant'Antioco. Attuazione dei piani regolatori dei porti di terza classe di Oristano, Portovesme, Bosa e Arbatax, oltre alla creazione dei pontili per naviglio da diporto nei porti di terza classe di Alghero, La Maddalena, Carloforte e Arbatax.

PAZZAGLIA (M.S.I.). E Buggerru?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Il problema del porto di Buggerru va esaminato tecnicamente da persone che se ne intendano profondamente. Il collega Pazzaglia sa bene che il fondo sabbioso del Golfo di Buggerru purtroppo è mobile e difficilmente consente la costruzione di impianti fissi.

Completamento delle opere previste nei piani regolatori dei porti di quarta classe di Teulada, Calasetta, Buggerru, Fertilia, Stintino, Castelsardo, La Càletta di Siniscola, Palau, Cala Gonone.

Linee marittime: adeguamento dei mezzi con eventuale intensificazione del servizio per la necessità di traffico che via via andranno manifestandosi sulle linee giornaliere Olbia - Civitavecchia, Cagliari - Civitavecchia, Portotorres - Genova, nonché sulla settimanale Cagliari - Napoli. Potenziamento del servizio sulla linea otto, Livorno - Portotorres, con intensificazione sul tratto Livorno - Olbia (questo ultimo porto è da includere come scalo della linea e sulla linea sei), Genova - Sardegna - Tunisi.

b) Ripristino del servizio del periplo sardo in coincidenza con le principali linee radiali al Continente.

c) Istituzione di un collegamento di linea Marsiglia - Portotorres - Cagliari - Tunisi, in modo che la Sardegna costituisca un ponte tra la Francia e i territori nord-occidentali della Africa.

Detti provvedimenti, con la gradualità necessaria, potranno essere richiesti a seguito della emanazione della legge sul rinnovo delle convenzioni tra lo Stato e la Società Tirrenia di navigazione per le linee di preminente in-

teresse nazionale, tenuto conto che nel disegno di legge relativo è prevista la revisione biennale delle sovvenzioni e quindi del programma di esercizio delle linee in concessione.

d) Potenziamento e ammodernamento dei servizi di linea sovvenzionati, di collegamento tra la Sardegna e le isole minori, S. Pietro e La Maddalena, nonché con la Corsica, da esercitarsi con moderne navi traghetto di tonnellaggio adeguato. Servizi, questi, da realizzare non appena approvata la legge stralcio attualmente all'esame delle due Camere, per lo esercizio dei servizi locali già affidati alla Società Tirrenia.

e) Integrazione dei servizi di linea per passeggeri con servizi traghetto Cagliari - Civitavecchia e Portotorres - Genova, servizi traghetto che non possono essere soltanto ferroviari, ma che devono dare la possibilità di traghettare anche mezzi gommati pesanti o leggeri.

f) Servizi aerei; infrastrutture. Potenziamento degli impianti aereo-portuali di Elmas e Fertilia con l'allungamento delle relative piste di volo per renderli agibili ai più moderni aerei di capacità adeguata alle esigenze crescenti del traffico. Riapertura al traffico dello aereoporto di Vena Fiorita.

Linee aeree: potenziamento secondo le esigenze di traffico che andranno via via manifestandosi.

g) Servizi ferroviari. Nel campo ferroviario occorre tener conto che con l'attuazione dei servizi traghetto la rete dell'Isola viene ad assumere una particolare nuova funzione. Infatti, nel passato tale rete doveva assolvere a compiti essenzialmente locali e di allaccio ai maggiori porti commerciali e alle linee marittime principali senza peraltro poter competere, soprattutto per il trasporto delle merci, con la concorrenza dei servizi stradali su gomma, come è dimostrato dal calo registratosi negli ultimi anni, poichè, dopo aver toccato la punta massima di circa 800.000 tonnellate trasportate nel 1955, si è progressivamente scesi alle tonnellate 250.000 circa nel 1961. Ora, invece, è avvenuta la saldatura con la rete della Penisola, anche se per il momento limitata mediamente a due coppie di corse di treni giorno-

lieri di 25 carri; conseguentemente, si impone una completa revisione della rete isolana.

Deve innanzitutto affermarsi che i mali cronici del servizio ferroviario dell'Isola derivano da un difetto di origine, costituito dalla rete divisa in due distinti sistemi, uno principale, di chilometri 437 a scartamento ordinario, ed uno più vasto, con gli attuali 830 chilometri a scartamento ridotto. La gravità del problema fu avvertita in passato con il suggerimento di diverse soluzioni, una delle quali, per fortuna scartata, comportava la unificazione dell'intera rete con lo scartamento ridotto. Con la legge 21 agosto 1952, numero 1221, si è successivamente pervenuti all'ammodernamento della rete a scartamento ridotto, senza peraltro modificare il tracciato, con l'eliminazione dei tronchi di Isili - Villacidro, Ales - Villamar, Gairo - Ierzu e Luras - Monti, sostituiti da servizi su gomma. Venne in tal modo scartata anche la tesi di portare a scartamento ordinario i due tronchi Macomer - Nuoro e Alghero - Sassari, e fu un errore gravissimo.

Il problema del trasporto delle merci tra i due sistemi lo si è invece risolto con il previsto impiego dei carrelli, che consentono il trasferimento dei carri Ferrovie Stato sulla rete ferrovie concesse. Al momento, quindi, partendo da questo dato di fatto occorre rivedere l'intero problema puntando sulle possibilità offerte da due provvedimenti legislativi di prossima emanazione e precisamente: disegno di legge sul rinnovo, riclassamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato, conosciuto anche come piano decennale, per una spesa di complessivi 800 miliardi; disegno di legge sul Piano di rinascita della Sardegna.

Ovviamente occorre innanzi tutto ottenere il massimo degli stanziamenti sulla legge degli 800 miliardi, fermo restando il principio della aggiuntività per quanto riguarda la legge sul Piano di rinascita. I provvedimenti da adottarsi dovrebbero essere i seguenti: potenziamento e ammodernamento della rete esistente. a) Raddoppio del binario sul tratto Decimo - Oristano in aggiunta al già previsto sul tratto Cagliari - Decimo. b) Completo rinnovamento e rifacimento dei binari. c) Installazione di mo-

derni impianti di segnalamento e blocco e centralizzazione degli scambi nelle principali stazioni. d) Sistemazione di moderni impianti di telecomunicazioni. e) Eliminazione dei passaggi a livello. f) Sistemazione e rifacimento degli impianti di stazione, fabbricati di servizio eccetera. g) Istituzione di nuovi posti di movimento nei più lunghi tratti dei tronchi ad unico binario. h) Sostituzione totale anche per i treni derrate della trazione a vapore con quella Diesel.

Nuove costruzioni. a) Tenuto conto che l'incrociarsi delle due correnti di traffico porterà ad un maggiore ingorgo nel tronco centrale, occorrerebbe provvedere al raddoppio del tronco Oristano - Chilivani. Devesi peraltro osservare che a tale raddoppio non è lieve ostacolo il tracciato esistente, in considerazione della natura del terreno e della zona accliva attraversata dove oggi, pur con la trazione Diesel, non sono consentite velocità superiori ai 40-45 chilometri orari. Un tale raddoppio non è consigliabile, mentre una più razionale soluzione potrebbe trovarsi con una modifica del tracciato, ad occidente lungo la direttrice Oristano - Bosa - Alghero - Portotorres e ad oriente lungo la valle del Tirso per riallacciarsi al tronco Chilivani - Olbia - Golfo Aranci. b) Costruzione del tronco Carbonia - Sant'Antioco per immettere nel sistema ferroviario principale il porto di Sant'Antioco, e vitalizzare di conseguenza l'attuale deficitario servizio della Villamassargia - Carbonia. c) Elettrificazione della rete, il che, come suggerito da alcuni tecnici, potrebbe essere attuato con un sistema monofase da 25 mila volts, realizzando un esercizio, fatta astrazione per la fase di ammortamento, anche più economico di quello a trazione Diesel. d) In un secondo tempo, tenuto anche conto dei futuri indirizzi politico-economici che verranno adottati in sede governativa, potrà essere richiesta la statizzazione delle ferrovie concesse, nonchè la trasformazione in ordinario dell'attuale scartamento del tronco Macomer - Nuoro. e) Inserire nei piani regolatori dei porti di Cagliari e Portotorres, per la successiva realizzazione, i necessari invasi per la possibile

realizzazione dei servizi traghetto ferroviari e gommati.

Trasporti su strada. 1.o) Acceleramento dei lavori del piano delle superstrade già approvato Cagliari - Sassari - Portotorres e Cagliari - Iglesias - Sant'Antioco, nonchè sollecito per la realizzazione della superstrada innesto strada statale 131 - Olbia - Golfo Aranci, e Nuoro - innesto strada 131. Quanto a questa superstrada, che dalla statale 131 si innesterebbe nei pressi di Abbasanta e passando all'esterno degli abitati di Abbasanta e di Ghilarza raggiungerebbe Sedilo - bivio Ottana, poi il torrente Liscoi e il bivio di Oniferi sulla statale 129 per Nuoro, è noto che è stata compresa nel piano di nuove costruzioni della Cassa per il Mezzogiorno; che la progettazione è già intervenuta; che nel programma 1961-62 è stato compreso il finanziamento iniziale di un miliardo e poichè sembra che la spesa globale dovrà essere superiore ai tre miliardi, le Province e le Camere di Commercio di Cagliari e di Nuoro e dei diversi Comuni direttamente interessati hanno sollecitato dalla Cassa l'ulteriore finanziamento, trattandosi di una grossa arteria della massima importanza poichè servirà a congiungere direttamente il Sud, Cagliari ed Oristano, col Nord-Est (Nuoro ed Olbia) dell'Isola, col risparmio di ben 27 chilometri per Nuoro e di chilometri 60 per Olbia, nonchè di ben sei passaggi a livello per Nuoro e di 17 per Olbia. 2.o) Acceleramento dei lavori di sistemazione delle strade statali e provinciali a' sensi della legge 12 febbraio 1958, numero 126. 3.o) Realizzazione delle nuove opere stradali a' sensi della legge sul Piano di rinascita per il necessario completamento delle maglie della rete stradale in funzione soprattutto delle nuove zone industriali e turistiche che andranno a realizzarsi.

Vorrei a questo punto brevemente dare qualche chiarimento ai vari intervenuti, prima di tutto all'onorevole Usai, il quale, con una interpellanza presentata tre giorni fa, chiedeva il motivo per cui da un servizio di periplo della Sardegna era stato escluso il porto di Arbatax. Vorrei far presente all'onorevole Usai

che non si tratta di un servizio commerciale di periplo, ma dell'iniziativa di un privato operatore, il quale tenderebbe a gestire il periplo della Sardegna, senza peraltro consentire la visita delle città costiere. I porti indicati sono le presumibili tappe — stabilite in relazione alla velocità della nave — di pernottamento, ma non di discesa. Conseguentemente, fermarsi ad Arbatax o fermarsi ad Orosei o ad Olbia ha un'importanza molto relativa. Comunque, se questo è il desiderio dell'onorevole Usai, da parte mia potrò anche segnalare all'armatore il desiderio di una sosta nel porto di Arbatax sempre che ciò sia possibile, come dicevo, per le esigenze del traffico e della velocità della nave.

L'onorevole Marras ha, tra l'altro, prospettato il servizio gratuito del trasporto operai e, meglio ancora, il servizio gratuito del trasporto per tutti i cittadini, come avverrebbe in Paesi civili, da lui però non citati. Ciò sarebbe sicuramente augurabile, ma allo stato della legislazione sono possibili soltanto riduzioni sulle tariffe ferroviarie o automobilistiche di linea per operai e studenti o in caso di particolari manifestazioni fieristiche oppure per viaggi in comitive. Dal corrente anno, poi, il Ministero della pubblica istruzione ha messo a disposizione dei Provveditorati agli studi fondi, in verità molto scarsi, per il trasporto gratuito degli studenti meno abbienti tenuti alla frequenza della scuola d'obbligo; e qualche Provveditorato ha addirittura acquistato propri mezzi di trasporto, vedi quello di Sassari, che ha comprato un paio di pullmann. Del resto, sono in vigore servizi speciali di trasporto operai con tariffe ridotte o addirittura gratuiti per l'intervento delle aziende.

L'onorevole Marras ha poi lamentato la diminuzione delle navi in dotazione alla Società Tirrenia. Ciò si è verificato in conseguenza soprattutto degli eventi bellici. Il numero delle navi è diminuito, il totale del tonnellaggio è rimasto pressoché invariato. Comunque, non è questo un problema che possa interessare direttamente l'Amministrazione regionale. Si tratta, evidentemente, di criteri di politica di trasporti adottabili di intesa con i Ministeri competenti. Questa Amministrazione ha il dovere

di sollecitare, come del resto abbiamo già detto nella prima parte, il ripristino delle linee che già collegavano la Sardegna col Nord d'Italia e particolarmente di quelle che collegavano la nostra Isola col Nord-Africa, e del periplo della Isola.

Le navi traghetto hanno portato una sensibile diminuzione dei costi di trasporto, onorevole Marras. Se, poi, queste riduzioni hanno avuto finora scarsa incidenza nei prezzi al consumo è un fatto che possiamo deplorare e che deploriamo, ma che esula dalle competenze di questa amministrazione. Il servizio ha creato le premesse per una riduzione dei prezzi. Gli organi incaricati del controllo dei prezzi dovrebbero intervenire, in quanto hanno la possibilità di farlo, conoscendo i prezzi e le merci che vengono giornalmente trasportate a mezzo delle navi traghetto. Ma fino ad ora vige ancora il sistema misto dei trasporti, e sicuramente, con l'intensificazione dei trasporti a mezzo delle navi traghetto, si avrà una ripercussione anche sui prezzi al consumo, sempreché gli organi preposti sappiano vigilare attentamente.

E' vero che il servizio delle navi traghetto ha creato una certa confusione nel traffico da e per la Sardegna, ma soprattutto per la Sardegna. Questo per lo sbilanciamento verificatosi fra le due correnti di traffico in entrata e in uscita. E' noto, infatti, che mentre per il traffico in entrata vi è una richiesta assillante di carri ferroviari per il trasporto a mezzo delle navi traghetto, e al momento attuale sono giacenti nelle varie stazioni della linea per Civitavecchia circa trecento carri ferroviari, il traffico nel senso inverso è piuttosto scarso e ciò preoccupa gli organi del Ministero dei trasporti, esattamente la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, che ha più volte sollecitato una intensificazione del traffico in questo senso. (Questa è anche una conseguenza di quanto lamentato dall'onorevole Floris per i carri scoperti).

L'onorevole Marras fa poi una disamina delle tariffe, che, a parità di chilometraggio, sarebbero in atto per i trasporti dalla Sardegna per la Penisola, rilevando e richiedendo che,

IV LEGISLATURA

LVII SEDUTA

24 MARZO 1962

così come per le merci è stata riconosciuta una distanza virtuale, venga riconosciuta anche per il trasporto passeggeri una distanza virtuale di 100 chilometri onde ribassare il costo del viaggio. Mi piace citare alcuni dati, non per fare della polemica sterile, ma per costruttivamente impostare una certa politica anche nel settore trasporti persone.

Devo rilevare che, intanto, l'onorevole Marras non ha fatto distinzione tra prima e seconda classe e non ha ricordato che sulle navi di linea vi è anche la terza (e la terza turistica, in certe navi); conseguentemente i dati da lui citati sono viziati da un errore di partenza. In più, non ha tenuto conto che sui biglietti via mare gravano, per la seconda, 700 lire di letto, 500 lire di quota bagaglio, 110 lire di diritti doganali e portuali, 87 lire di I.G.E.: si ha così presso a poco la differenza tra la seconda classe per 850 chilometri di percorso, nella Penisola, e quella in vigore in Sardegna. In definitiva, per non farla troppo lunga, la differenza di prezzo (881 lire per la terza turistica; 730 per la terza ordinaria) rappresenta la spesa per il letto, per il trasporto bagagli, per i diritti portuali cosiddetti e per l'I.G.E. Non vi è, in realtà, alcuna differenza agli effetti delle entrate delle Ferrovie dello Stato, per uguale distanza, tra i prezzi della Sardegna e i prezzi della Penisola.

MARRAS (P.C.I.). Lei è in errore, onorevole Covacivich.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. No, non sono in errore. Se vuole, le fornisco tutti i dati per le varie linee: Civitavecchia - Olbia; Civitavecchia - Cagliari; Portotorres - Genova; Olbia - Civitavecchia; Cagliari - Civitavecchia; Genova - Portotorres.

D'altra parte, il problema da lei segnalato non è da trascurare, è un problema da tenere presente, e posso assicurare che esso, per quanto attiene al mio Assessorato, sarà approfondito e saranno certamente prospettate possibili soluzioni. Il collega Marras ed il collega Cambosu, e poi anche l'onorevole Manca, hanno parlato di un Consorzio regionale dei porti

sardi; argomento che è stato anche riportato nell'ordine del giorno presentato dai colleghi della sinistra. Di questa istituzione dovrebbero essere precisati i costi e la funzione alla luce della legislazione statale e della competenza regionale. Un esame, quindi, di questo problema potrà essere fatto dagli organi regionali quando i colleghi che lo hanno proposto potranno meglio precisarlo nei termini da me indicati.

Altro problema che è stato posto dalle sinistre è quello di una conferenza regionale dei trasporti. Nulla vieterebbe che i risultati degli studi dell'apposita commissione tecnica, di cui si è detto al principio, venissero esaminati, prima di essere discussi, dal Consiglio regionale. Ritengo che i lavori di questa Commissione debbano essere portati al vaglio dell'assemblea politica regionale ed esaminati da una conferenza regionale al livello delle varie categorie produttive, dagli operatori economici e dai lavoratori.

Siamo perfettamente d'accordo con l'onorevole Ghilardi quando segnala che la rete ferroviaria attuale è insufficiente. Se ne è avuta la dimostrazione quando, nel tentativo di istituire un treno del latte in partenza da Cagliari per raggiungere la nave traghetto in tempo utile per l'avvio ai mercati settentrionali di consumo, si è dovuto constatare che tale convoglio avrebbe impiegato ben tredici ore per superare il percorso Cagliari - Golfo Aranci. L'irrigazione del Campidano, secondo i dati statistici, dovrebbe portare ad un aumento della produzione agricola di ben un milione 500.000 tonnellate, ed è chiaro, onorevole Sassu, che allora le navi traghetto non dovrebbero essere attrezzate per il solo trasporto di carri ferroviari, bensì di autotreni o anche solo di cassoni mobili, come ormai avviene in molte parti del mondo e specialmente nel Canada.

L'onorevole Pazzaglia ha parlato di un colloquio del Presidente della Regione col Ministro ai trasporti, colloquio nel quale si sarebbero passati in rassegna i problemi dell'ammodernamento della rete ferroviaria sarda. Egli chiedeva di conoscere i risultati. Dirò che, io per primo, non appena ho visto sulla stampa la notizia di questo colloquio, mi sono affrettato

a richiedere all'onorevole Presidente notizia degli argomenti trattati e dei risultati raggiunti. L'onorevole Presidente mi ha comunicato che si è trattato di una presa di posizione epistolare sul problema del piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato. Alla lettera del Presidente della Giunta, anche per la crisi ministeriale che allora era in atto, si è risposto piuttosto genericamente.

L'onorevole Cambosu ha rilevato la necessità di tenere conto, nella formazione del Piano, delle possibilità di commercio con l'Africa. Al riguardo posso assicurare, come del resto ho già detto, che il problema è ben presente a questa Amministrazione e che l'Assessorato è stato chiamato a far parte di un apposito organismo nazionale, che terrà il suo primo congresso a Napoli dal primo al quattro aprile, congresso che tratterà esclusivamente delle possibilità di comunicazione e di trasporto con l'Africa Settentrionale.

Cantoniere e caselli: lo stato di deplorabile abbandono dei caselli e delle cantoniere più volte segnalato, e sul quale si insiste e si insisterà ancora, è un problema che dovrebbe interessare, prima di tutto, le società concessionarie.

L'onorevole De Magistris, ed ho quasi finito, ha prospettato un problema di coincidenze. Si tratta di argomenti che vengono trattati annualmente nelle conferenze orarie, alle quali partecipano soprattutto le Camere di Commercio dell'Isola. Il problema prospettato sarà senz'altro segnalato e tenuto presente per la prossima conferenza oraria.

L'onorevole Manca ha segnalato il problema delle «assuntorie», chiedendo di conoscere il pensiero dell'Amministrazione regionale al riguardo. Posso assicurare che noi concordiamo perfettamente sulle esigenze prospettate dal disegno di legge attualmente all'esame del Parlamento. L'Amministrazione è anche intervenuta di frequente per l'eliminazione di questa forma di lavoro, quanto meno superata. C'è un motivo di particolare compiacimento, mio personale e dell'Amministrazione, per le richieste presentate in forma concreta dall'onorevole Manca per l'ammodernamento delle attrezza-

ture portuali. Per il passato, per la verità, anche di recente, si erano avuti esempi di prese di posizione nettamente negative da parte delle compagnie portuali. C'è una evoluzione, dunque, e non possiamo che prenderne atto.

L'onorevole Soggiu ha insistito nel concetto espresso dall'onorevole Pazzaglia per quanto attiene ad un nastro stradale statale litoraneo. Questa esigenza sarà senz'altro tenuta presente.

Infine, l'onorevole Sassu ci ha incitato a fare di più. Posso assicurare che, per quanto è nelle possibilità del sottoscritto e dell'Assessorato che dirige, non vi sarà attimo di sosta per raggiungere le mete che l'Amministrazione si è proposta.

Onorevoli colleghi, l'ampiezza della discussione ha visto all'attenzione dell'assemblea regionale ben 12 documenti. La profondità e la ampiezza degli interventi fanno onore a questa assemblea. Il numero stesso degli interventi dimostra, se ve ne fosse stato bisogno, l'importanza del problema dei trasporti interni ed esterni della Sardegna, problema di cui è costantemente preoccupata l'Amministrazione regionale, come è provato dal fatto che il mio Assessorato non ha atteso la presentazione delle mozioni in discussione, per proporre alla Giunta la creazione di una Commissione di studio per il progresso dei trasporti; Commissione che dovrà presentare le soluzioni in prospettiva, per le necessità dell'economia sarda, mai come oggi lanciata verso concrete realizzazioni di sviluppo e di progresso. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spano per illustrare l'ordine del giorno di cui è firmatario.

SPANO (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno si illustra praticamente da sè. Dopo aver preso atto di ciò che in materia di trasporti il Governo centrale ha fatto, soprattutto per quanto attiene alla istituzione dei servizi traghetto, abbiamo, nell'ordine del giorno, impegnato la Giunta ad affrontare una serie di problemi.

Praticamente abbiamo cercato di travasare,

nel nostro ordine del giorno, le richieste che sono state presentate nei vari documenti, per cui penso che quest'ordine del giorno, anche se firmato soltanto da noi e dai colleghi sardi, possa essere considerato unitario e approvato da tutto il Consiglio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Marras per illustrare l'ordine del giorno di cui è firmatario.

MARRAS (P.C.I.). Poichè intendo avvalermi della facoltà di replica, rinuncio alla illustrazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Marras ha facoltà di replicare.

MARRAS (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, vi sono senza dubbio, nelle dichiarazioni dell'onorevole Assessore, alcune prese di posizione interessanti, come quella che annuncia la costituzione di una Commissione per lo studio di un piano regolatore generale dei trasporti. In sostanza, l'Amministrazione regionale finalmente si decide a imboccare la strada di uno studio organico, coordinato, collocato nel quadro generale dei problemi della rinascita dell'Isola. C'è poi l'affermazione che una conferenza regionale dei trasporti potrebbe eventualmente approfondire le conclusioni di questa Commissione di studio, per la quale io raccomanderei anche una certa rappresentanza, se è possibile, di sindacati specializzati in questo campo, dei ferrovieri, per esempio.

Per quanto riguarda il problema delle tariffe, una delle rivendicazioni da noi avanzate ha trovato una certa coincidenza di opinioni. Direi, anzi, che l'onorevole Assessore sembra voler andare ancora oltre la rivendicazione della nostra mozione, che propone, anche per i viaggiatori, il tratto di mare tra la Sardegna e la Penisola sulla base della distanza convenzionale di 100 chilometri. Evidentemente, raggiungendo un traguardo di questo genere, i vantaggi sarebbero molto più notevoli di quanto non potessero apparire dai calcoli da me fatti. Co-

munque, anche quei calcoli, che prendevano per base la seconda classe in ferrovia e la seconda classe in nave, pur con le tare rilevate dall'onorevole Assessore per quanto riguarda alcuni servizi particolari, dimostrano che oggi i viaggiatori sardi devono subire alcuni svantaggi. E' noto, per esempio, che le ferrovie applicano tariffe che variano a seconda della percorrenza: una percorrenza a chilometro sino a 1.000 chilometri costa lire 4 e 93 in seconda; dopo i 1.000 chilometri costa lire 1 e 29. Per un viaggiatore sardo, che da Cagliari debba raggiungere i confini del Paese (penso alle decine di migliaia di emigrati), lo svantaggio da me segnalato diventa notevolissimo. Comunque, prendiamo atto dell'impegno dell'Assessore di approfondire, di esaminare questo problema e di trarne le conclusioni necessarie, magari con strumenti legislativi, con una proposta di legge nazionale, ad esempio, che codifichi per la Sardegna il principio della distanza virtuale dei 100 chilometri già ottenuta per le linee dei traghetti.

Sul particolare aspetto dei trasporti che va sotto il nome di viabilità, il nostro Gruppo non ha ritenuto nè nella mozione e neanche nell'ordine del giorno presentato di pronunciarsi. L'abbiamo fatto di proposito, in quanto, con la nuova distribuzione dei compiti tra gli Assessorati, è noto che la viabilità rientra tra le competenze dell'Assessorato dei lavori pubblici. E noi ci proponiamo, su questo particolare tema della viabilità, di trovare a suo tempo gli strumenti consiliari che consentano un dibattito più ampio.

A parte le affermazioni interessanti e proficue dell'onorevole Assessore, tutta la posizione della Giunta espressa nelle sue parole è in fondo fondamentalmente un tentativo, per dirla con una frase fatta, di *épater les bourgeois*, cioè di sbalordirci con una serie infinita, con una costellazione di traguardi che l'Assessorato ritiene di avere contribuito a raggiungere e di altri traguardi che dovrebbero essere raggiunti nel corso dei prossimi anni. Questa parte del suo intervento, onorevole Assessore, era per noi scontata. Chi segue la vita politica in Sardegna, le dichiarazioni ministeriali, le interrogazioni e

le interpellanze numerosissime che si fanno al Parlamento su questi argomenti, sa benissimo quali sono le cose in cantiere. Posso portare la documentazione dalla quale risulta che persone eminenti del Governo davano per sicura l'entrata in servizio per il marzo del 1962 delle famose navi pullmann da 5.500 tonnellate, che lei, onorevole Covacivich, assicura entreranno in servizio la prossima estate. Affermazioni di questo genere possiamo rintracciare tante...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. C'è un ritardo nella consegna del materiale.

MARRAS (P.C.I.). L'ordine del giorno della maggioranza costituisce un caso limite. In fondo, quell'ordine del giorno, preso rivendicazione per rivendicazione, potrebbe essere tranquillamente approvato anche da noi. Ma non è questo che noi volevamo. Non si tratta solamente di approvare un coacervo di rivendicazioni nè tampoco, come giustamente diceva lo onorevole Covacivich, di rivendicazioni settoriali (di collegio, dicevo io): si tratta di esaminare il ruolo del settore trasporti nel quadro del processo di rinascita della Sardegna. Ebbene, la direzione dello sviluppo del settore trasporti, le scelte che questo comporta, le priorità, i condizionamenti, le vere strozzature da vincere e rompere, tutta questa tematica, tutto questo complesso determinante di problemi è ancora incerto nella posizione dell'Assessore e nell'ordine del giorno della maggioranza.

E' evidente che la nostra parte politica, e non credo in netto contrasto con la vostra, onorevoli colleghi della Democrazia Cristiana, tende ad affermare alcuni concetti, la pubblicizzazione del servizio, per esempio. Noi parliamo di un'azienda regionale dei trasporti. A che cosa pensiamo? Pensiamo, per esempio, che i trasporti di massa — da decine e decine di Comuni partono oggi migliaia di lavoratori, di impiegati e studenti verso le grandi città — debbano oggi organizzarsi sul terreno non della speculazione privata, ma del servizio pubblico. Le Aziende tranviarie ed automobilisti-

che urbane ed extraurbane, oggi che il fenomeno del trasporto di massa è diventato così rilevante, meritano di essere esaminate dal punto di vista della pubblicizzazione.

Altrettanto deve dirsi per quanto riguarda la gestione dei porti. L'Assessore ai trasporti oggi ci dà alcune assicurazioni su questo problema; ma è un fatto che la gestione dei porti sardi è esclusivamente in mano ad enti burocratici ministeriali quali le Capitanerie di Porto. Genova ha un grande porto, retto da un suo consorzio, in cui sono rappresentati il Comune, gli operatori economici, le Camere di Commercio. Il più grande porto europeo, quello di Amburgo, è di proprietà del Comune, che lo gestisce. Sono, questi, problemi di struttura che meritano di essere valutati attentamente; e si pone oggi il problema della democratizzazione di certe strutture.

Molto importante è, poi, il problema della valorizzazione e della espansione del settore pubblico. Non a caso in Sardegna è iniziata la costruzione di una super - strada tra Cagliari e Portofino. Che sta a significare ciò? Sta a significare l'esistenza di un orientamento che porta al sacrificio del settore pubblico, che porta a una mancata valorizzazione ed espansione del settore pubblico, a tutto vantaggio di quello privato e talvolta di quello monopolistico. Di qui il limite delle posizioni della Giunta e della maggioranza; di qui il limite che non ha consentito di formulare, su problemi particolari, su cui tutti quanti concordiamo, un ordine del giorno unitario. Ma questo limite, che riscontriamo nei trasporti, onorevole Assessore della Giunta, è in fondo quello stesso che stiamo denunciando da un mese in questa sessione del Consiglio regionale; è il limite che si è rivelato nella discussione della nostra mozione sulle miniere, di quella sull'emigrazione, nella legge per l'En.Sa.E.: un limite, cioè, che sta ad indicare come ancora le visioni politiche ed economiche di questa Giunta siano ancorate ad un passato superato.

Non v'è un accenno, nella mozione della maggioranza, nelle posizioni della Giunta, circa le condizioni dei lavoratori dei trasporti. E non sembra una interferenza fuori luogo il fatto che,

discutendosi dei trasporti, noi parliamo delle condizioni di lavoro degli addetti ai trasporti. Tutti sappiamo benissimo che da queste condizioni di lavoro dipende molte volte lo stesso servizio, che da queste condizioni di lavoro dipende molte volte la sicurezza del servizio.

Un altro problema di struttura, che a nostro giudizio meritava di essere accennato: si prevede il rinnovo della convenzione con la Tirrenia, ma l'onorevole Assessore non ci ha detto niente circa la rappresentanza sarda nel consiglio di amministrazione di questa società. Lo onorevole Covacovich non ci ha detto se sia giusto porre il problema che la rappresentanza sarda al consiglio di amministrazione della Tirrenia sia corrispondente al peso che i Sardi hanno nei traffici di questa società e, conseguentemente, ne possano orientare le scelte, gli indirizzi a tutto vantaggio dei trasporti e dei traffici della nostra Isola.

Questi sono i rilievi che intendevamo fare e che ci portano a conservare ferma la nostra posizione, assunta nel corso della discussione e trasferita nell'ordine del giorno che abbiamo presentato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Floris.

FLORIS (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringraziamo l'onorevole Assessore per l'ampia e esauriente risposta data alla mozione numero 8 da noi presentata e prendiamo atto con soddisfazione delle dichiarazioni dell'onorevole Giunta, dichiarazioni che praticamente accolgono le istanze da noi formulate in quel documento. Ci auguriamo che alla buona volontà della Giunta ed alla attività che, nel suo settore, sta svolgendo l'onorevole Assessore ai trasporti con particolare solerzia, corrisponda un adeguato intervento del Governo centrale; in modo da consentire il pieno sviluppo dei traffici marittimi, ferroviari, terrestri ed aerei secondo le sempre nuove e le sempre maggiori richieste dell'Isola, con particolare riguardo al Piano di rinascita.

Per quanto attiene al problema affacciato dall'interpellanza sulla mancata concessione dei

carri aperti, mi auguro che il promesso intervento dell'onorevole Assessore riesca ad ovviare agli inconvenienti lamentati.

PRESIDENTE. Ha domandato di replicare l'onorevole Pazzaglia. Ne ha facoltà.

PAZZAGLIA (M.S.I.). Nell'intervento necessariamente breve di ieri, diretto ad illustrare la mozione n. 9 presentata unitamente agli altri colleghi del mio Gruppo, ho dovuto tralasciare alcune parti di particolare interesse, che non hanno poi potuto formare neanche oggetto di dibattito. Non potevo pretendere, quindi, che le dichiarazioni dell'Assessore tenessero conto di ciò che non è stato materialmente possibile dire per non allungare eccessivamente la discussione. Di nuovo oggi mi trovo, nel fare la replica, in situazione del tutto analoga a quella di ieri, essendo le tredici meno un quarto; e quindi dovrò limitarmi a poche parole.

Dirò anzitutto che nelle dichiarazioni rese dall'Assessore a chiusura di questa discussione, abbiamo trovato, senza dubbio, l'accoglimento di molte richieste da noi formulate nella discussione stessa e che, in linea di massima, le richieste contenute nella nostra mozione hanno formato oggetto di favorevole accoglimento o di favorevole considerazione da parte dell'Assessore. E' rimasta fuori, cioè non è stata considerata nel modo in cui riteniamo necessario, una parte delle richieste relative alle comunicazioni ferroviarie, che devono essere avanzate al Governo dalla Giunta regionale. Per la verità, la posizione assunta dall'Assessore e dalla Giunta circa la tratta da Oristano a Chilivani e la analoga posizione che si rileva nell'ordine del giorno del Gruppo di maggioranza, fanno ritenere che le fondamentali rivendicazioni della Sardegna al riguardo, contenute nella nostra mozione, non saranno avanzate ed ancora meno sostenute nel modo in cui dovrebbero esserlo.

Bisogna che si ponga al Governo la richiesta del raddoppio di tutta la linea e della modificazione della linea stessa; altrimenti noi faremo sì passi avanti, ma lasceremo le ferrovie sarde in condizioni da non poter sopportare alle esigenze del traffico.

Abbiamo, in verità, indicato nella nostra mozione quanto è necessario chiedere e fare, su un piano di concretezza, senza pretendere di impostare soluzioni di carattere tale da non consentire l'approvazione del Consiglio. I provvedimenti che noi chiediamo nella nostra mozione debbono costituire e costituiscono, in realtà, il minimo indispensabile per avviare a soluzione i problemi delle comunicazioni.

Dirò quindi che anche io trovo interessante la dichiarazione che ci ha fatto l'Assessore circa la costituzione di una commissione tecnica; la considero interessante perchè tale commissione può consentire di compiere qualche passo verso una programmazione della politica dei trasporti e delle comunicazioni sarde. Senza un programma che consideri tutti gli aspetti dei trasporti e delle comunicazioni, si continuerà negli interventi di carattere settoriale o particolaristico suggeriti, se non imposti — e forse più imposti che suggeriti — da situazioni del momento; invece che avviare verso soluzione il problema dei trasporti, la soluzione che, a nostro avviso — lo ripeto — costituisce un modo per rompere lo stato di isolamento in cui si trova la Sardegna sia dal punto di vista economico e sia dal punto di vista sociale.

Dirò infine in questa sede, per non dover riprendere la parola in un momento successivo, che abbiamo notato con altrettanta soddisfazione che il Gruppo di maggioranza ha trasferito la nostra mozione nel proprio ordine del giorno. In buona sostanza, questo ordine del giorno della Democrazia Cristiana e dei sardisti costituisce l'accettazione delle tesi che noi abbiamo esposto nelle nostre mozioni; non si era pronunciata la maggioranza, prima della presentazione dell'ordine del giorno... (*interruzione*). Ho detto che lo rilevo con soddisfazione. Quando noi vediamo che la maggioranza accetta sostanzialmente le nostre tesi (anche se non totalmente, perchè vi sono, nell'ordine del giorno, lacune, indicazioni un po' troppo generiche, che invece avrebbero dovuto essere espresse con maggiore energia e con maggiore decisione), praticamente il risultato cui tendevamo attraverso la nostra mozione è

ottenuto, se è vero, come è vero, che le mozioni hanno lo scopo di «muovere» la Giunta e quindi la maggioranza verso determinate posizioni. A noi sembra che ciò sia avvenuto in questa occasione attraverso la trasfusione della nostra mozione nell'ordine del giorno che porta le firme del Gruppo democristiano e del Gruppo sardista.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zaccagnini.

ZACCAGNINI (D.C.). Mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cambosu.

CAMBOSU (P.S.I.). Mi dichiaro insoddisfatto in relazione alla risposta che l'onorevole Assessore ha dato alla mia interpellanza, circa le condizioni di uso, di efficienza, di sicurezza, di igiene delle ferrovie concesse in Sardegna. Non è stato risposto a nessuna delle domande che io avevo posto, tanto da essere tentato di credere che l'onorevole Assessore, nel fare il suo discorso, abbia omissso qualcosa che pure aveva in animo di dire.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Non so se lei era presente, quando ho iniziato il mio discorso. Ho dichiarato, infatti, di accogliere le sue denunce, onorevole Cambosu.

CAMBOSU (P.S.I.). Ma, onorevole Assessore, noi chiediamo l'opera attiva dell'Amministrazione regionale perchè le ferrovie concesse vengano statizzate, e a questo proposito non ci è stato detto alcunchè.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ho detto che, se il nuovo programma governativo lo consentirà, noi non staremo indietro.

CAMBOSU (P.S.I.). La verità è che nell'ordine del giorno della maggioranza non si par-

la di statizzazione. Non basta aspettare il programma governativo; si deve pur assumere un impegno. Per questi motivi, mi dichiaro insoddisfatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Floris.

FLORIS (D.C.). Mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Usai.

USAI (D.C.). Mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. La mozione numero 7 è da ritenersi sostituita dall'ordine del giorno numero 2.

La mozione numero 8 è da ritenersi sostituita dall'ordine del giorno numero 1.

Metto in votazione la mozione numero 9. Chi la approva alzi la mano.

(Non è approvata).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti e turismo.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. La Giunta accetta l'ordine del giorno numero 1; mentre non può accettare lo ordine del giorno numero 2, non tanto per il suo contenuto, quanto per le sue premesse, che sono assolutamente da respingere.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno numero 1. Chi l'approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'ordine del giorno numero 2. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Varie.

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

MARRAS (P.C.I.). Signor Presidente, onore-

voli colleghi, ci è giunta qualche ora fa da Sassari la notizia, confermata poc'anzi dalla Prefettura di Cagliari, che stamane all'alba un ordigno esplosivo ha fatto saltare la lapide posta nella facciata del Municipio di Sassari a ricordo del 25 luglio 1943, cioè della data fausta in cui il popolo italiano riuscì a liberarsi dalla dittatura fascista.

Il simbolo verso cui la delittuosa azione si è rivolta, la data in cui è avvenuta, il ripetersi con una certa frequenza anche nella nostra Isola di fatti di questo genere, proprio nel momento in cui in una delle zone più tormentate dell'area geografica in cui viviamo, in Algeria, sta per verificarsi l'avvento della pace ed orde fasciste cercano di impedire questo evento, stanno a dimostrare da che parte l'attentato provenga.

Io credo che l'episodio di Sassari debba essere da parte del nostro Consiglio solennemente condannato e deplorato. Ritengo che il Consiglio debba anche invitare la popolazione sarda a condannare simili episodi e a concorrere, nel rispetto delle regole democratiche, al progresso della rinascita della nostra Isola.

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

SODDU (D.C.). La notizia portata dall'onorevole Marras non è a conoscenza diretta del nostro Gruppo, ma ritengo sia sicuramente esatta. Sicchè noi ci associamo alla deplorazione per un fatto che certamente offende la democrazia sarda e la democrazia italiana. Non sappiamo, d'altra parte, chi abbia commesso il fatto. Comunque, esso è da deplorare.

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

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Il Gruppo sardista si associa alla deplorazione. Purtroppo dobbiamo constatare ancora una volta che si commettono atti che non soltanto sono obiettivamente inqualificabili, ma anche dimostrano il persistere di certe mentalità che con la de-

mocrazia non hanno nulla a che fare e che rappresentano sempre un pericolo potenziale. Io credo che per questo il Consiglio, oltre a deplo- rare con forza l'accaduto, debba augurarsi che certi fatti non avvengano più e solleci- tare la società a difendersi.

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

PAZZAGLIA (M.S.I.). Signor Presidente, o- norevoli colleghi, in questa assemblea altre volte si è parlato di atti di violenza, di ma- nifestazioni che arrecano pericolo alla incolumità; e se l'onorevole Soggiu non avesse detto che se ne stanno verificando tanti, io non avrei ritenuto necessario prendere la parola, perchè ciò che io penso per quanto riguarda gli atti di violenza è noto, e su come possa interpreta- re i fatti del 25 luglio 1943 è noto altrettanto.

Ciò che mi sorprende è che si insista nel dire che esiste tutta una situazione di perico- losità. Si portano ad esempio di ciò i casi di Iglesias, quello dell'incendio della sezione del Partito Comunista Italiano, quello dell'attentato al Sindaco Colia; mentre la bomba nella Fede- razione comunista è stata ricordata in altra oc- casione. Praticamente, si è detto che è in atto una manovra che deve preoccupare. E' eviden- te che si presentano le cose in questo modo so- lo per determinare una certa impressione nel- l'opinione pubblica, giocando sull'equivoco, e per farle apparire in modo diverso da come sono. Sulla questione della sezione del partito comunista di Iglesias è necessario che se ne riparli...

MILIA FRANCESCO (P.S.I.). L'abbiamo già sentito altre volte.

PAZZAGLIA (M.S.I.). No, non l'hai sentito an- cora, tutto ciò che debbo dire.

NIOI (P.C.I.). Come commenti il caso di Sassari?

PAZZAGLIA (M.S.I.). Aspetta che finisca il discorso e lo saprai, lasciami finire. Io non ho mai eluso gli argomenti. (*Interruzioni a sinistra*).

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli consi- glieri di non interrompere l'oratore.

PAZZAGLIA (M.S.I.). Non posso certamen- te fare il discorso che piacerebbe all'onorevole Nioi; faccio il discorso che ritengo di dover fare...

PIRASTU (P.C.I.). Non sei in grado di farlo.

PAZZAGLIA (M.S.I.). Sono lieto di non po- ter fare un discorso che piaccia all'onorevole Nioi, ne sono lietissimo! Parlando degli episodi di Iglesias, che sarebbero i primi di questi at- ti, sarò molto sereno nel dire le cose, senza polemizzare con nessuno. Per l'incendio della sezione comunista di Iglesias, che cosa è suc- cesso? L'Autorità giudiziaria ha fatto le in- dagini ed ha scoperto che a provocare l'in- cendio della sezione comunista di Iglesias era- no stati due frequentatori della sezione stessa, che vi si erano recati per rubare. Questa è la verità!

Consideriamo poi il caso del Sindaco di Igle- sias, al quale noi abbiamo espresso la nostra solidarietà. L'Autorità giudiziaria procede per simulazione di reato. Perchè si tratta di vera e propria simulazione di reato!...

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. Non a carico del Sindaco!

PAZZAGLIA (M.S.I.). No, per l'amor del cielo; ma c'era stato uno che aveva simulato un attentato al Sindaco, questa è la verità! Noi abbiamo sempre fiducia nell'Autorità giudi- ziaria!

Posso adesso accontentare l'onorevole Nioi. Io sono sempre molto prudente, onorevole Pi- rastu, non come i colleghi del suo Gruppo, che ad Iglesias hanno affisso manifesti dicenti: «I fascisti incendiano la sede del Partito Comu- nista Italiano»; non sono imprudente come i suoi colleghi, che hanno indetto varie mani- festazioni di protesta contro i fascisti... dopo di che è venuto fuori il risultato delle in- dagini! Io sono sempre molto prudente, nel dire le cose. Le dico soltanto a ragion ve-

duta. Ho aspettato di sapere che cosa era successo ad Iglesias e me lo ha detto autorevolmente l'Autorità giudiziaria. Non era certo lo onorevole Pirastu che aveva l'autorità per indicare quali fossero i responsabili!

Per quanto riguarda il fatto di Sassari, cioè l'attentato ad una lapide, esso non ha, a mio avviso, nessun significato. Di lapidi in Italia ne sono state messe tante e non hanno cambiato le idee delle persone. Quando noi abbiamo voluto criticare il 25 luglio, lo abbiamo fatto apertamente, con il nostro coraggio e la nostra chiarezza. Non abbiamo bisogno di condividere gli atteggiamenti di chi è andato a mettere una bombetta dimostrativa, per discutere su determinati fatti storici!

Chi sia stato a collocare la bomba non si sa! Le informazioni che noi abbiamo provengono dall'onorevole Marras, il quale, con tutto il rispetto per lui, può avere notizie imprecise. Non abbiamo bisogno di bombe o di attentati per sostenere le nostre idee ed i nostri principii sul 25 luglio 1943. Ecco la risposta che io do alla richiesta dell'onorevole Nioi.

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

ZUCCA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io penso che non sarebbe giusto, che non è giusto, sottovalutare i fatti che stanno avvenendo in Sardegna e che, d'altra parte, non avvengono solo in Sardegna. Affermare, come ha fatto il collega Pazzaglia, che si tratta dell'opera di giovani sconsiderati...

PAZZAGLIA (M.S.I.). Io non ho parlato di giovani sconsiderati perchè non conosco i responsabili.

ZUCCA (P.S.I.). Onorevole Pazzaglia, mi riferisco anche a quanto è accaduto la scorsa settimana.

Non c'è dubbio che i fatti che stanno avvenendo in Sardegna ed in altre parti d'Italia sono la conseguenza di quanto avviene in Algeria e nella Francia; e sono la conseguenza dei legami che l'organizzazione fascista fran-

cese ha con determinati elementi nel nostro Paese. Diversamente, i fatti che andiamo deplorando sarebbero gravi, ma non assumerebbero l'importanza che invece hanno. Far saltare la lapide che ricorda quanti hanno dato un contributo a ricostruire la democrazia nel nostro Paese, è un atto che offende tutti i democratici. Non basta scoprire solamente i diretti responsabili di questi fatti! Si devono ricercare coloro che gettano il seme della discordia nel nostro Paese, che hanno assunto e assumono atteggiamenti antidemocratici, che ancora non hanno voluto e non vogliono condannare un certo passato e che si mascherano da democratici per puro opportunismo. Ecco perchè noi, onorevole Pazzaglia, che siamo il partito di Giacomo Matteotti, e non di Benito Mussolini, condanniamo decisamente l'episodio di Sassari. Certi fatti, che, presi isolatamente, anche se gravi, potrebbero lasciarci tranquilli, assumono una importanza politica per cui non solo è giusto che noi ancora una volta rinnoviamo la nostra deplorazione, ma è opportuno che invitiamo la Giunta ad interessarsi presso il Governo perchè finalmente non si accertino soltanto gli autori degli attentati, ma si accertino anche i collegamenti internazionali che determinati movimenti in Italia hanno con la organizzazione fascista che si sta ricostituendo in molti Paesi europei, e che in Francia e in Algeria si chiama O.A.S.

Onorevole Pazzaglia, ella difficilmente potrà dimostrare a delle persone intelligenti che questi fatti non avvengono in questo momento perchè in Algeria e in Francia c'è una determinata situazione politica. Ella potrà parlare anche due anni, e non convincerà nessuno che questi fatti non sono il riflesso di quanto avviene in campo internazionale, cioè la conseguenza della ricostruzione su basi internazionali del movimento fascista, di cui la O.A.S. è oggi la punta avanzata. Prima si è avuto l'attentato alla Federazione comunista di Cagliari. Ed oggi, mi permetta onorevole Pazzaglia, i giovani che fanno saltare con la dinamite la lapide che ricorda la caduta del fascismo, evidentemente non possono che essere mossi da determinati sentimenti e da deter-

minate ideologie. Per quanto riguarda il nostro Gruppo, noi respingiamo la sua deplorazione perchè non la riteniamo aderente ai principi a cui ella si ispira. Pensiamo che tutti i democratici debbano non soltanto deplorare, ma anche invitare l'autorità a perseguire non soltanto coloro che materialmente commettono certi atti, ma anche ad andare proprio a fondo per vedere i legami internazionali che determinati movimenti a sfondo fascista o neo fascista hanno anche nel nostro Paese. Solo in questo caso, vedremo il non ripetersi dei fatti che noi siamo portati tutti a deplorare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore all'igiene e sanità.

CONTU ANSELMO (P.S.d'A.), Assessore all'igiene e sanità. A nome della Giunta mi associo alle parole di deplorazione e di condanna esplicita, che sono state pronunziate dalla maggioranza dei Gruppi di questa assemblea in riferimento al gravissimo episodio di reazione antidemocratica di Sassari. E vorrei anche aggiungere, a questa nostra adesione, il rammarico che in questa protesta — che è di difesa della democrazia, della libertà e della civiltà — tutti i Gruppi, nessuno escluso, non abbiano sentito il dovere di far tacere, almeno per un momento, le istanze di parte per ritrovarsi in un superiore clima di accettazione di quelli che sono i valori fondamentali della convivenza civile, della convivenza libera, della convivenza democratica. Penso che questo non si faccia quando, piuttosto che fermarsi in una posizione chiara, si vada alla ricerca evasiva di pretesti, di richiami ad altri episodi che, certamente gravi, non hanno però la significazione chiara e precisa che ha questo episodio: perchè quando si distrugge una lapide che ricorda un avvenimento storico per la nostra società di uomini liberi, come quello che avvenne il 25 luglio, quando si offende così violentemente il ricordo di una giornata come quella, non vi è possibilità di evadere, vi è un nesso preciso tra il movente ed il fatto. In buona sostanza e grazie al cielo, siamo in enorme maggioranza in Italia, proprio in enorme maggio-

ranza, a riconoscere ed a credere che l'episodio del 25 luglio ha concluso un periodo infausto... (*interruzione dell'onorevole Pazzaglia*) ... un periodo infausto, che il popolo italiano ha pagato con lacrime, sangue, vittime e carcerazioni. Chi vi parla ha il ricordo troppo vivo, troppo crudo e troppo reale, per tollerare che si possa mettere in dubbio la sincerità e la profondità del sentimento comune che unisce quasi tutti gli Italiani in questa protesta.

Tanto più grave, questo avvenimento, quando si pensi che la distruzione di quella lapide coincide con un giorno che segnò la fondazione di quei fasci di combattimento che furono i fasci del tormento, della sofferenza e, per molta parte, della vergogna del popolo italiano.

Perciò noi deploriamo, noi della Giunta, senza riserve, nella maniera più ampia, questo avvenimento, e — ripensando ad altri tempi, quando da una catena di piccoli episodi di questo genere si arrivò poi alla dissoluzione del regime democratico in Italia — crediamo che sia dovere della Giunta e degli organi responsabili contribuire alla scoperta dei colpevoli ad evitare che si possano ripetere fatti simili, che disonorano una nazione civile. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, il vostro plauso alle nobili parole dell'onorevole Contu, di cui mi preme in questo momento ricordare che è stato il primo Presidente dell'assemblea regionale sarda, mi trova pienamente consenziente, così come mi trovano consenziente le deplorazioni che sono state espresse con sincero spirito democratico in questa assemblea. Sarebbe stato molto più giusto che, di fronte a un attentato dinamitardo, che (pur non conoscendone i particolari, i moventi, gli esecutori) sembra tuttavia avere un significato politico e che comunque ha toccato una lapide che per profonde ragioni è cara al ricordo di tutti gli Italiani che sinceramente credono nelle istituzioni democratiche, si fosse trovata una perfetta ed unanime consonanza di sentimenti e di espressioni.

Credo tuttavia che, quando conosceremo i moventi, troveremo profonde ragioni per an-

cora deplorare vivamente, come oggi facciamo, l'attentato compiuto. Non è la prima volta che ci troviamo di fronte a episodi di violenza, ad attentati dinamitardi, anche se — ripeto — ancora non conosciamo i particolari. Ed è per questo che, per prima cosa, noi dobbiamo invocare unanimemente, da parte delle autorità preposte alla tutela della sicurezza delle nostre istituzioni, una azione energica, che non si limiti alla ricerca di talune persone, ma incida sempre più profondamente nel costume, giacchè gli attentati in Sardegna, e non solo in Sardegna, sono un fatto di costume e di civiltà. Laddove fossero, risultassero essere dei mezzi di lotta politica, la nostra deplorazione sarebbe ancora più viva, la nostra protesta ancora più ferma.

Anche come fatto di costume, essi rappresentano un pericolo, e sono qualcosa che non deve essere soltanto deplorato, ma esige una azione positiva di educazione.

Intendo esprimere, a nome del Consiglio, la nostra solidarietà e simpatia all'Amministrazione

comunale di Sassari, che è stata colpita da questo attentato. Il mio augurio è che fatti di questo genere non debbano più provocare la nostra deplorazione, che non è solo nostra, poichè la stragrande maggioranza dei Sardi e degli Italiani la condividono nel loro animo. Sappiano comunque, quanti abbiano simili delittuose intenzioni, che continuare su tale strada non può altro che indurre il Governo e il popolo italiano a difendere con sempre maggiore fermezza il proprio costume civile e le istituzioni democratiche in cui il popolo stesso si esprime. (*Generali, vivissimi applausi da tutti i settori*).

Il Consiglio sarà convocato a domicilio.

La seduta è tolta alle ore 13 e 15.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1962