

CXL SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

SABATO 16 MARZO 1963

Presidenza del Presidente CERIONI

indi

del Vicepresidente GARDU

indi

del Presidente CERIONI

INDICE

Piano di rinascita economica e sociale della Sardegna. (Continuazione della discussione):

MELIS, Assessore all'industria e commercio	3009-3023-3034-3038
CARDIA, relatore di minoranza	3014
SOGGIU PIERO	3020
SOTGIU GIROLAMO	3022
CONGIU	3023
PRESIDENTE	3023
MANCA	3031-3037
GHIRRA	3038-3058
COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	3062

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento sui tre emendamenti al paragrafo 23.44 sarà breve, ma tale da fornire risposta ai quesiti essenziali posti dai vari oratori e da precisare la linea che la Giunta intende seguire in sede di attuazione del programma e in ordine ai vari problemi sollevati nella discussione.

Emendamento primo: il rapporto conclusivo del Gruppo di lavoro, evidenziando la necessità di un piano straordinario di ricerche minerarie, ne prevedeva l'affidamento a un ente minerario regionale da istituire a questo specifico fine. Il Parlamento non è stato di questo parere; nell'articolo 26 della legge 588 non si parla della costituzione di un ente; si tracciano soltanto gli obiettivi di un intervento straordinario, prevedendo che ad esso si possa provvedere nella forma diretta con assunzione degli oneri a carico del Piano, o in forma mista con la partecipazione di enti pubblici e di imprese private, sulla base di particolari convenzioni. Nella fase iniziale di attuazione dell'articolo 26, il Centro della programmazione ha indicato la seconda via, e la Giunta ha accolto l'indicazione. Occorre far presto, e le ragioni sono note e sono state poste in tutta evidenza dai vari oratori.

Lo stesso emendamento impegna all'esecuzione del Piano entro un triennio. Orbene, la

La seduta è aperta alle ore 9 e 25.

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

Continuazione della discussione del Piano di rinascita economica e sociale della Sardegna.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del Piano di rinascita economica e sociale della Sardegna. Prosegue l'esame del primo programma esecutivo. E' in discussione il paragrafo 23.44 e gli emendamenti presentati a questo paragrafo.

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

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

creazione di un ente a carattere pubblico regionale impone, oltre che un *iter* legislativo non rapido, una adeguata organizzazione amministrativa, scientifica, tecnica, con relativo reperimento degli uomini adatti, al giusto livello e con la necessaria qualificazione, non potendosi improvvisare, pena il fallimento. A ciò si deve aggiungere la assunzione totale degli oneri del Piano straordinario di ricerca, ove su di esso assumesse in esclusiva la responsabilità un ente di natura pubblica. Vi sono, infine, problemi anch'essi importanti e gravi, di natura giuridica, derivanti dalla esistenza di titoli minerari legittimamente detenuti dalle aziende concessionarie e permissive, grandi e piccole. Pertanto, impregiudicata la questione di principio, fatta, cioè, salva la possibilità di disciplinare con la necessaria ponderazione l'intera materia mineraria, anche attraverso l'istituzione di un ente minerario regionale con poteri e compiti che superino lo specifico limite dell'attuazione dell'articolo 26, la Giunta ritiene che gli interessi pubblici, evidentemente preminenti nella esecuzione del piano straordinario di ricerca, possano essere adeguatamente tutelati anche nella forma mista che l'articolo 26 espressamente prevede.

I programmi di ricerca devono essere organici, devono avere l'approvazione della Regione, devono essere indirizzati all'accertamento delle risorse; la loro esecuzione è soggetta alla vigilanza e al controllo della Regione e degli organi tecnici dello Stato e della Regione. Le convenzioni firmeranno in termini precisi gli obiettivi, i tempi tecnici e gli impegni finanziari connessi all'attuazione del Piano. Questo ultimo aspetto non è stato toccato dai vari oratori. Il solo programma per il settore piombo-zinco predisposto dai tre gruppi maggiori, ivi compresa l'azienda di Stato, prevede spese che si avvicinano ai 40 miliardi di lire per la parte che riguarda la Sardegna, cui sono da aggiungersi tutti gli altri settori e la moltitudine delle aziende minori, nonché tutti i territori non coperti da titoli minerari. L'Amministrazione regionale ritiene che la massima parte di tali spese debba essere sopportata dalle aziende interessate: il che può essere ri-

chiesto e imposto solo se vi è una diretta partecipazione e responsabilità delle aziende nella programmazione e nella esecuzione del Piano. Ogni cautela, evidentemente, dovrà essere assunta, e sarà assunta, a questo riguardo, per garantire la tutela degli interessi generali. E a questo proposito posso anticipare che nella predisposizione, già avanzata, delle bozze di convenzione, la partecipazione della rappresentanza dei lavoratori è prevista così in fine di esame di programmi come in fase di esecuzione.

Un ruolo particolare e preminente viene riservato alle aziende a partecipazione statale, e in via principale all'A.M.M.I., cui sarà affidata la guida e la direzione del programma relativo alle aziende minori e l'inventario delle risorse nelle zone non coperte da titoli minerari. Alla stessa A.M.M.I., in collaborazione con gli Istituti universitari esistenti nell'Isola, saranno pure affidati, in via principale, gli studi e le sperimentazioni sulle possibilità di incremento della produttività estrattiva e di sfruttamento e lavorazione sul luogo dei minerali estratti. In questa visione si collocano anche quegli impianti al servizio anche dei piccoli ricercatori, cui faceva cenno in particolare l'onorevole Congiu.

La linea della politica mineraria regionale rimane fermamente, programmaticamente rivolta a ottenere, oltre che un incremento della produttività estrattiva, il massimo incremento della verticalizzazione nella utilizzazione locale dei minerali estratti. Sotto questo ultimo aspetto confermo l'azione già svolta e in corso, sia per assicurare all'A.M.M.I. la concessione della miniera del Raibl, che renderà economicamente più sicuro l'approvvigionamento di minerali alle esistenti fonderie del Nord Italia, compreso, naturalmente, lo stabilimento di Nossà dell'A.M.M.I., e renderà interamente disponibili i minerali sardi per il progettato impianto metallurgico in Sardegna; sia per consolidare e potenziare la coltivazione dei giacimenti ferriferi in vista dell'utilizzazione locale nel quinto centro siderurgico I.R.I., che rivendichiamo per la Sardegna; sia, infine, per la utilizzazione chimica del carbone Sulcis,

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

i cui studi la Regione ha promosso e intende condurre avanti come ha confermato nel suo intervento il Presidente della Giunta.

Sul problema della eduazione delle acque dai livelli più profondi nel bacino dell'Iglesiente, effettivamente in questi ultimi tempi sono sorte perplessità e incertezze. Le tre aziende direttamente interessate, a seguito di precise direttive dell'Amministrazione regionale, sono impegnate ad approfondire le indagini intese ad accertare: 1.o) la situazione giacimentologico-mineraria degli strati profondi; 2.o) il volume delle acque da edurre dall'ipotizzato nuovo livello. Una delle maggiori preoccupazioni espresse è infatti questa: che al nuovo livello, a 150 mt. sotto il livello del mare, non si tratti più soltanto di edurre le acque naturali di provenienza meteorica e sotterranea, ma addirittura di dover pompare le acque del mare. Questa è una ipotesi che merita, evidentemente, accertamento. Comunque già si estraggono oggi 2.000 litri secondo al livello meno 100, con una spesa, e quindi una incidenza sul costo di produzione, non irrilevante. Ovviamente, se queste quantità dovessero moltiplicarsi per varie unità, la dimensione del fenomeno acquisterebbe proporzioni tali da rendere del tutto problematico, dal punto di vista economico e assai pericoloso dal punto di vista della sicurezza, un impianto di questa natura.

Rimane infine da accertare il costo permanente di tale eduazione in rapporto alla consistenza e ai tenori dei minerali estraibili. I risultati devono essere acquisiti entro un anno. Questa è la ragione per cui, nel primo programma, non si è espressamente previsto l'inizio dell'impianto di eduazione. Nel frattempo, le ricerche si espanderanno in senso orizzontale, con prospettive che si annunziano promettenti.

Circa la gestione dell'impianto di eduazione, pur non escludendo una possibilità di futura assunzione da parte di un organismo di natura pubblica, si può ritenere che un consorzio fra aziende, con precisi vincoli e impegni regolati dal Codice Civile, possa offrire tranquillizzanti garanzie circa la efficienza e la funzionalità

dell'impianto, con esclusione di decisioni o colpi di mano unilaterali.

Infine, circa l'ultimo comma dell'articolo 26, su cui ha particolarmente insistito l'onorevole Congiu, nulla, a nostro parere, vi è da aggiungere alla precisa e articolata norma della legge, che fa esplicito obbligo di subordinare la concessione di contributi alla presentazione, da parte delle aziende interessate, all'approvazione da parte della Regione di programmi organici così per la valorizzazione integrale delle risorse minerarie, come per l'attuazione di opere atte a migliorare le condizioni di lavoro, di abitazione, di trasporto, di igiene dei lavoratori dipendenti. A noi pare che questa dizione sia talmente ampia, precisa, articolata e completa da non esigere ulteriori determinazioni, precisazioni e impegni, più forte di qualsiasi altro impegno essendo l'imperativo della legge.

I presentatori del secondo emendamento lamentano che, al paragrafo 23.44, solo poche righe siano dedicate ai programmi di investimento del Ministero delle partecipazioni statali. Questo — mi sia consentito — è un curioso modo di porre il problema, considerato che sull'argomento, con molta ampiezza, si era invece espresso il programma al paragrafo 23.31. Io mi permetto di richiamarlo per sottolineare che nulla di nuovo aggiungono alle enunciazioni in esso contenute le formulazioni che si vorrebbero integrare o sostituire. Al paragrafo 23.31 si afferma la necessità che ai nuovi investimenti industriali partecipi in misura apprezzabile la iniziativa pubblica, ricordando che la legge 588, all'articolo 2, esige una particolare qualificazione dell'intervento delle aziende a partecipazione statale in connessione col Piano. Due settori fondamentali sono interessati oggi dalla politica generale delle partecipazioni statali: industria e servizi: entrambi sono essenziali alla realizzazione del Piano. L'intervento delle aziende a partecipazione statale nel settore industriale è previsto dalla legge 588 come impegno imperativo alle aziende stesse a svolgere in Sardegna, nei settori di competenza, un programma straordinario aggiuntivo rispetto ai normali inve-

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

stimenti aziendali. Abbiamo, più d'una volta, rilevato, e confermiamo doverosamente anche in questa occasione, gli interventi delle aziende a partecipazione statale in Sardegna. I normali programmi aziendali hanno determinato in Sardegna interventi molto limitati in rapporto non soltanto a quanto ci si aspettava, ma anche all'azione che le aziende a partecipazione statale hanno iniziato da diversi anni nelle altre regioni del Mezzogiorno e al ruolo che esse svolgono nel campo di una politica economica programmata. La denuncia di questa grave insufficienza è obiettivamente valida. In sostanza, a fronte dei circa 3.000 miliardi investiti dalle aziende in tutto il territorio nazionale, noi abbiamo avuto un modesto investimento nel settore cementiero con la Cementi-Alba di Portotorres, l'ammodernamento e lo ampliamento degli impianti della SANAC, nel settore dei refrattari speciali per siderurgia e, infine, il grosso intervento per la Supercentrale, fondamentale ai fini di sviluppo generale dell'Isola. In relazione a quest'ultimo, è da rilevare che, mentre importanti imprese private hanno individuato l'importanza e la capacità propulsiva derivante dalla nostra disponibilità di energia a costi competitivi, ed hanno impostato ragguardevoli programmi di utilizzazione industriale, le aziende di Stato sono rimaste finora inerti spettatrici del fatto nuovo.

Questo fatto negativo si denuncia in termini aperti nella relazione della Giunta. In conseguenza di ciò, le autorità regionali hanno presentato al Ministero delle partecipazioni statali una serie di richieste, che prevedono l'impegno a sviluppare, in connessione con il programma della Carbosarda, le industrie manifatturiere per i cicli di trasformazione successivi ai primari, soprattutto, ma non esclusivamente, per l'alluminio, il piombo, lo zinco, la carbochimica. In base a tali richieste, il Ministero delle partecipazioni statali dovrebbe impegnarsi tra l'altro a far sì che a questi interventi vengano rapidamente devoluti i rimborsi dell'E.N.E.L. per gli impianti elettrici espropriati in Sardegna.

Per quanto riguarda l'A.M.M.I., l'azienda dovrà avere una sistemazione tale da poter rea-

lizzare il programma massimo, sia per le ricerche che per gli impianti di trasformazione in Sardegna. Da parte dell'IRI, in particolare, si è sollecitata l'impostazione del quinto centro siderurgico, attualmente in fase di studio, e un adeguato sviluppo dell'attività mineraria, eventualmente anche con questi programmi di ricerca. Da parte dell'E.N.I., infine, si è richiesto l'interessamento allo sviluppo industriale della Sardegna. E' evidente che con la realizzazione del quinto centro siderurgico e delle altre iniziative sollecitate, la partecipazione delle imprese pubbliche allo sviluppo industriale della Sardegna assumerebbe proporzioni adeguate; comunque, si giustificano le critiche espresse e perde evidentemente ogni rilevanza l'emendamento aggiuntivo portato al capitolo 23.44 con la pura e semplice ripetizione di quanto già contenuto nel capitolo 23.31.

CARDIA (P.C.I.), *relatore di minoranza*. E della carbochimica non si parla?

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. Ma ne ho già parlato, onorevole Cardia; lei, forse, non è stato sufficientemente attento quando ho ribadito, nella prima parte del mio intervento, che uno degli impegni che la Giunta mantiene, avendone assunto l'iniziativa, è quello proprio di promuovere la continuazione e l'approfondimento, il perfezionamento e la conclusione, auguriamo positiva, degli studi sulla carbochimica, cioè sulla utilizzazione chimica del carbone Sulcis. Aggiungo, comunque, che, se noi andassimo ad una specificazione minuta, taglieremmo fuori una quantità di interventi che invece riteniamo sia possibile fare. Ogni elencazione, evidentemente, non è aggiuntiva, ma limitativa.

Circa l'ultimo emendamento, debbo confermare il rilievo formulato dagli oratori che si sono intrattenuti sull'argomento E. N. E. L. Effettivamente molte speculazioni, non sempre in buona fede, sono state promosse sulla posizione assunta dalla Giunta in ordine alla legge di nazionalizzazione del settore elettrico. Io mi limito a precisare, anzitutto, che la Giunta ha pienamente condiviso e appoggiato il pro-

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

getto di nazionalizzazione. Voi ne trovate la traccia nei documenti ufficiali di maggior rilievo politico, quali la relazione al bilancio del 1962, e la relazione al bilancio 1963. E' una posizione costante, chiara e coerente con gli indirizzi programmatici della Giunta. Noi la riconfermiamo, seppure bisogno ve ne fosse, in termini altrettanto espliciti e coerenti anche in questa occasione. Secondo: in obbedienza a un preciso mandato del Consiglio, la Giunta ha chiesto, quando si era ancora in fase di progetto di legge e poi, successivamente, durante la discussione davanti ai due rami del Parlamento, che venissero affidati all'ente elettrico regionale i compiti conseguenti all'approvazione della legge di nazionalizzazione. Questa è stata la posizione della Giunta. Tutti i parlamentari sardi, di tutti i partiti, oltre che gli organi di Governo, sono in possesso della documentazione presentata dalla Regione per giustificare la sua richiesta. Chiunque sia in buona fede, e alcuni non lo sono, può confermare la correttezza della posizione assunta.

In sostanza, pur potendosi porre una questione di legittimità costituzionale, essa non fu considerata, se non in via di ipotesi, doverosamente, e come soluzione estrema di fronte a un sistematico e ingiustificato rifiuto di considerare la specialissima situazione della Regione come istituto dotato di specifiche competenze statutarie, e la specialissima situazione dell'Isola in ordine ai problemi della produzione e della distribuzione dell'energia elettrica. Posizione, d'altra parte, ampiamente illustrata e difesa — la rivendicava ieri l'onorevole Girolamo Sotgiu, e gliene do atto — alla Camera dei deputati dall'onorevole Laconi di parte comunista. E l'onorevole Cardia può forse testimoniare anche l'origine di quell'intervento specifico, coraggiosamente autonomista, dell'onorevole Laconi in Parlamento. Ma in nessun caso la Giunta ha posto in discussione che la legge non dovesse trovare applicazione in Sardegna.

Una eventuale impugnativa, non mai peraltro desiderata, comportava espressamente la contemporanea emanazione di una legge re-

gionale, esemplata su quella nazionale: nè avrebbe potuto essere diversamente, per gli obblighi ben precisi imposti dalle norme statutarie. E a questo fine era stato doverosamente e cautelativamente predisposto il relativo piano finanziario per gli indennizzi. Nessuno, cioè, poteva farsi illusioni che il settore elettrico privato in Sardegna rimanesse esente dalla disciplina pubblica configurata negli esatti termini della legge nazionale. Comunque, non era questa la via prescelta dalla Giunta. Si chiedeva, si chiede che l'En.Sa.E. divenga concessionario dell'E.N.E.L. per tutte le attività del settore elettrico in Sardegna. Concessionario, cioè con l'obbligo di seguire le direttive e gli indirizzi segnati dalla legge nazionale.

Questa rimane la richiesta della Giunta e, in fondo a questo mira il secondo emendamento, il quale però — consentitemi, onorevoli colleghi — è già coperto da un voto espresso in questo Consiglio al termine della discussione generale, voto che io mi permetto di rileggere per dimostrare che non vi è bisogno di un atto aggiuntivo. «Si impegna la Giunta ad operare perchè negli indirizzi che il Governo detterà all'E.N.E.L. si tenga conto della necessità di assicurare alla Sardegna, con il completamento della Supercentrale del Sulcis e con i nuovi programmi in relazione alla necessaria espansione della produzione di energia elettrica, una quantità di energia sufficiente allo sviluppo dell'industria, dell'agricoltura, delle attività artigianali, a costi che annullino altre condizioni di più accentuato sfavore che operatori pubblici e privati incontrano nella localizzazione delle intraprese industriali nella Isola, e costituiscano, per gli operatori agricoli, una più forte spinta all'integrale e razionale valorizzazione delle risorse».

Anche per questa parte, il Consiglio ha già assunto una sua responsabile posizione, ha additato alla azione della Giunta, in sede di attuazione del Piano, dei precisi indirizzi ed obiettivi. Pertanto, e concludendo, la Giunta non ritiene di poter accettare i tre emendamenti sui quali mi sono intrattenuto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto per primo in votazione il secondo emendamento, che è sostitutivo parziale. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto ora in votazione il paragrafo. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto ora in votazione il primo emendamento. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto in votazione il terzo emendamento. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Si dia lettura del paragrafo 23.45

NIOI, Segretario ff.:

23.45 - L'articolo 29 della legge 588, nel quadro di un'azione diretta di impulso e di sostegno delle iniziative industriali in Sardegna, prevede la costituzione di una Società Finanziaria di partecipazione.

Tale Istituto svolgerà un'azione diretta a superare la scarsità di iniziative imprenditoriali locali, dando un impulso decisivo soprattutto alla realizzazione di imprese di media e piccola entità, e promuovendo quel tipo di industria manifatturiera collegata alla valorizzazione delle risorse locali ed in particolare di una maggiore utilizzazione delle forze di lavoro locali che, come si è visto, è pressochè inesistente nell'Isola.

Inoltre la partecipazione della Società Finanziaria rafforzerà le garanzie nei confronti degli Istituti di credito assicurando alle nuove imprese una capacità di gestione che non sempre il nuovo imprenditore, specialmente locale, può avere.

PRESIDENTE. A questo paragrafo sono stati presentati due emendamenti, il primo a firma degli onorevoli Cardia - Manca - Licio Atzeni e Congiu; il secondo a firma degli o-

norevoli Piero Soggiu, De Magistris e Spano. Se ne dia lettura.

NIOI, Segretario ff.:

«Sostituire il paragrafo 23.45 col seguente: "Società finanziaria. La Società finanziaria per azioni, di cui all'art. 29 comma primo della legge n. 588, sarà costituita con la sottoscrizione da parte della Regione Autonoma della Sardegna di una quota capitale di venti miliardi. Fine statutario preminente della Società finanziaria deve essere considerato lo sviluppo della piccola e media industria. Tale fine sarà raggiunto dalla Società finanziaria attraverso la promozione di iniziative industriali conformi al Piano e ai programmi, la eventuale partecipazione al capitale delle imprese, l'assistenza agli imprenditori per ottenere i contributi e i mutui previsti dalle leggi vigenti, la indagine di mercato per orientare la produzione e il collocamento dei prodotti. La Società finanziaria garantirà la propria consulenza aprendo uffici periferici o assicurando permanenze nelle località principali dell'Isola, oltre i capoluoghi di provincia"».

«Alla fine del paragrafo 23.45 aggiungere: "Per la sottoscrizione da parte della Regione della quota di capitale della Società finanziaria sui fondi del Piano sono riservati 10 miliardi"».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cardia per illustrare il suo emendamento.

CARDIA (P.C.I.), relatore di minoranza. Le dichiarazioni rese poco fa dall'onorevole Assessore all'industria mi sembra, signor Presidente, tendano a esporre il pensiero della Giunta, secondo il quale gli emendamenti che noi abbiamo presentato e che veniamo illustrando sarebbero, laddove contengono apprezzabili posizioni, niente più che ripetizioni di tesi già contenute nel Piano o implicite nelle intenzioni programmatiche della Giunta, e amplificazioni non necessarie di punti che già nel programma di sviluppo sarebbero accennate.

Questo orientamento la Giunta sembra ave-

re anche sull'emendamento presentato da noi a proposito della Società Finanziamento Industriale di cui parlano la legge 588 e, non vi è dubbio, anche il Piano. Ma in che modo se ne parla? Questo è il punto. Nel Piano si parla in generale di programmi industriali. Ma è da domandarsi se un organismo come l'Assessorato dell'industria, una struttura completa e costosa quale il Centro di programmazione giustifichino la loro presenza nell'articolato tessuto della programmazione, quando il prodotto finale delle loro elaborazioni è costituito da quei due o tre capitoli sui problemi industriali inseriti nel grosso volume, 500 - 600 pagine, dedicato al Piano.

Secondo me, signor Presidente, è ora il caso di sollevare questioni che vanno al di là dei problemi particolari. La politica di piano introduce questioni di fondo, non solo nella vita della nostra assemblea, ma anche nella vita degli organi regionali esecutivi. La maggior parte di queste questioni, a mio avviso, non è ancora avvertita dalla Democrazia Cristiana, e a maggior ragione dalla destra tradizionale rappresentata in questa assemblea e dagli organi esecutivi della Regione. Non si intende, per esempio, che nel Piano si decidono questioni che in altri tempi avrebbero comportato la presentazione di strumenti di legge e ampie discussioni dell'assemblea. Ritorno ancora su questo tema perchè mi sembra che sia opportuno esplorare queste questioni.

E' stato detto da taluni che tutti questi problemi sono stati già discussi quando sono stati esaminati gli orientamenti generali del Piano. Noi possiamo obiettare, però, che nel corso della discussione generale in realtà non si è dibattuto, ad esempio, — nè si poteva — il problema della società finanziaria. Non si è esaminato quale debba essere il ruolo di questa società, quali debbano essere le sue funzioni, o quale la dotazione finanziaria del suo capitale di fondazione, o quale la composizione dei suoi organi. Non si poteva affrontare questo problema nella discussione generale; esso doveva essere di necessità affrontato nella parte dispositiva, nella parte specifica del Piano, laddove, invece, troviamo sintetizzata la questio-

ne della società finanziaria in alcune righe generiche ed evasive.

Orbene, fuori del Piano la questione della società finanziaria avrebbe reso necessario un disegno di legge, una discussione in Commissione, prima generale poi particolare, una discussione nel Consiglio, ancora prima generale e poi particolare sugli articoli, tali da occupare diverse giornate del nostro tempo. Ne discutiamo oggi, invece, perchè ce ne offre l'occasione un emendamento. La nostra discussione, per quanto ampia possa essere, deve essere necessariamente tenuta in termini di eccessiva ristrettezza.

Resta aperto il problema dello strumento finale che darà vita alla società finanziaria. Questo è argomento, secondo me, non ancora del tutto conchiuso: quale sarà la forma legislativa finale attraverso la quale si darà vita a questo organo? La questione si pone, evidentemente, in questo caso e in tutti gli altri in cui sia necessario emanare delle leggi di attuazione del Piano. Io non so se tra l'esecutivo regionale e il Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno siano state già aperte delle conversazioni su questo terreno, ma mi sembra sia giusto tener conto del fatto che, essendo il Piano il frutto di una intesa o comunque di una attività concorrente dello Stato e della Regione, laddove occorranzo strumenti legislativi di attuazione (ed è da risolvere se il Piano sia di per sé legge da attuare, almeno laddove possibile, o se occorranzo sempre leggi di attuazione) quali siano le volontà, quali siano le fonti che debbano concorrere alla disposizione e approvazione finale di questi strumenti. Su questo terreno sorgono, dunque, problemi nuovi, molti dei quali riguardano o sfiorano — mi sia consentito dirlo, signor Presidente — un campo assai delicato: quello del funzionamento stesso della nostra assemblea.

Non vi ha dubbio che la discussione odierna sia diversa da tutte le altre tenute dal Consiglio; e non vi ha dubbio che quando i Piani, in avvenire, saranno effettivamente fatti così come debbono, con la parte generale e con dei dispositivi precisi; quando non vi sarà, come oggi, la volontà di ridurre il Piano di rinasci-

ta ad una chiacchierata talvolta priva di senso; quando i Piani verranno elaborati in modo tale da consentire che essi dipendano il meno possibile dai pensamenti, dalle intenzioni, dai desideri dell'organo esecutivo; quando si comprenderà che i Piani sono atti di legislazione e il Consiglio se ne investirà pienamente; quando finalmente ci sarà dato di veder una Democrazia Cristiana che capisca quali sono le sue responsabilità in termini di discussione e attuazione del Piano; quando si comprenderà che un partito di maggioranza, mentre compie un atto di assenza dalla discussione, consuma il tradimento delle proprie responsabilità in materia di programmazione; quando ci sarà dato di avere una maggioranza che non solo parli di programmazione in forme elusive, ma «voglia» una programmazione, onorevole Melis, il che è diverso; bene, allora ci renderemo pienamente conto degli importanti compiti del Consiglio regionale.

L'aspetto dell'assemblea in queste giornate è quanto mai sconcertante. Quando ben bene noi avremo finito questa discussione, che si fa soltanto perchè noi la vogliamo, si saprà che l'assemblea regionale sarda ha discusso tre settimane per approvare il Piano, e che, se ciò non avessimo imposto noi, la discussione sarebbe durata meno di una settimana, gettando una ombra pesante sulla vita dell'assemblea in avvenire. Quando si rifletta a questa situazione, si comprenderà quanto sia sbagliata la posizione in cui si trincerava la Giunta allorquando, di fronte ai nostri emendamenti, in un qualche caso li fa ricopiare da un maldestro estensore della maggioranza, in qualche altro caso continua a sostenere che essi non servono a niente perchè tutto è contenuto nel Piano e quel che non è contenuto è già stato deferito all'esecutivo, per cui la nostra sarebbe una oziosa disputa, una accademica discussione.

In questo atteggiamento della Giunta vi sono implicazioni politiche che vanno al di là della contingenza. Si capisce agevolmente che i partiti contrari alla programmazione, o che balbettano di programmazione, pensino ad essa come ad uno strumento di lusinga verso qualche Gruppo del nostro Consiglio, come quello

socialista, nella convinzione di porre in atto allettamenti per una parte del movimento operaio italiano. Tutto ciò si comprende, ma non si può approvare.

Io credo che la questione della società finanziaria meriterebbe di essere discussa per più di una intera giornata. Questo problema, del resto, ha già occupato diverse giornate dell'attività del nostro Consiglio, allorquando noi comunisti presentammo, tre o quattro anni or sono, uno strumento di legge per creare la società finanziaria che voi, maggioranza democratica cristiana, respingeste affermando in parte che non ve n'era necessità e in parte che a quell'organismo si sarebbe arrivati con il Piano di rinascita.

Discutiamone oggi, dunque, dato che il dibattito sul Piano di rinascita è aperto. Io purtroppo, anche per condizioni personali di salute, stamattina non potrò dedicare quanto tempo avrei voluto a questo argomento, ma mi auguro che i colleghi Piero Soggiu, De Magistris e Spano, che hanno presentato un emendamento, vogliano affrontare in profondità la questione.

Quali sono gli elementi che noi sottolineiamo col nostro emendamento? In primo luogo, la questione del capitale di fondazione di questo nuovo istituto. Ed è questo anche il punto sul quale divergiamo con i presentatori dell'emendamento di cui parlavo poc'anzi, Soggiu, De Magistris e Spano. Noi proponiamo che il capitale di fondazione della società finanziaria sia rilevante: 20 miliardi, cifra indicativa, ma anche abbastanza precisa, nel nostro intendimento. I colleghi della Democrazia Cristiana respingono questa nostra impostazione e propongono di dotare la società finanziaria di un capitale esattamente della metà, per la parte che riguarda il Piano. E' noto che il capitale della società finanziaria dovrebbe risultare dalla partecipazione di diversi enti pubblici ed anche di società private, salva restando l'attribuzione del 51 per cento delle azioni al capitale pubblico (Regione, come noi sosteniamo). Per giustificare questa attribuzione così modesta di fondi, da parte di taluno del Gruppo di maggioranza si fanno dei calcoli

tecniche e si afferma che con un capitale di 10 miliardi sul Piano, si possono ottenere altri 10 miliardi di partecipazioni di altri enti pubblici o privati, e che una società finanziaria che abbia un capitale di 20 miliardi sarebbe in grado di affrontare i suoi compiti.

Si ripropone il tema che non si tratti tanto di fare operare il capitale di fondazione, quanto di ricorrere al mercato finanziario, le cui possibilità supererebbero di gran lunga il capitale di fondazione effettivamente versato. Si portano, cioè, astratti, aridi formulari di tecnica finanziaria o bancaria a legittimare prese di posizione su istituti che non possono essere riferiti al campo cui quella tecnica si riferisce.

Non stiamo costituendo una qualunque società capitalistica. E' evidente che una società capitalistica trova più facile il ricorso al mercato. Ma occorre tener conto che le fonti finanziarie fondamentali esistenti oggi sul mercato, o espressamente (si ricordi, per esempio, il vincolo posto espressamente nello statuto della B.I.R.S. per quanto riguarda la erogazione di mutui a società pubbliche) o non espressamente, ma di fatto, limitano l'accesso al mercato finanziario degli enti industriali pubblici.

Oggi, le fonti finanziarie cui si deve far ricorso sono: o gli istituti di credito industriale pubblico del Mezzogiorno — C.I.S., B.I.R.S., I.R.F.I.S. — le cui dotazioni finanziarie hanno dei forti limiti, oppure, attraverso questi enti e la Cassa per il Mezzogiorno istituti di credito internazionali, europei o mondiali, per esempio la Banca Europea di Investimenti Industriali. In tutti i casi, comunque, risultano favorite, nell'accesso al credito, le società private, e particolarmente sfavorite le società pubbliche che hanno carattere regionale, che si pongono fin dal loro sorgere in una posizione di concorrenza e di lotta con le strutture dominanti nella situazione industriale e quindi anche con le strutture dominanti nel mercato finanziario.

Di qui la necessità finanziaria che l'istituto nasca con una sua iniziale forza d'urto, e questa non può venirle che dal suo capitale di fondazione, cioè dalle proprie risorse autonomamente costituite. Soltanto se si avrà questa forza d'urto iniziale, sarà possibile alla società finan-

ziaria affermarsi con iniziative industriali valide, ed assumere un ruolo anche nel mercato finanziario. Ecco perchè attribuire, sui fondi del Piano di 400 miliardi, una quota così modesta (10 miliardi) a questo istituto centrale della industrializzazione significa voler costituire in partenza un organismo debole, tale da non poter creare alcun fastidio, alcuna preoccupazione, alle forze dominanti della economia del mercato finanziario italiano.

Se, in altre parole, è relativamente facile alla S.I.R. di Portotorres ottenere dalla B.E.I., come in questi giorni ha ottenuto, un mutuo rilevante — credo 12 miliardi —, possiamo dire fin d'ora che non sarà altrettanto facile nè per la società finanziaria, se voglia intervenire direttamente a costituire impianti industriali, nè per le società cui partecipi in prevalenza la società finanziaria, ottenere mutui per impianti o credito in generale. Non si può pensare alla società finanziaria se non come a uno strumento di rottura del processo spontaneo, tendenziale di formazione delle strutture capitalistiche in Italia. Diversamente, le società finanziarie regionali perdono ogni reale validità e funzione e finiscono per diventare strumentali di secondaria, terziaria importanza nel panorama economico regionale.

E' noto che, per esempio, funziona da alcuni anni in Sardegna una società finanziaria di industrializzazione costituita da enti pubblici, dal C.I.S., dalla Banca Nazionale del Lavoro e da un terzo ente di cui adesso non ricordo il nome, forse il Banco di Sardegna. E' una società finanziaria di cui in sostanza nessuno in Sardegna avverte la esistenza. Essa ha compiuto, credo, qualche intervento di scarso rilievo, ha deciso qualche partecipazione di modesta entità, ma del suo operare nell'ambiente sardo nessuno si accorge. Era nostra impressione che questa società finanziaria fosse sorta per occupare un vuoto e con le sue esperienze negative far perdere di vista l'importanza di una società finanziaria di industrializzazione diretta con altri intendimenti, diretta forse anche con altre capacità, ma soprattutto con altra volontà.

Si tenga altresì conto che il capitale di fon-

dazione della nuova società finanziaria, per la parte attinente al Piano, non è tutto versabile nell'immediato, perchè i fondi del Piano riguardano un dodicennio. E la società finanziaria, invece, dovrebbe avere subito la forza d'urto d'un ingente capitale. Non è infatti concepibile una capacità finanziaria che gradualmente si accumuli attraverso gli anni. Nel programma esecutivo biennale di rinascita è stabilito che vengano messi a disposizione due miliardi, cifra assolutamente inferiore alle necessità di una società di questo genere, la quale, si badi bene, non dovrebbe, secondo noi, esaurire le sue funzioni con le partecipazioni di minoranza. Noi riteniamo che questo indirizzo dovrebbe o non essere mai perseguito, o perseguito soltanto in determinati casi: partecipazioni minoritarie a imprese di promotori sardi che hanno necessità di avere apporti di capitale e che non li otterrebbero dalle banche, e soprattutto apporti di capacità tecnologica, in particolare per lo studio delle operazioni di mercato.

La società finanziaria regionale dovrebbe agire con partecipazioni minoritarie, ma dovrebbe anche operare interventi diretti per la costituzione di industrie. Io credo, egregio onorevole Melis, che, a bene intendere, questo strumento possa essere uno degli strumenti centrali dell'industrializzazione, non soltanto perchè può costituire direttamente l'industria, ma anche perchè rappresenta, non sul piano degli incentivi, ma sul piano dei condizionamenti reali, una pressione decisiva nei confronti delle forze imprenditoriali industriali locali, nazionali ed estere per indurle a dislocazioni nell'Isola.

Qui potremmo ritornare, se ce ne fosse dato il tempo, ma io voglio concludere subito, al discorso che si faceva ieri e l'altro ieri sulla capacità degli incentivi di indurre dislocazioni industriali in aree arretrate come quelle meridionali o come quella sarda. Io personalmente sono convinto che nell'attuale situazione gli incentivi sotto forma di contributi sono prevalentemente dei doni, delle regalie che si pagano alle forze di pressione politica dei gruppi dominanti nell'industria, ma che non hanno alcuna forza di determinare decisioni operative.

Chi può pensare che sia stata la possibilità di ottenere incentivi a indurre a scegliere Sarroch per la dislocazione della raffineria? Chi può credere che questa scelta sia stata determinata dagli incentivi e non da una condizione di mercato? Io credo che lo strumento degli incentivi di questo tipo, contributi sui capitali o sugli interessi dei mutui, abbiano oggi un valore relativamente basso nel determinare le dislocazioni industriali. Ritengo che abbiano un valore più alto le dotazioni di infrastrutture, cioè la soluzione di certi problemi infrastrutturali, che sono condizionanti.

Non vi ha dubbio che la Rumianca, se non trovasse la disponibilità d'acqua che essa richiede, di cui ha bisogno, evidentemente non potrebbe dislocarsi nell'area di Cagliari non potendo essa affrontare, nè dal punto finanziario nè dal punto di vista operativo, il problema di un acquedotto industriale capace di 20, 30, 40 milioni di metri cubi d'acqua. Solo il potere pubblico, solo l'autorità pubblica può provvedere ad impianti di questo genere; e mi sembra quindi che, in questo caso, l'intervento infrastrutturale, con la messa a disposizione dell'acqua e di strutture portuali, sia un elemento effettivamente incentivante. Credo abbia un grande valore il fatto che il potere pubblico sia in grado di opporre ad una mancata decisione dell'uno e dell'altro gruppo privato industriale una propria capacità e volontà sostitutiva nell'intervento industriale. Io sono convinto, caro Assessore, che il giorno in cui voi poteste dire alla Montecatini: «O trasformi in Sardegna i minerali sardi oppure a ciò provvediamo noi», si introdurrebbe nel campo della impresa privata un elemento di spinta e di condizionamento notevole. Faccio questa considerazione per la Montecatini, ma il discorso ha validità generale. Esso, però, ha un senso soltanto se effettivamente la Regione ha lo strumento per intervenire sostitutivamente nel campo industriale, e questo strumento non può che essere la società finanziaria. E' per questo che nel nostro emendamento noi proponiamo di creare una società finanziaria con un capitale di fondazione molto forte, che abbia una capacità d'urto nella situazione attuale della Sar-

degna e del Mezzogiorno. Del resto, debbo ricordare (soprattutto all'onorevole De Magistris, il quale di solito appoggia certe nostre scelte politiche con una serie di ragionamenti accademici, astratti) che lo stesso Assessorato della rinascita, quando ha elaborato una sorta di progetto di legge, sulla struttura della società finanziaria ha parlato di 15 miliardi di dotazione da accantonare sui fondi aggiuntivi del Piano di rinascita.

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Mi sembra di ricordare che si trattava di 15 milioni.

CARDIA (P.C.I.), *relatore di minoranza*. «Il Globo» ha parlato di 15 miliardi. L'Assessorato della rinascita della Regione Sarda — si afferma in una nota del giornale economico — ha affrontato il problema della costituzione della società finanziaria prevista dall'articolo 29..., ecc. «Sui fondi del Piano di rinascita saranno accantonati 15 miliardi per il capitale della S.F.I.R.S. di cui 2 miliardi nel primo programma esecutivo». Io ho l'impressione, non lo voglio nascondere, che in realtà quando voi assottigliate il fondo di garanzia, quando assottigliate il fondo di rotazione per il credito di esercizio, quando assottigliate il capitale di dotazione della società finanziaria, colleghi della maggioranza, in realtà continuate a muovervi in una certa direzione. Effettivamente continuate a credere che sia utile regalare la più gran massa di miliardi possibile ai gruppi industriali privati, a quei gruppi che hanno una forza di pressione economica e politica.

La linea politica che seguite non revisiona quella del C.I.S., ma è la linea stessa del C.I.S. D'altra parte, si comprende come il C.I.S. segua questa linea. Non è affare del C.I.S. costituire una società finanziaria; quando l'ha fatto, secondo me, ha agito con un intendimento assai discutibile. Ora, io non vorrei che la società finanziaria che noi costituiamo si confondesse in alcun modo con quella costituita dal C.I.S.

Questo Istituto ha come strumenti fondamentali i mutui e il credito. E, se noi vogliamo revisionare la politica degli incentivi attuata

coi mutui e coi contributi, dobbiamo rafforzare questi strumenti e i modi diversi di intervento nel campo industriale. La società finanziaria è, appunto, uno di questi strumenti. Io non riesco a liberarmi dell'impressione, colleghi della Giunta, che voi vi manteniate legati ad una linea di subordinazione, abbastanza profonda, alla espansione della società capitalistica. E vorrei aggiungere una considerazione del tutto soggettiva: questa linea è probabilmente sbagliata, non soltanto dal punto di vista qualitativo, ma anche da un punto di vista quantitativo.

La espansione del capitalismo forestiero in Sardegna, comportando di necessità un drenaggio alto di risorse, in realtà non potrà favorire uno sviluppo equilibrato, e acutizzerà le contraddizioni interne dell'economia e della società sarda. E' assai improbabile che l'espansione delle strutture capitalistiche riesca a darci un nuovo paesaggio industriale diffuso in Sardegna. E, d'altro canto, l'impressione che si può avere dalle tendenze dello sviluppo del capitalismo italiano, europeo e mondiale, non ci fanno credere di essere di fronte a un flusso alto di investimenti capitalistici verso il Mezzogiorno d'Italia, verso la Sicilia, verso la Sardegna o verso i territori coloniali e le aree depresse. Si ha, invece, l'impressione che ci si trovi di fronte a taluni investimenti, a talune scelte, a decisioni di carattere singolo, isolato, settoriali, piuttosto che a un fenomeno ampio, diffuso e consistente. Ecco perchè questa linea di subordinazione alle scelte dei gruppi fondamentali del capitalismo italiano nella sua ricerca di nuove posizioni di sfruttamento del mercato, ci sembra fundamentalmente sbagliata. Tutto ciò che riduce la capacità di operare con strumenti nuovi, con strumenti che agiscono all'interno delle strutture sociali ed economiche delle regioni arretrate, in questo caso della Sardegna, costituisce un'assunzione di responsabilità gravi di fronte all'avvenire dell'Isola e dell'intero Mezzogiorno.

Concludendo: noi riteniamo che la società finanziaria debba garantire un'assistenza tecnologica diffusa alle forze imprenditoriali sarde; e riteniamo che questo sia possibile, se fin dal-

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

13 MARZO 1963

l'inizio essa decentrerà nelle diverse zone uffici di rappresentanza, centri operazionali che possano articolare l'attività dell'istituto in tutto il territorio della Sardegna.

Vorrei pregare i colleghi della Democrazia Cristiana e del Partito Sardo d'Azione di riflettere sul significato di questa ulteriore riduzione del capitale di dotazione della finanziaria da attingere dai fondi del Piano, sul significato del fatto che non solo non ritenete di accogliere la proposta nostra, ma riducete in sede di Consiglio persino determinazioni che provengono, evidentemente, da organi dell'esecutivo, dallo Assessorato della rinascita, dal centro di programmazione e proponete per la società finanziaria una quota di capitale che mi sembra assolutamente insufficiente ad assolvere alle funzioni d'urto e di rottura che questo organismo dovrebbe avere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Piero Soggiu per illustrare il suo emendamento.

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, su talune delle motivazioni enunciate or ora dal collega Cardia si può senz'altro concordare, e che possa esservi questa intesa di base è dimostrato dal fatto che anche i consiglieri della maggioranza hanno sentito la necessità di proporre l'emendamento che io vado illustrando.

Su altre affermazioni del collega Cardia non si può concordare; soprattutto non si può concordare sull'affermazione di partenza per cui sarebbe necessaria la specificazione dei compiti della società finanziaria. I compiti di una società finanziaria non hanno bisogno di troppe specificazioni (obbiettivamente, di per sé, ciò che importa è l'indirizzo della politica della società finanziaria); e, soprattutto, della società finanziaria si parla compiutamente, anche in relazione ai suoi fini, oltre che alla sua costituzione, che impone una determinata linea di condotta e crea un determinato strumento diretto dalla Regione, nell'articolo 29 della legge 588.

Qui torna utile un accenno alla necessità, sostenuta dal collega Cardia, di discutere profon-

damente questi argomenti. Io mi permetto di ricordargli che il Consiglio ha avuto tanta coscienza della importanza dell'argomento da discuterlo largamente in occasione dell'esame del progetto di legge che è poi divenuto la legge 588. E mi permetto ancora di ricordare, all'onorevole Cardia, che la società finanziaria, poichè il Governo centrale stava dall'altra parte della barricata, è stata una conquista del Consiglio regionale.

L'articolo 29 della legge 588 dice espressamente: «Per promuovere ed assistere le iniziative industriali conformi al Piano ed ai programmi, sia direttamente che attraverso la partecipazione al capitale delle imprese, è autorizzata la costituzione di una società finanziaria per azioni ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2461 del Codice Civile». Poichè esiste un disposto di legge così chiaro, non mi pare necessaria alcuna altra norma. Sulla base dell'articolo 29 della legge 588 si può passare senz'altro alla costituzione della società finanziaria. Il Piano, in questa materia, può assumere il valore del regolamento. Con una condizione: che non superi i limiti segnati dalla legge.

E' questo il concetto che io ho cercato di esprimere — forse non abbastanza chiaramente — in un mio precedente intervento, opponendomi all'accettazione di taluni emendamenti della estrema sinistra che mi sembrava superassero i limiti della legge 588. Ed ecco perchè mi permetto ancora una volta di esortare i colleghi della opposizione a rinunciare a certi emendamenti, che non possono essere inquadrati nella legge 588. Non possiamo illuderci, onorevoli colleghi, che le disposizioni che possono essere considerate contrarie alla legge, una volta introdotte nel Piano, possano trovare applicazione. Il Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno non può assumersi la responsabilità di approvare disposizioni del genere.

CARDIA (P.C.I.), relatore di minoranza. Non c'è uno solo dei nostri emendamenti che superi i limiti della legge.

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Mi riferisco, onorevole Cardia, alla sua affermazione circa la

necessità di dilatare la discussione delle singole parti del Piano. Non dobbiamo porci nella condizione di sentirci dire che certe affermazioni contenute nel Piano avrebbero bisogno di una legge suppletiva. Con ciò non voglio dire d'essere del tutto soddisfatto della legge 588. Ritengo, però, che questa legge sia già una conquista e non sia assolutamente utile correre il rischio di ritardarne la esecuzione accampando pretese che urtino contro i limiti segnati dalle sue disposizioni.

Ma torniamo all'argomento specifico in discussione. Io ritengo di poter affermare che la enunciazione contenuta nell'articolo 29 della legge 588 è sufficiente a determinare i criteri secondo i quali la società finanziaria deve operare. La società finanziaria non deve valere di sostegno alla industrie monopolistiche; come tutte le società finanziarie, deve seguire la regola generale di intervenire o alla formazione del capitale o alla prestazione delle garanzie o alla concessione di crediti sulla base di obbligazioni, a imprese di proporzioni modeste. Questa deve essere la condotta normale. Ma è certo che questa nostra società finanziaria, pur non potendo scendere fino alle minime imprese (per le quali vi sono altri provvedimenti, anche integrativi delle leggi regionali) dovrà necessariamente, stante quanto stabilito nello articolo 29 della legge 588, orientarsi proprio a sostenere la industria media e piccola, la quale deve poi in definitiva costituire il tessuto connettivo dello sviluppo industriale generale della Sardegna.

Veniamo ora alla questione della entità dello stanziamento; e vediamo se la riserva di 10 miliardi per la quota di partecipazione della Regione è sufficiente a che la società finanziaria possa svolgere le sue funzioni. Il collega Cardia parlava or ora della esistenza di una società finanziaria a carattere privatistico... (*interruzioni*)... a carattere privatistico — intendo dire — come linea di condotta. La finanziaria cui ha accennato l'onorevole Cardia, infatti, non è nata come società di carattere pubblico; è nata con la partecipazione dei tre istituti di credito che sappiamo, con un capitale di un miliardo. Nessuno, a detta dell'onorevole Car-

dia, si è accorto dell'esistenza di questa società, che probabilmente sarebbe stata costituita per non lasciare posto alla società finanziaria prevista dalla legge 588. Io non credo che, veramente, sia stata costituita con questo fine, o per lo meno soltanto con questo fine. Una seconda intenzione di questo genere, al momento della costituzione, poteva anche esserci; ma la condotta successiva, cioè mantenimento del capitale nei limiti di un miliardo, mi fa pensare che per lo meno il fine principale dei fondatori fosse quello normale delle società finanziarie costituite da banche, cioè il fine di sostenere con crediti a più lungo termine la propria clientela impegnata col credito a breve termine. In buona sostanza, le società finanziarie create dagli istituti di credito ordinario hanno fondamentalmente questo scopo, e credo che questo fosse anche lo scopo della società finanziaria costituita in Sardegna. Si sa poi come le società finanziarie operano e si provvedono di capitali.

E' giusta l'affermazione del collega Cardia per cui una società finanziaria, tanto più è capace di intervenire modificando un determinato orientamento del mercato o dando un indirizzo che al mercato manca, tanto più acquista forza d'urto, quanto più forte è il suo capitale. Questa è una regola ovvia, che vale non soltanto per le società finanziarie, ma anche per qualunque impresa di credito e, direi, anche per qualunque impresa industriale o commerciale. La vera forza d'urto è quella del capitale. Però è un fatto che, per propria natura, le società finanziarie non provvedono soltanto con i capitali propri; provvedono anche con capitali che raccolgono attraverso la emissione di obbligazioni sul mercato; emissione che deve essere autorizzata, regolata da leggi speciali, e che deve avere nel suo volume una determinata proporzione fra capitale e volume obbligazionario. Io non ricordo esattamente adesso quale sia questa proporzione, ma certo è una proporzione notevole. Certo, è possibile ad una società finanziaria, che abbia un capitale di 10 miliardi, di emettere un notevole volume di obbligazioni. Peraltro, bisogna tener conto che il mercato obbligazionario non lo

determina la società finanziaria. Esso dipende da una quantità di elementi che concorrono a determinare l'orientamento, l'investimento del risparmio in un senso piuttosto che in un altro, a cominciare dalla prima scelta fra la mobilità del risparmio e quindi l'investimento in titoli prontamente realizzabili o in depositi prontamente riscuotibili, per finire nella scelta fra i titoli azionari e i titoli obbligazionari. Di fatto, generalmente avviene che si determini una maggiore corsa del risparmio ai titoli azionari quando si ha veramente disponibilità a lungo termine. Il risparmiatore preferisce investimenti in beni reali, cioè in titoli che hanno alle spalle un capitale, l'attività di una determinata intrapresa. Vi è invece più facilità a investimento in obbligazioni in periodi di grande abbondanza di risparmio; ma allo stesso tempo vi è anche la necessità di coprirsi con la sottoscrizione di titoli che hanno un valore certo ed un rendimento certo specie quando sono garantiti e vi è la tranquillità che le oscillazioni del mercato non portino una svalutazione. Per cui, praticamente, è più facile il collocamento delle obbligazioni in periodi tranquilli, cioè in periodi nei quali il corso della moneta non subisce variazioni notevoli.

Tenendo conto di tutte queste condizioni per l'attività che deve svolgere una società finanziaria, noi possiamo fare un po' i nostri conti. Si prevede, com'è noto, che siano riservati, per la parte di sottoscrizione della Regione, alla società finanziaria 10 miliardi, e che il capitale pubblico, nel suo complesso, debba essere del 51 per cento? Penso, pertanto, che non sia azzardato ritenere che, seppure sorgendo con un capitale minore qual è previsto per questi due anni nelle tabelle del Piano, la società possa arrivare al termine del Piano ad avere un capitale proprio sottoscritto, quindi, una forza d'urto sicura, che si aggiri attorno ai 20 miliardi: tutt'altro che disprezzabile. Non sono molte le società finanziarie che abbiano un capitale proprio di 20 miliardi e tenuto conto che il capitale richiede la minore remunerazione e che generalmente la disponibilità che si acquisisce a mezzo della emissione delle obbligazioni richiede una remunerazione

maggiore, non ci dobbiamo preoccupare della creazione di una società finanziaria con un notevole capitale proprio. Però mi pare che, anche muovendo da queste preoccupazioni, la costituzione di una società finanziaria che riesca ad avere nel giro dei 12 anni (e lo potrebbe avere nei primi cinque anni tranquillamente) un capitale proprio di 20 miliardi, garantisce un volume notevole di interventi senza correre il rischio di dover chiedere al mercato capitali a costo troppo alto. Con 20 miliardi di capitale, la finanziaria potrebbe avere un volume operativo vicino ai 100 miliardi.

Questa è la previsione che si può ragionevolmente fare. In queste condizioni, non si può dire che si vuol costituire una società finanziaria con ridotte possibilità di intervento, così come il collega Cardia sospetta anche per quanto riguarda i fondi di garanzia. Un capitale di 20 miliardi consente veramente interventi imponenti, interventi determinanti nella formazione di quella struttura industriale alla quale noi aspiriamo.

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

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Signor Presidente, colgo l'occasione che mi è data dalla possibilità di intervenire nel dibattito per protestare energicamente per il fatto che, contemporaneamente alla discussione in quest'aula, si svolge una riunione della prima Commissione. Ora, è vero che il Regolamento può offrire il destro a un presidente di Commissione di convocare la Commissione stessa nelle ore più impensate; però, questa facoltà urta contro lo obbligo che ha ogni consigliere di assistere e partecipare alle riunioni del Consiglio. Ora, è impossibile, a mio modo di vedere, continuare la discussione in quest'aula fino a quando non è terminata la riunione della prima Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Sotgiu, le comunico che ho pregato il presidente della prima Commissione di tenere una riunione brevissima. Ora lo solleciterò perchè questa riunione venga sciolta.

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

CONGIU (P.C.I.). Onorevole Presidente, io mi trovo in grave imbarazzo per dover seguire contemporaneamente la discussione degli emendamenti che ho sottoscritto e la seduta della prima Commissione. Francamente, mi creda, mi trovo in grave imbarazzo. Io stesso ho sollecitato la conclusione dei lavori della prima Commissione.

PRESIDENTE. Ho sollecitato proprio or ora — ripeto — la fine della riunione della prima Commissione, onorevole Congiu. Possiamo pertanto riprendere la discussione.

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

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. La Giunta condivide le argomentazioni che sono state svolte or ora, con ampiezza e con aderenza, dal collega onorevole Piero Soggiu in sede di illustrazione del suo emendamento. Si limita la Giunta a sottolineare che nel paragrafo 23.45 gli obiettivi, le finalità della istituenda società finanziaria di partecipazione sono puntualizzati con molta precisione. Esse sono dirette a superare la scarsità di iniziative degli imprenditori locali, stabilendo una destinazione preferenziale molto marcata a favore dell'impresa locale, e a fornire un impulso decisivo soprattutto alla realizzazione di imprese di piccola e di media entità.

Sono per l'appunto questi i due obiettivi che, in via principale, i colleghi presentatori del primo emendamento hanno indicato preferenzialmente, non solo illustrando questo emendamento, ma in generale negli interventi che essi hanno svolto per orientare il programma industriale del Piano di rinascita. Detto questo, la Giunta conclude esprimendo il parere che l'emendamento della maggioranza possa essere emendato ulteriormente con una formulazione che lasci aperta, garantendo un mini-

mo, la possibilità di incrementi del fondo della finanziaria sui fondi aggiuntivi, in relazione alle necessità che potessero presentarsi al di là di quei limiti, pure sufficientemente ampi, ai quali ha fatto riferimento or ora il collega Piero Soggiu.

Pertanto, esprime parere favorevole all'accettazione dell'emendamento della maggioranza, in una formulazione (vorrei, onorevole Presidente, che ne tenesse conto nel sottoporlo all'approvazione) che dovrebbe suonare a questo modo: «Per sottoscrizione da parte della Regione della quota di capitale della società finanziaria, sui fondi del Piano è riservata una somma non inferiore a 10 miliardi di lire». Se i presentatori sono d'accordo, il Consiglio potrebbe essere chiamato a votare su questa formula, che, mentre consente di fare una riserva garantita nel limite già indicato dallo emendamento, nello stesso tempo lascia aperta la possibilità di incrementi, in funzione delle esigenze che potranno presentarsi.

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). I presentatori sono d'accordo.

PRESIDENTE. E' pervenuta alla Presidenza una richiesta di verifica della presenza in aula del numero legale dei consiglieri.

(Viene accertata la presenza del numero legale).

Poichè è presente il numero legale dei consiglieri, si procede alla votazione.

Metto in votazione l'emendamento Cardia - Manca - Atzeni Licio - Congiu. Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova)*. Chi non lo approva, alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto in votazione il paragrafo. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'emendamento Soggiu Piero - De Magistris - Spano con la modifica sug-

gerita dall'Assessore all'industria e commercio. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dei paragrafi dal 23.46 al 23.51 e le tabelle 1 e 2.

NIOI, Segretario ff.:

LINEAMENTI ED EFFETTI DEL PROGRAMMA DODECENNALE DI SVILUPPO INDUSTRIALE

23.46 - Nella seconda parte di questa relazione si è accennato che, perdurando un favorevole andamento della congiuntura, è prevedibile, nel periodo del Piano, lo sviluppo degli investimenti nel settore industriale (considerato in senso stretto, con esclusione delle industrie turistiche ed armatoriali) determinati dal Piano stesso, raggiunga un ammontare di 550-650 miliardi.

Tale valutazione, sulla base del sistema di incentivazione esposto nel capitolo che tratta della politica del Piano nel settore industriale e degli oneri per gli altri interventi, impegnerà 100 miliardi a valere sui fondi della legge 588 e non meno di 20-30 miliardi di fondi provenienti dal bilancio regionale, oltre naturalmente i contributi derivanti dalle leggi nazionali. Nel complesso l'intero ammontare degli investimenti industriali sarà sostenuto al 40-50 per cento dalla spesa pubblica che si estrinsecherà:

a) con intervento diretto delle aziende a partecipazioni statali;

b) con la già accennata aliquota di contributi a valere sui fondi del Piano e del bilancio regionale;

c) con i contributi derivanti dalla legislazione per il Mezzogiorno, ivi compresi quelli per la riduzione dei tassi sui mutui agevolati.

Occorrerà, inoltre, che gli istituti di credito mobiliare che operano in Sardegna, siano in grado di assicurare durante il periodo del Piano mutui per un ammontare di 320-370 miliardi di lire.

23.47 - Con un investimento lordo globale

di 550-650 miliardi facendo riferimento al coefficiente di 2,8 dato dal rapporto fra investimenti lordi fissi nell'industria e reddito netto addizionale prodotto nel settore, nel Mezzogiorno dal 1951 al 1961 (a prezzi correnti) si può stimare, in via di larga massima, l'effetto probabile degli investimenti stessi sul reddito sardo.

Assumendo, in luogo di 2,8, un più prudentiale coefficiente di 3 — ed assumendo altresì lo stesso andamento dei prezzi relativi — si otterrebbe, con un investimento di 550 miliardi, un reddito netto addizionale, alla fine del periodo del Piano, di 183 miliardi e, con un investimento di 650 miliardi, un reddito netto addizionale di 216 miliardi. Aggiungendo a tali redditi addizionali l'attuale reddito sardo del settore industriale, calcolato sulla base delle elaborazioni del Tagliacarne (1961) in 75 miliardi si avrà, alla fine del periodo del Piano, un reddito netto complessivo di settore di 258 miliardi con un investimento di 550 miliardi e di 291 miliardi con un investimento di 650 miliardi. Si tratta di tassi annuali composti di sviluppo piuttosto elevati (10,7-12 per cento), che appaiono giustificati considerato il punto di partenza estremamente basso, le notevoli disponibilità di mano d'opera, e l'elevato volume di investimenti.

23.48 - Sul piano dell'occupazione, se si assumesse come valida l'intensità di capitale per addetto derivante dalla elaborazione dei dati relativi alle iniziative approvate od in corso di esame presso il CIS (che, come si è visto, è di circa 16,5 milioni), si creerebbero 33.000 nuovi posti di lavoro nel settore industriale con un investimento globale di 550 miliardi e 39.300 nuovi posti di lavoro con un investimento di 650 miliardi.

23.49 - Adottando, però, una politica di sviluppo industriale orientata sulla base dei criteri esposti al par. 23.39 e cioè facendo evolvere gli investimenti verso quelle classi di industria che esigono una minore intensità di capitale per addetto, ed in particolare:

a) procurando di indurre le grandi industrie

di prima lavorazione ad estendere i loro cicli di trasformazione fino alle seconde ed alle terze lavorazioni;

b) favorendo in particolare modo le altre industrie manifatturiere e specialmente quelle produttrici di beni di consumo a larga diffusione, si dovrebbe giungere alla creazione di un maggiore numero di posti di lavoro pur nell'ambito degli investimenti globali previsti. Infatti, se nella elaborazione dei dati relativi alle iniziative approvate ed allo studio presso il Credito Industriale Sardo, si isolano alcune categorie di imprese appartenenti alle industrie manifatturiere, si notano intensità di capitale dell'ordine di 6, 7, 8, 9, milioni per addetto. D'altra parte i dati rilevabili dalle estese serie che appaiono nel volume «Previsioni di sviluppo dell'industria italiana», recentemente edito a cura della Confederazione Generale dell'industria, indicano intensità di capitale per addetto, per le industrie manifatturiere, anche minori.

23.50 - Se a seguito di una coordinata ed avveduta politica di sviluppo si riuscirà, cosa che appare possibile, ridurre nel complesso l'intensità di capitale per addetto sugli 8-10 milioni, si creeranno 55-65.000 nuovi posti di lavoro con un investimento globale nel settore industria di 550 miliardi e 65-75.000 nuovi posti di lavoro con un investimento globale

di 650 miliardi. L'occupazione industriale, quindi, prendendo come base i dati del censimento 1961, aumenterà ad un tasso annuo composto dell'ordine di 6,5-7, 3 per cento.

23.51 - Il settore delle attività industriali è senz'altro quello più propulsivo, sia per gli effetti diretti (reddito ed occupazione) sia per gli effetti indiretti, non solo sullo sviluppo delle attività terziarie, ma per la capacità che esso ha di provocare trasformazioni radicali nelle strutture generali indirizzandole verso forme veramente moderne.

Una radicale trasformazione del modello economico sardo non è pensabile senza un deciso intervento per lo sviluppo del settore industriale, al quale, oltre alle incentivazioni esposte nella presente relazione, occorrerà dedicare anche in campi laterali (quali l'istruzione professionale, la qualificazione della mano d'opera, l'assistenza alle piccole imprese, il credito di esercizio, ecc.) cure assidue ed appropriate.

Non si dimentichi, infine, che la portata degli obiettivi finali, che nel settore industriale ci si propone di realizzare, fa sì che gli stessi superino la mera settorialità per assumere, nel quadro complessivo delle finalità del Piano un ruolo determinante il cui conseguimento ne è condizione indispensabile.

INDUSTRIA - Tab. 1

UNITÀ LOCALI ED ADDETTI ALL'INDUSTRIA PER RAMO

(la popolazione indicata è quella resider

REGIONE	Anno	Popola- zione	ESTRATTIVE			MANIFATTURIERE		
			unità locali	a d d e t t i		unità locali	a d d e t t i	
				n°	%		n°	%
Piemonte	1951	3.518.177	610	6.228	0,18	58.401	556.808	15,82
	1961	3.889.962	529	6.137	0,16	54.714	685.525	17,60
Valle d'Aosta	1951	94.140	57	2.008	2,13	956	11.707	12,43
	1961	99.754	96	1.614	1,61	978	10.722	10,74
Liguria	1951	1.566.961	278	2.818	0,18	18.682	157.864	10,07
	1961	1.717.630	210	2.283	0,13	17.994	167.451	9,74
Lombardia	1951	6.566.154	996	9.471	0,14	109.281	1.124.371	17,12
	1961	7.390.492	983	11.359	0,15	112.841	1.451.783	19,64
Trentino A.A.	1951	728.604	205	2.532	0,35	12.010	45.502	6,25
	1961	785.491	257	2.988	0,38	10.603	53.046	6,75
Veneto	1951	3.918.059	658	5.310	0,14	46.746	266.981	6,81
	1961	3.833.837	688	5.714	0,15	44.449	377.341	9,84
Friuli V. G.	1951	1.226.121	224	2.688	0,22	14.173	81.876	
	1961	1.205.222	138	1.954	0,16	12.450	106.424	8,83
Emilia Romagna	1951	3.544.340	475	4.992	0,14	53.328	208.616	5,88
	1961	3.646.507	370	4.541	0,12	56.500	352.034	9,65
Marche	1951	1.364.030	148	3.920	0,29	20.375	62.645	4,59
	1961	1.347.234	164	1.507	0,11	19.846	87.486	6,52
Toscana	1951	3.158.811	876	22.820	0,72	44.518	239.903	7,59
	1961	3.267.374	956	19.600	0,60	50.754	350.735	10,73
Umbria	1951	803.916	111	2.881	0,36	10.184	45.154	5,61
	1961	788.546	103	978	0,12	9.480	49.602	6,29
Lazio	1951	3.340.798	558	4.330	0,13	33.356	133.863	4,—
	1961	3.922.783	490	5.879	0,15	33.653	182.180	4,64
Campania	1951	4.346.264	427	3.349	0,08	45.744	174.190	4,—
	1961	4.756.094	369	3.748	0,08	40.795	215.757	4,53
Abruzzo e M.	1951	1.684.030	205	1.680	0,10	23.544	51.377	3,05
	1961	1.584.777	202	2.139	0,13	20.541	54.271	3,42
Puglia	1951	3.220.485	873	4.210	0,13	37.989	105.657	3,28
	1961	3.409.687	547	5.170	0,15	36.374	117.278	3,42
Basilicata	1951	627.566	59	207	0,03	9.212	15.796	2,51
	1961	648.085	66	528	0,06	7.330	13.959	2,15
Calabria	1951	2.044.287	121	1.181	0,06	25.947	52.987	2,59
	1961	2.045.215	93	1.301	0,06	19.733	47.280	2,31
Sicilia	1951	4.486.749	1.149	13.487	0,30	53.091	120.889	2,69
	1961	4.711.783	697	12.764	0,27	44.285	133.887	2,84
Sardegna	1951	1.276.023	294	24.550	1,92	14.335	32.032	2,51
	1961	1.413.269	260	13.463	0,95	12.530	35.467	2,50
Italia	1951	47.515.537	8.294	113.662	0,16	631.875	3.498.220	7,36
	1961	50.463.762	7.218	103.847	0,21	605.750	4.492.537	8,90

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

TIVITÀ E PER REGIONE SECONDO I CENSIMENTI 1951-1961

(percentuali sono riferite alla popolazione)

COSTR. E INSTALL. IMPIANTI			ELETTR. - GAS - ACQUA			T O T A L E		
unità locali	a d d e t t i		unità locali	a d d e t t i		unità locali	a d d e t t i	
	n°	%		n°	%		n°	%
5.808 9.740	48.781 84.740	1,39 2,18	883 1.197	10.478 11.719	0,30 0,30	65.705 66.180	622.295 788.301	17,65 20,26
159 470	4.028 3.028	4,28 3,04	92 69	719 1.279	0,76 1,28	1.264 1.613	18.454 16.643	19,60 16,68
1.989 3.231	23.869 43.888	1,52 2,55	365 318	5.226 5.025	0,33 0,29	21.314 21.753	189.777 218.647	12,11 12,70
8.296 16.789	101.655 217.652	1,55 2,94	1.044 1.535	20.608 25.421	0,31 0,34	119.617 132.146	1.256.105 1.706.215	19,12 23,08
1.096 2.148	17.949 20.632	2,46 2,63	529 439	3.420 3.227	0,47 0,41	13.840 13.447	69.403 79.893	9,52 10,17
3.052 7.341	35.080 80.866	0,89 2,11	472 558	6.733 8.797	0,17 0,23	50.928 53.036	314.104 472.418	8,01 12,32
1.427 2.674	17.956 26.585	1,46 2,21	235 219	2.835 2.612	0,23 0,22	15.789 15.841	115.355 137.575	9,40 11,41
4.363 9.604	49.099 96.585	1,36 2,64	392 550	6.422 6.988	0,18 0,19	58.558 67.024	269.129 460.148	7,59 12,61
1.605 2.912	13.710 24.098	1,00 1,79	398 308	1.633 1.914	0,12 0,14	22.256 23.230	81.908 115.005	6, - 8,53
3.135 5.396	32.901 59.629	1,04 1,83	488 440	5.386 5.196	0,17 0,16	49.107 57.546	301.010 435.160	9,52 13,31
643 1.412	6.135 11.969	0,76 1,52	195 139	1.782 1.532	0,22 0,19	11.133 11.134	55.952 64.081	6,95 8,12
2.754 4.179	69.397 81.208	2,08 2,07	546 392	7.110 7.593	0,21 0,19	37.184 38.174	214.700 276.869	6,42 7,05
2.699 3.819	23.449 42.859	0,54 0,90	356 349	6.479 7.309	0,15 0,15	49.226 45.332	207.467 276.869	4,77 5,67
1.085 2.981	16.339 20.935	0,97 1,32	457 409	1.646 2.459	0,10 0,15	25.291 24.133	71.042 79.804	4,21 5,03
1.402 3.201	16.834 27.058	0,52 0,79	171 191	2.981 3.521	0,09 0,10	40.435 40.313	129.682 153.027	4,07 4,48
360 602	5.961 8.813	0,95 1,36	108 111	673 851	0,11 0,13	9.739 8.009	22.639 24.151	3,60 3,72
793 1.273	12.884 17.765	0,63 0,87	295 286	1.888 2.047	0,09 0,10	27.756 21.385	68.940 68.393	3,57 3,34
2.068 2.582	25.946 35.488	0,58 0,75	570 575	5.116 7.228	0,11 0,15	56.878 48.139	165.430 189.367	3,60 4,01
665 1.140	10.090 15.057	0,79 1,07	262 279	1.829 2.863	0,14 0,20	15.556 14.209	68.501 66.850	5,36 4,75
43.399 81.494	532.055 918.855	1,12 1,82	7.858 8.364	92.964 107.581	0,19 0,21	691.246 702.826	4.241.901 5.622.520	8,92 11,14

INDUSTRIA

Tab. 2 — Nuove iniziative industriali ammesse al finanziamento CIS nel 1961.

SETTORE	Nuove iniziative ammesse al finanziamento CIS nel 1961				Nuove iniziative ammesse al finanziamento CIS nel 1962			
	n.	investimento (milioni)	addetti	intensità di capit.	n.	invest. (milioni)	addetti	intensità di capit.
1) Estrattivo e minerario	—	—	—	—	—	—	—	—
2) Alimentari ed affini	7	629,9	254	2.727	6	7.116,7	168	42.361
3) Pelli, cuoio e calzature	1	83,5	84	994	—	—	—	—
4) Tessile ed abbigliamento	1	516,0	57	905	3	6.097,9	263	23.185
5) Legno e sughero	—	—	—	—	2	70,4	35	2.011
6) Cartario e cartotecnico	5	11.865,4	367	32.333	—	—	—	—
7) Meccanico, metallurgico	5	2.504,8	366	6.843	4	3.025,7	419	9.484
8) Chimico e petrolchimico	6	19.102,7	494	38.669	11	55.986,8	1.130	49.545
9) Ceramico e vetrario	1	150,0	13	11.538	—	—	—	—
10) Materiali per costruz.	8	1.151,7	419	2.748	2	275,0	39	7.051
11) Varie	—	—	—	—	—	—	—	—
Ampliamenti	34	36.067,0	2.054	17.559	28	72.572,5	1.954	36.986
		2.657,5				1.640,0		
		38.724,5				74.212,5		

nel 1962 ed all'istruttoria ed allo studio presso tale Istituto alla fine del 1962.

Iniziative all'Istruttoria ed allo studio presso il CIS (12/1962)				T O T A L E				
n.	investim. (milioni)	addetti	intensità di capit.	n.	investimento (milioni)	addetti	intensità di capit.	%
3	545,0	84	6.488	2	545,0	84	6.488	0,20
31	9.545,0	1.565	6.099	44	17.354,6	1.987	8.734	6,45
2	355,0	365	972	3	438,5	449	975	0,16
9	20.073,4	3.277	6.125	13	26.687,3	3.597	7.419	9,92
10	2.531,6	1.034	2.463	12	2.602,0	1.069	2.484	0,95
6	14.821,0	370	4.005	11	26.686,4	737	36.209	9,90
20	10.996,0	1.938	5.658	29	16.496,6	2.623	6.289	6,13
15	92.973,0	2.356	39.462	32	168.062,8	3.980	42.226	62,40
4	1.208,5	212	5.700	5	1.358,5	225	6.037	0,70
23	6.318,5	1.109	5.697	33	7.745,2	1.567	4.942	2,87
1	1.506,0	159	6.641	1	1.056,0	159	6.641	0,82
123	160.393,4	12.469	12.861	185	269.032,9	16.477	16.366	100,0
	5.703,4				10.000,9			
	166.096,8				279.033,8			

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questi paragrafi e su queste tabelle, li metto in votazione. Chi li approva alzi la mano.

(Sono approvati).

Si dia lettura dei paragrafi dal 23.70 al 23.74.

NIOI, Segretario ff.:

Artigianato

23.70 — L'attività artigiana, antica quanto la Sardegna stessa, pone una problematica complessa, ma distinta nei suoi vari aspetti, determinata dalle diverse esigenze dei due settori dell'artigianato: quello «usuale» — fornitore di mezzi e di servizi — e quello «artistico», espressione genuina della psicologia, dell'ambiente e della genialità della gente isolana.

Una notevole crisi travaglia questo settore: trattasi di una crisi che scaturisce dalla riconversione economica della regione e dalla adozione di nuove tecnologie in tutte le attività produttive.

Le imprese artigiane stentano ad adeguare la loro attrezzatura alle necessità che postulano i tempi moderni. La crisi dell'artigianato artistico, invece, deriva dalla difficoltà di un agevole collocamento dei prodotti; e non tanto a causa della deficienza di domanda — che, anzi, è numerosa e pressante a ragione della sua validità estetica e funzionale — quanto per la insufficienza di una adeguata e razionale organizzazione produttiva e commerciale.

Artigianato usuale

23.71 — Per il settore dell'artigianato «usuale» la migliore provvidenza ed insieme la maggiore necessità è costituita dalla concessione di credito, sia d'impianto, a medio termine, che di credito di esercizio, a basso tasso di interesse.

L'altra più pressante necessità è rappresentata dalla urgenza della riconversione e dello ammodernamento degli impianti produttivi, nonché dell'aggiornamento degli stessi artigiani sul piano tecnico, in relazione alle nuove richieste del mercato; ciò che vale anche e par-

ticolaramente per quelle imprese, individuali o associate, fornitrici di servizi nella vastissima gamma delle necessità che la società odierna presenta in relazione ai tanti e tanti ritrovati della scienza e della tecnica.

23.72 — Per quanto riguarda il credito di impianto, la politica creditizia avviata dallo Stato, ma soprattutto dalla Regione con la costituzione di un «fondo per la conclusione di anticipazioni alle aziende ed alle cooperative artigiane» (L.R. 15 dicembre 1950, n. 70, mod. con L.R. 7 novembre 1959, n. 18), ha rappresentato il superamento delle tradizionali condizioni di difficoltà e di remora, dando vita ad un rapporto di fiducia nuovo che ha consentito il facile accesso degli artigiani — quasi sempre sprovvisti di solide garanzie — alle fonti di credito, ciò che ha reso possibile l'inizio di un processo di ammodernamento degli impianti e delle attrezzature.

Il problema creditizio si pone, quindi, non in termini di ordinamento, ma in termini di disponibilità sufficienti per una adeguata applicazione del sistema già esistente.

Ovviamente il problema del credito di impianto si ricollega a quello del credito di esercizio. Fra queste due forme di finanziamento deve esistere sempre un collegamento, se si vuole evitare il perpetuarsi di una situazione costantemente deficitaria di liquidità specie nei casi di installazione o di ridimensionamento degli impianti.

23.73 — Il credito di esercizio costituisce infatti una condizione essenziale e fondamentale per la sana e vitale gestione dell'impresa e per il suo progredire. Esso è inteso dalle categorie artigiane come il mezzo più efficace e più pronto per superare certe fasi di ristagno e di crisi che si verificano nello svolgersi quotidiano della loro attività economica e commerciale.

23.74 — Il credito a medio termine, però, comporta una serie di accertamenti sulla situazione patrimoniale del richiedente, sulla capacità produttiva, effettiva e potenziale della azienda che rallenta notevolmente la procedura di concessione. E' necessario sveltire tutto ciò e

soprattutto ridurre ragionevolmente l'assunzione di adeguate (e «adeguate» in senso bancario ha un significato assai gravoso!) garanzie che costituiscono spesso un ostacolo non facilmente superabile da imprese di modesta levatura economica o di imprese dirette all'apprestamento di servizi, specie in relazione alla richiesta del credito di esercizio, il cui utilizzo non comporta la realizzazione di opere direttamente assoggettabili a garanzia.

Da qui l'opportunità di un particolare intervento creditizio che possa giungere tempestivamente ed al momento più opportuno per sopprimere alle necessità contingenti dell'impresa artigiana; cioè un credito di pronto intervento a carattere personale e fiduciario.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questi paragrafi, li metto in votazione. Chi li approva alzi la mano.

(Sono approvati).

Si dia lettura del paragrafo 23.75.

NIOL, Segretario ff.:

23.75 — Sulla base di queste premesse, nel Piano di rinascita, l'intervento finanziario a favore dell'artigianato può essere orientato in tre distinte direzioni:

1) - Per l'ammodernamento ed ampliamento degli impianti mediante:

— contributi fino al 50 per cento della spesa preventiva;

— anticipazioni a medio termine per la copertura del restante 50 per cento della spesa;

— contributi in conto interessi in misura tale da far gravare sull'artigiano non più del 3 per cento annuo.

2) - Per il credito di esercizio a medio termine mediante: utilizzo delle anticipazioni previste dalla L.R. 7 novembre 1959, n. 18.

3) - Per il credito di esercizio a breve termine mediante:

— anticipazioni concesse da Istituti all'uopo convenzionati e garantiti con un fondo di garanzia sussidiaria alimentato da stanziamenti statali (Art. 35 u.o. L. 588) e regionali.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GARDU

PRESIDENTE. A questo paragrafo sono stati presentati due emendamenti: il primo a firma degli onorevoli Manca, Atzeni Licio, Congiu e Cardia; il secondo a firma degli onorevoli Spano, Soggiu Piero e De Magistris. Se ne dia lettura.

NIOL, Segretario ff.:

«Sostituire il paragrafo 23.75 col seguente: "Intervento nel settore dell'artigianato: 'Per la concessione dei contributi di cui all'articolo 35, 1.o comma, lettere a) e b) è stanziata, sui fondi aggiuntivi, la somma di 8 miliardi e 750 milioni di cui il 50 per cento riservato alle cooperative e ai consorzi. Per la concessione di contributi per l'attuazione di programmi di assistenza tecnica alla produzione artigiana e per la creazione di una efficiente organizzazione commerciale è stanziata, sui fondi aggiuntivi, la somma di un miliardo e duecentocinquanta milioni' "».

«Al termine del paragrafo aggiungere: "Per gli interventi di cui agli articoli 35 e 36 della legge n. 588, sui fondi aggiuntivi, è stanziata la somma di 5 miliardi"».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Manca per illustrare l'emendamento di cui è firmatario.

MANCA (P.C.I.). All'articolo 35 della legge 588 sono indicati i criteri di intervento per il settore artigiano. Con l'emendamento che noi proponiamo ci interessa fissare l'ammontare dei fondi da destinarsi agli artigiani; ed inoltre, nell'ambito di questa categoria, fissare la quota da destinare alle cooperative e ai consorzi di artigiani.

L'artigianato è notoriamente una forma classica dell'attività autonoma dei lavoratori; è un tipo di attività che si fonda essenzialmente sullo sforzo individuale di ciascun artigiano, sulla sua intelligenza, sul suo ingegno. L'artigianato, più che il lavoro subordinato, consente all'individuo di manifestare, appunto, la sua intelligenza ed il suo ingegno. Piuttosto, è da

rilevare che oggi l'artigiano è costretto a dedicare buona parte del suo tempo, buona parte delle sue attenzioni ad attività non direttamente e non completamente produttive, ad attività, cioè, non direttamente collegate alla produzione.

Le provvidenze e gli interventi del pubblico potere hanno tentato, negli ultimi anni, di alleviare le fatiche che l'artigiano deve spendere non al servizio diretto della produzione. Ma, purtroppo, con la evoluzione dei tempi, quei pesi e quelle incombenze permangono ed in certo senso si sono, anzi, aggravate. Non è un caso vedere artigiani impegnati dalla mattina alla sera presso gli uffici delle imposte e delle tasse, presso gli uffici bancari, presso gli istituti previdenziali, per assolvere ad una serie di compiti che, pur essendo connessi all'attività della loro bottega, non sono comunque direttamente collegati all'attività produttiva.

Malgrado tutto, l'artigianato, però, assolve ancora oggi in quasi tutti i rami dell'attività produttiva ad una funzione che possiamo ritenere insostituibile, almeno nella fase odierna dello sviluppo economico, dello sviluppo industriale, del processo tecnologico. Soprattutto assolve a una funzione la cui importanza è sempre sfuggita all'attenzione del potere pubblico, o meglio, pur essendo più volte sottoposta all'attenzione del potere pubblico, non ha mai trovato un riconoscimento concreto, un riconoscimento sostanziale. Intendo riferirmi a quella funzione mediante la quale l'artigiano prepara, qualifica e molto spesso specializza una gran parte della mano d'opera che viene introdotta e assorbita dall'impresa industriale.

Nella nostra Isola si ha una notevole esperienza e una notevole conoscenza dei problemi degli artigiani. Questa conoscenza ed esperienza si sono maturate anche attraverso la istituzione dell'I.S.O.L.A., per quanto sia da sottolineare la inadeguatezza degli interventi di questo Istituto.

Intendo ora soffermarmi sul problema della preparazione e della qualificazione professionale, per sottolineare come molto spesso rimanga impagata la fatica dell'artigiano in questo campo, al contrario di quanto avviene nelle al-

tre attività produttive, ove alcune maestranze vengono preparate ed addestrate e inserite nel processo produttivo. E' certo che la Regione molto spesso per l'approntamento di iniziative ha fatto ricorso a degli esperti in materia di artigianato, ottenendo un contributo alla determinazione di una politica artigiana nella nostra Isola. Ma io sono convinto, così come del resto gran parte degli artigiani, che l'esperienza dell'artigiano non è stata completamente messa a frutto dalla Regione, nè tanto meno in qualche modo riconosciuta e ripagata.

Gli artigiani si esprimono in modo severissimo e nei confronti dell'I.S.O.L.A. e nei riguardi della Giunta regionale. Il potere pubblico, che pure spende somme notevoli per qualificare e specializzare la mano d'opera, in effetti non ha mai pensato ad intervenire ed a contribuire nelle spese che la bottega artigiana incontra proprio per la formazione operaia. E per di più accade che la mano d'opera, una volta ottenuta la specializzazione, abbandoni la bottega artigiana, che si trova così soggetta a ricorrenti squilibri. L'azienda artigiana è, così, spesso costretta a ridurre la sua stessa attività per la carenza di mano d'opera qualificata e specializzata. Le grandi aziende industriali in genere sono in grado di offrire condizioni di lavoro, dal punto di vista salariale, strettamente salariale, più vantaggiose.

I giudizi degli artigiani, dicevo, sono severissimi. La Regione viene accusata di non dare il necessario sostegno all'artigianato usuale. Ma anche le botteghe d'artigianato artistico hanno recentemente pronunziato critiche severissime nei confronti della Regione.

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. Per essere precisi, le critiche erano rivolte all'I.S.O.L.A.

MANCA (P.C.I.). Esattamente. Ma di questo istituto avremo modo di parlare in seguito, quando verrà in discussione un emendamento che ad esso si riferisce.

E' mancato un sostegno adeguato non soltanto per gli artigiani singoli, ma anche per gli artigiani associati in cooperative o in consorzi.

Noi siamo convinti, io almeno sono convinto, che un certo tipo di sostegno può ancora per molti anni porre l'azienda artigiana in condizioni di produrre tranquillamente a costi ridotti in competizione con alcune aziende di tipo industriale. E' vero che l'assistenza tecnica ed una particolare, razionale organizzazione commerciale possono agevolare l'attività del lavoro artigiano e renderlo sufficientemente remunerativo, ma il problema dei contributi e dei crediti è fondamentale per la vita delle piccole aziende artigiane. A mio parere, dovrebbe essere più ampio di quello per le aziende industriali, proprio per le ragioni che allegavo poc'anzi. Nel sostenere una azienda artigiana, infatti, si agevola la formazione e la qualificazione professionale, per le quali in altri settori la Regione è costretta ad intervenire con disponibilità finanziarie notevoli. Oltretutto, è noto che l'operaio qualificato o specializzato che entra nel processo industriale vi rimane fino ad età avanzata, mentre sono rari invece i lavoratori che, avendo fatto l'apprendistato nelle piccole aziende artigiane, rimangono in età matura alle dipendenze di quelle aziende. E' provato che dopo sei - sette anni gli operai alle dipendenze di aziende artigiane cambiano datore di lavoro...

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. Diventano artigiani in proprio.

MANCA (P.C.I.). Raramente ciò accade, onorevole Assessore. In genere, gli operai che conseguono la qualificazione o la specializzazione in una azienda artigiana finiscono per trovare un'occupazione nelle attività industriali. L'eventuale sforzo finanziario cui la Regione dovrebbe far fronte, pertanto, dovrebbe tenere conto anche di questo fatto. Se vi fosse una regolamentazione per la qualificazione e specializzazione degli operai, che considerasse come fattore attivo la bottega artigiana e quindi facesse rientrare nell'ambito di una organizzazione su scala regionale centinaia e centinaia di botteghe artigiane, gli investimenti in questo settore, a mio modo di vedere, sarebbero altrettanto produttivi, se non addirittura più

produttivi di quelli che oggi vengono effettuati per i vari corsi professionali, gestiti, tra l'altro, da una miriade di enti che operano su scala regionale e su scala nazionale.

Del resto, non mi pare che vi sia oggi interesse alcuno a trascurare o comunque a non porre l'attenzione dovuta alla funzione dell'artigianato. Un abbandono o un mancato sostegno delle attività artigiane ritengo potrebbe decisamente influire su tutte o su una buona parte delle previsioni e degli obiettivi che sono contenuti nel Piano. Se si consente ancora che decine di botteghe artigiane continuino a chiudere i battenti, ciò non può che influire sulle analisi condotte per la formulazione del Piano. In questo caso, da un lato, nel corso di sette, otto, dieci anni, si avrebbe una riduzione notevole del numero delle botteghe artigiane, con la immissione nel mercato della mano d'opera dei dipendenti e degli stessi titolari artigiani, che influirebbero notevolmente sulle possibilità di occupazione. Un alleggerimento del carico di mano d'opera occupata presso le aziende artigiane potrebbe direttamente influire sul mercato del lavoro e quindi sugli obiettivi del Piano di rinascita. Non dobbiamo chiudere gli occhi, onorevoli colleghi, davanti alla continua riduzione delle botteghe artigiane; non possiamo trascurare che numerosi artigiani diventano operai dell'industria ed emigrano nel Nord Italia o addirittura all'estero.

Certo, non si può negare che per alcuni rami di attività si ha un processo di sviluppo dell'attività artigiana. Intendo riferirmi, ad esempio, ai servizi dell'automazione meccanica. Però, comunque, questo processo non è tanto esteso da influire decisamente sulla situazione generale dell'artigianato. Non vi ha dubbio che gli unici settori ove si dà possibilità di assorbimento di mano d'opera sono, come è noto, quello industriale e quello terziario. E non sono pochi i titolari di aziende artigiane che hanno dovuto abbandonare la loro attività per occuparsi in questi settori.

Onorevoli colleghi, ho illustrato le ragioni che dovrebbero spingere la Regione, attraverso i fondi del Piano, senza riserva alcuna, ad intervenire a favore delle aziende artigiane. Si

potrà discutere sui limiti dell'intervento di cui all'articolo 35 della legge 588. Noi proponiamo per la concessione dei contributi la somma di otto miliardi e 750 milioni, di cui il 50 per cento da riservarsi alle cooperative e ai consorzi e un miliardo e 250 milioni per l'attuazione di programmi di assistenza tecnica alla produzione artigiana e per la creazione di una efficiente organizzazione commerciale. Poichè nella legge 588 ovviamente non è indicata alcuna somma, col nostro emendamento, per maggiore chiarezza, abbiamo proposto una determinazione di somme che sottoponiamo all'attenzione del Consiglio.

PRESIDENTE. Poichè non è presente in aula alcuno dei presentatori del secondo emendamento, per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore all'industria e commercio.

MELIS (P.S.d'A.), Assessore all'industria e commercio. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io non posso naturalmente condividere il quadro rappresentato or ora dal collega Manca sulla carenza di strumenti e di interventi dell'Amministrazione regionale nei riguardi del settore artigiano. E' questo un campo verso il quale è stata rivolta l'attenzione, non dico dell'esecutivo, ma del Consiglio Regionale della Sardegna fin dal primo anno della sua istituzione con una legislazione che si è continuamente aggiornata alle esigenze del settore. Una testimonianza eloquente della validità degli interventi disposti e della vitalità dell'artigianato sta nel fatto che, a differenza di altri settori, che pure sono stati assistiti dalla legislazione regionale, il settore artigiano è quello nel quale è meno presente il contenzioso: i fondi di rotazione messi a disposizione dell'artigianato hanno operato e operano, promuovendo l'equilibrio economico, lo sviluppo, il potenziamento e l'ammodernamento delle attività artigiane, senza turbativa dell'equilibrio aziendale, anzi rafforzandolo, come dimostra il fatto che esse sono, di regola, in grado di far fronte agli impegni finanziari, sia pure agevolati, assunti in base alla legislazione regionale.

In sostanza, l'emendamento tende a precisare una dimensione dell'intervento sui fondi aggiuntivi, e questa precisazione è fornita nella cifra di otto miliardi e 750 milioni per le lettere a) e b) dell'articolo 35 e di un miliardo e 250 milioni per la lettera c), per la concessione dei contributi per l'assistenza tecnica, eccetera, con un totale di 10 miliardi. Io debbo, sommariamente, far presente che alle attività nelle quali è compresa quella artigiana, sono attribuiti, in base a una tabella che già il Consiglio ha approvato, in totale, 11 miliardi di lire. Questo complesso di attività comprende l'artigianato, il commercio, la pesca. E' evidente che entro questo limite ci dobbiamo muovere, con una distribuzione equilibrata nei diversi settori, commisurata, cioè, alle effettive esigenze di promozione e di sviluppo di ciascuno degli altri.

L'emendamento dei colleghi Spano, Soggiu Piero e De Magistris ridimensiona la previsione di impegno contenuta nell'emendamento comunista a cinque miliardi di lire. Non è una cifra esorbitante, ma abbastanza consistente, se si tiene conto, contemporaneamente, che già fondi regionali sono a disposizione del settore in parola, con leggi che vincolano i fondi al settore medesimo; e intendo riferirmi ai fondi di rotazione per il credito all'artigianato.

Al 31 dicembre 1962 l'ammontare di questi fondi era di due miliardi e 670 milioni di lire, quasi tre miliardi, il che già porta quella disponibilità a cinque miliardi, indicata nell'emendamento Manca, dai cinque agli otto miliardi di lire per il solo settore artigiano. Ho anche aggiunto che il fondo di rotazione artigiano opera realmente come tale perchè i rientri avvengono regolarmente e il contenzioso è ridotto ai minimi termini; la massa media dei rientri disponibili, anno per anno, per nuove operazioni di mutuo si aggira intorno ai 400-500 milioni di lire. Si tratta di una dotazione che, come vedete, moltiplica la sua entità, riuscendo certamente a soddisfare, con l'aggiunta dei fondi del Piano straordinario, le disponibilità necessarie.

Ecco perchè noi accogliamo l'emendamento della maggioranza e speriamo che il Consiglio,

valutando gli elementi concreti che io ho portato, lo approvi senza modifiche, fermo restando il criterio preferenziale a favore delle cooperative e dei loro consorzi, consacrato in termini molto espliciti dalla legge, che a questo tipo di organizzazione artigiana assicura il contributo del 75 per cento, in confronto al 50 per cento che è invece riservato agli operatori singoli.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto in votazione l'emendamento Manca - Atzeni Licio - Congiu - Cardia. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto in votazione il paragrafo. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'emendamento Spano - Soggiu Piero - De Magistris. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dei paragrafi dal 23.76 al 23.80

NIOI, Segretario ff.:

23.76 - Con una politica così orientata l'artigianato sardo avrà certamente la possibilità non solo di riprendersi, ma di potenziarsi ed integrarsi nel processo della rinascita di tutte le forze economiche, svolgendo una funzione di notevole ampiezza e di grande utilità sociale.

Nei paesi fortemente industrializzati l'artigianato è più prospero ed attivo, operando come elemento integrativo delle industrie in una gamma di settori e di attività singole che alle imprese industriali vere e proprie non sarebbe nemmeno possibile affrontare. Attorno ai grandi complessi industriali l'opera degli artigiani si sviluppa ampiamente, eseguendo lavori che completano il ciclo produttivo aziendale e che per queste ultime rappresentano addirittura elementi non solo utili ma indispensabili. Ciò per non ricercare la insostituibile funzione dell'artigianato nella fornitura dei servizi a tutti i livelli ed in tutte le direzioni,

la cui richiesta è in continua espansione, in relazione al progressivo sviluppo e conseguente diffusione dei molteplici ritrovati della scienza e della tecnica.

23.77 - Esiste, inoltre, una stretta interdipendenza dell'artigianato con il mondo rurale, con i suoi bisogni quotidiani, con le sue necessità di lavoro e di vita. Le botteghe artigiane sparse in tutti i centri dell'Isola costituiscono un fattore economico - produttivistico di rilevante valore, una fonte capillare di occupazione e di reddito anche in zone fortemente depresse e dove, a causa della loro posizione geografica, sarebbe impossibile l'installazione di altre attività lavorative. Da questo quadro, desunto col presente ma anche proiettato nel futuro, si comprende quale posto potrà ancora occupare l'artigianato per le attività del cosiddetto settore terziario, destinato ad integrare le strutture economiche della Sardegna, quale componente assai valida e dinamica nello sviluppo globale del reddito dell'occupazione.

Artigianato artistico

23.78 - Un discorso del tutto particolare merita l'artigianato artistico, la cui produzione rimane tutt'oggi fra le più valide di quelle dell'intero bacino del Mediterraneo capace di competere dignitosamente con quella più rinomata di taluni Paesi extraeuropei. In essa si riflette in maniera sorprendente e commovente la tormentata storia millenaria della gente isolana, il paesaggio così vario e così suggestivo delle diverse zone della Sardegna, la psicologia delle popolazioni, l'ambiente fisico ed umano, le molte civiltà rielaborate in una sintesi culturale sempre uguale a se stessa pur nella sua costante evoluzione, che costituisce l'essenza e la caratteristica della spiritualità del popolo sardo.

Il fenomeno raro e suggestivo di questa produzione è dato dal fatto che, pur rimanendo fedele alle sue antichissime origini, alle fonti della sua ispirazione, ai temi tramandati da generazioni ormai fuori del tempo, essa, nei suoi moduli, nelle sue dimensioni, nei suoi colori, si adegua alla evoluzione del gusto e so-

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

prattutto alle esigenze funzionali dell'arredamento e della decorazione.

Una simile produzione merita la più viva attenzione e le più grandi cure perchè costituisca una fonte inesauribile di ricchezza in qualsiasi momento ed in qualsiasi tempo. Più si sviluppa l'economia, più si diffonde la civiltà della macchina e dell'automazione e più si sentirà il bisogno del «pezzo unico», che abbellisca l'ambiente, ravvivi il colore opaco delle cose anonime, che porti con sè un messaggio di cultura e di spiritualità.

23.79 - La legge «588» considera i problemi dell'artigianato artistico all'art. 36 prevedendo tre forme di intervento: l'assistenza finanziaria (primo comma), la assistenza tecnico-artistica alla produzione, la creazione di un'efficiente organizzazione commerciale (secondo comma).

Esigenze peraltro già da tempo avvertite ed affrontate dalla politica regionale, sia con provvidenze dirette, sia indirettamente tramite un apposito Istituto specializzato pararegionale, lo I.S.O.L.A. (Istituto Sardo Organizzazione Lavoro Artigiano).

Obiettivo principale di sviluppo del settore resta pur sempre il consolidamento di mercati di sbocco. Da qui la necessità di una pratica assistenza commerciale che permetta agli artigiani il collocamento rapido e a prezzi convenienti dei loro prodotti, non soltanto in Italia, ma in quei paesi esteri che hanno già rivelato particolare interesse e possibilità di assorbimento di notevoli quantità di prodotti.

23.80 - Naturalmente la pura e semplice ricerca non basta, occorre anche organizzare il lavoro in modo moderno, aggiornando le tecniche produttive ad alto livello, fortemente tipizzato ed insieme ad un ritmo produttivo costante.

Da qui la necessità di attuare in misura ampia ed in forma capillarizzata:

a) Una assistenza artistica, che, conservando alla produzione artigianale sarda gli originali motivi decorativi e cromatici, la adegui sempre di più alle esigenze funzionali della casa e dell'arredamento moderno. Assistenza già realiz-

zata con la formula di collaborazione fra artigiano ed artista, rivelatasi di notevole efficacia.

b) Una assistenza che favorisca l'organizzazione ed il coordinamento della produzione, determinando soprattutto il lavoro e l'associarsi in forme cooperativistiche;

c) Una assistenza commerciale che svolga: da un lato una intensa ed efficace azione di propaganda, dall'altro una attività diretta ad incrementare e sostenere le vendite dei prodotti, cioè realizzi una solida organizzazione commerciale.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questi paragrafi, li metto in votazione. Chi li approva alzi la mano.

(Sono approvati).

Si dia lettura dal paragrafo 23.81.

NIOI, Segretario ff.:

23.81 - Se infatti tale organizzazione non è in modo continuo presente sui mercati di collocamento, anche i più vasti consensi ottenuti nelle mostre e nelle fiere raramente hanno un seguito concreto nel senso di creare «attive e continue correnti di scambio», le uniche che veramente hanno un peso determinante sulle sorti economiche del settore.

d) Una assistenza finanziaria, che si sviluppi sia con la costituzione di un fondo per la concessione di credito a medio termine, ma dei prodotti destinati alla vendita fuori della Isola; sia con la concessione di contributi a fondo perduto a tutti quegli artigiani capaci di produzione tali da potersi imporre sul mercato per il livello artistico e per le caratteristiche di originalità.

Gli interventi indicati alle lettere «a», «b», e «c», potranno essere utilmente effettuati tramite l'Istituto Sardo per l'Organizzazione del Lavoro Artigiano, che dovrà essere opportunamente potenziato ed integrato nei suoi organi tecnici - operativi, perchè possa rispondere in pieno ai suoi fini istituzionali e divenire effettivo organo di propulsione e di coordinamento

sia nel campo della produzione che della distribuzione dei prodotti artigianali artistici.

PRESIDENTE. A questo paragrafo è stato presentato un emendamento Manca - Congiu - Atzeni Licio - Cardia. Se ne dia lettura.

NIOI, *Segretario ff.*:

«L'ultimo comma del paragrafo 23.81 è soppresso».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare sulla prima parte del paragrafo 23.81, fino al secondo comma incluso, la metto in votazione. Chi la approva alzi la mano.

(E' approvata).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Manca per illustrare il suo emendamento.

MANCA (P.C.I.). Dell'argomento in parte ho parlato nell'illustrare il precedente emendamento. Nel paragrafo in discussione, tra l'altro, viene chiaramente affermato che, malgrado la presenza o la partecipazione dell'I.S.O.L.A. a mostre e a fiere che si sono organizzate nel corso degli anni passati sia in Italia che all'estero, raramente queste iniziative sono state seguite da una concreta ed attiva corrente di scambio per i prodotti dell'artigianato artistico della nostra Isola. Bene; già in questa formulazione è presente, anche se timidamente, un cenno critico nei confronti dell'I.S.O.L.A. e quindi anche un giudizio nei confronti dell'attività che questo istituto ha svolto nel corso di questi ultimi anni in Sardegna. Bene; a questo timido accenno critico, contenuto nel paragrafo in discussione...

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. Lo volete togliere?

MANCA (P.C.I.). No, non lo vogliamo togliere; semmai sarebbe il caso di aggiungere nuove critiche. Il consorzio artigiani sardi, di cui ciascuno di noi ha ricevuto una lettera nei giorni scorsi, per quanto mi risulta, raggruppa

cooperative che svolgono attività artigiane artistiche: Tessitura Artigiana Sarda di Tonara, Tessile Artigiana di Borore, Tessile Artigiana di Macomer, Tessitura Artigiana di Samugheo, Ceramiche di Oristano, Lavori in ferula di Aidomaggiore, Lavori di intreccio di San Vero Milis, eccetera. Dice la lettera: «Riteniamo che dopo sei anni di vita, cinque dei quali attivi, quell'ente è ben lungi dall'aver meritato un nuovo incarico di fiducia di tale natura e di tale entità. Semmai, è stato il contrario. I risultati economici che ha saputo ottenere sono, in confronto a quasi un miliardo di fondi pubblici assorbiti, modesti; gli effetti sociali nulli». Davanti alla proposta di assegnare all'I.S.O.L.A. 150 milioni, le cooperative protestano. Nella lettera è detto, fra l'altro: «La stragrande maggioranza delle artigiane tessitrici e cestinaie che lavorano per l'I.S.O.L.A. sono... in pratica operaie pagate tanto all'ora o a cottimo; professionalmente ed economicamente in uno stato di totale dipendenza dell'Ente». Per cui la figura autonoma dell'artigiano o dell'artigiana per i modi e per i rapporti che l'I.S.O.L.A. intrattiene, è quasi completamente scomparsa. L'autonomia, la libertà di movimento degli artigiani, sono evidentemente subordinate agli indirizzi, alle indicazioni, alla dilazione che l'I.S.O.L.A. esercita sull'attività artigiana.

Un'altra critica contenuta nella lettera riguarda la propaganda generica per l'artigianato artistico sardo, la cui produzione si fonda su modelli, su prototipi dovuti per nove decimi ad artisti che da un pezzo non collaborano più con l'I.S.O.L.A. (e questo dimostra la inadeguatezza degli interventi di questo istituto) o sono purtroppo scomparsi. Ma l'esito economico di questa azione è stato reso in gran parte sterile dall'impreparazione produttiva dei laboratori gestiti dall'Istituto. Si tratta di una critica articolata, precisa, per cui, anche a nostro giudizio, non sarebbe opportuno attribuire all'I.S.O.L.A. quelle funzioni che a questo istituto si vogliono attribuire con l'ultima parte del paragrafo 23.81. Ed è perciò che noi ne chiediamo la soppressione. Non per questo la assistenza agli artigiani non deve essere data.

E' da vedere, ed è in discussione, a nostro modo di vedere, ciò che deve essere fatto.

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

GHIRRA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, poichè, se non vado errato, questo è l'ultimo emendamento che impegna la fatica dell'Assessore alla industria e commercio della Regione Sarda; e poichè l'onorevole Melis, nel corso della discussione, è stato più volte sollecitato a dar chiarimenti sulla consistenza reale dei problemi della futura occupazione ipotizzata dal Piano di rinascita; io mi dichiaro d'accordo con il collega Manca circa l'emendamento e rinnovo all'onorevole Assessore la preghiera perchè, alla fine della sua fatica, voglia finalmente darci le più ampie dilucidazioni.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CERIONI

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

MELIS (P.S.d'A.), Assessore all'industria e Commercio. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non posso fare a meno di cedere alla tentazione di porre in evidenza una singolare posizione della sinistra in materia di direzione pubblica di questo o di quel settore. Nel corso di questa discussione, oggi stesso, in questa mattinata, si è più volte ribadita dai colleghi dell'opposizione comunista la necessità di concentrare nelle mani pubbliche il controllo, la direzione, la guida dei più diversi settori dell'attività economica. Però, da ciò che or ora è stato detto, sembra di dover concludere che questa esigenza si pone all'esecutivo come inderogabile scelta politica finchè l'organismo pubblico di direzione e di guida di questo o di quel settore non è stato ancora creato. Ma la esigenza medesima viene posta nel nulla e anzi si afferma la necessità di annullare quelle funzioni, quando quell'ente pubblico di direzione e di guida sia stato creato e sia divenuto operante.

Il discorso vale ora per l'I.S.O.L.A., che ha

appunto compiti istituzionali di guida, di direzione, di assistenza, di condizionamento nel settore artigiano; e si pone, allo stesso modo, con assoluta puntualità, ogni volta che ne capita l'occasione, per gli altri regionali istituiti in altri settori. Evidentemente occorre decidersi! Altra cosa è, ovviamente, affermare che non è sufficiente che un organismo abbia carattere pubblico perchè esso soddisfi in ogni caso le esigenze per le quali si sollecita la sua costituzione. Ma, nel caso specifico, quand'anche fossero da accogliere, in tutto o in parte, le critiche rivolte all'Istituto Sardo per la Organizzazione del Lavoro Artigiano — e così non è, obiettivamente — nessuno può seriamente pensare che esso possa essere tagliato fuori da una diretta partecipazione e responsabilità nella programmazione della rinascita.

D'altra parte, c'è da osservare che questo paragrafo, di cui si chiede la soppressione, non pone una esclusiva a favore dell'I.S.O.L.A. Esso dichiara soltanto (e mi pare che sia il minimo che da parte del programmatore regionale possa essere detto nei riguardi di un istituto, la cui istituzione innanzitutto, e la vigilanza, spettano all'Amministrazione regionale) che gli interventi indicati nelle lettere a), b) e c) del paragrafo «potranno» essere utilmente effettuati tramite l'Istituto Sardo per l'Organizzazione del Lavoro Artigiano, e si evidenzia la necessità di potenziarlo, di integrarlo nei suoi strumenti tecnici e operativi, perchè possa rispondere in pieno ai suoi fini istituzionali.

Con ciò, come è stato del resto osservato, si è anche rilevato che una pienezza di rispondenza e di funzionalità non vi è stata ed è auspicabile che invece si realizzi. Perciò, siamo contrari alla pura e semplice soppressione del paragrafo. La facoltà di intervento per vie diverse non è, ripeto, esclusa; anzi, è semplicemente confermata.

Per quanto attiene alla lettera dell'organizzazione «Artigiana», di cui ha dato ampia notizia il collega Manca in aula, e che tutti abbiamo ricevuto, io voglio soltanto precisare questo: non ho avuto modo perchè mi è arrivata mentre si svolgeva questa discussione,

di approfondire i rilievi che sono ivi esposti: lo farò, come è doveroso, in sede di vigilanza dell'attività dell'Istituto. Rimane il fatto che quella organizzazione ha avuto l'assistenza e il sostegno finanziario della Regione direttamente attraverso l'Assessorato all'industria; il che conferma che l'I.S.O.L.A. non è un passaggio obbligato, imposto senza alternativa alle iniziative artigiane. E bene avrebbero fatto gli estensori di quella lettera a non dimenticarlo, tenendo presente che, in definitiva, la stessa costituzione del consorzio fra le cooperative artigiane che si raccolgono in quella organizzazione, è stata resa possibile dal sostanzioso intervento contributivo, che, sentiti gli organi consultivi, l'Assessorato ha disposto in suo favore.

E' stato ed è un esperimento che io al presente debbo giudicare altamente positivo, soprattutto perchè si muove in una direzione che, come Assessorato, andiamo perseguendo ed auspichiamo debba estendersi con sempre maggiore larghezza: quella della organizzazione cooperativa di primo e di secondo grado, non solo in fase produttiva, ma anche e soprattutto in fase di collocamento commerciale del prodotto. E con ciò ho chiarito, credo, le ragioni per le quali non ritengo debba essere accolto l'emendamento soppressivo, con le riserve che ho pure espresso e che mantengo.

Trovo, infine, proceduralmente singolare la richiesta del collega Ghirra. Peraltro, non mi rifiuto di aggiungere un corollario per sua soddisfazione. La Giunta ritiene che le ipotesi di sviluppo contenute nel programma e le previsioni di occupazione che nel programma pure sono evidenziate, siano ragionevolmente fondate. Ovviamente, non ho disponibile una articolazione analitica dei posti di lavoro...

GHIRRA (P.C.I.). Ma sono quindici giorni che ne parliamo!

MELIS (P.S.d'A.), *Assessore all'industria e commercio*. Non la ho io, non la ha lei, e, temo, nessun altro. Sono previsioni basate su determinate ipotesi, la cui validità andremo sperimentando. Ciò che voglio aggiungere è che

l'avere, come abbiamo programmato, un tessuto industriale articolato e diffuso con larga utilizzazione delle risorse locali, ivi compresa la valorizzazione industriale dei prodotti dell'agricoltura e dell'allevamento, in cui il rapporto fra capitale investito e occupazione è certamente di gran lunga inferiore a quello indicato come medio per gli investimenti industriali; lascia prevedere che la cifra ipotizzata di circa 80.000 nuovi posti di lavoro nel dodicennio per il settore industriale, sia una cifra attendibilmente vicina alla realtà.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto in votazione l'emendamento. Chi lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto in votazione l'ultimo comma del paragrafo. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dei paragrafi dal 23.82 al 23.84.

NIOI, *Segretario ff.*:

La formazione professionale artigiana.

23.82 - La formazione professionale è, infine, il problema base proprio sia all'artigianato artistico che usuale. E' naturalmente il problema comune ad ogni forma di lavoro.

In un paese arretrato l'insufficiente istruzione tecnica o professionale costituisce la più grave strozzatura della sua economia.

Perciò l'intervento pubblico, diretto a favorire la evoluzione tecnico-economica del settore, non può prescindere dal modificare ed eliminare quei fattori che ne impediscono, o ancora ne attardano, lo sviluppo. Fattori facilmente identificabili nella insufficienza culturale di base, nella scarsa qualificazione tecnica, nel diffuso genericismo professionale.

Non si dimentichi però che la preparazione professionale degli artigiani ha caratteristiche o finalità molto diverse da quella relativa agli altri rami produttivi.

23.83 - Formare artigiani non significa solo formare operai altamente qualificati, ma

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

operatori economici o capi azienda; ossia piccoli imprenditori cui spettano la iniziativa o il rischio della produzione. La capacità professionale artigiana, cioè, non è soltanto, come normalmente si crede, tecnica, non è tecnica, economica, di gestione, didattica insieme, fortemente comprensiva di quei requisiti che la definizione di «impresa artigiana», data dalla legge 860, ha posto in evidenza.

Gli elementi sui quali si basa la possibilità di creare un provetto artigiano sono, dunque, diversi da quelli degli altri settori produttivi.

Nella bottega artigiana, occorre la partecipazione totale della intelligenza del lavoratore al compimento dell'opera. Ciascun addetto che partecipi al ciclo della produzione vive, cioè, la operazione creativa del lavoro e può rendersi conto, per così dire, *de visu*, del fine e del risultato della sua fatica.

Per questo l'apprendista artigiano deve imparare non tanto il ripetersi di atti consuetudinari concernenti un dato settore di lavorazione, ma deve imparare tutto il mestiere; deve giungere a saper fare quello che fa il maestro d'arte, sostituirlo, sorpassarlo possibilmente, anche nell'adeguamento del prodotto alla evoluzione dei guasti e delle esigenze.

23.84 - L'istruzione artigiana è un insegnamento vario, per la multiforme varietà dei mestieri e delle richieste, per le tecniche di produzione, che sono connesse a condizioni locali e a volte addirittura familiari, che non possono irreggimentarsi in programmi predeterminati ed ufficiali, che svuoterebbero, l'artigianato nel suo spirito vitale e creativo.

Da qui la necessità di istituire:

a) appositi corsi di specializzazione e per-

fezionamento da affidare ad istituti specializzati;

b) corsi di aggiornamento, di breve durata, da affidare a tecnici qualificati per l'acquisizione di conoscenza intorno alle nuove materie ed ai moderni cicli di lavorazione;

c) corsi per l'orientamento tecnologico degli artigiani capi - aziende, per l'apprendimento delle tecniche e dei metodi aziendali, per la conoscenza della legislazione finanziaria e sociale interessante gli operai economici, nonché per una più precisa conoscenza dei vari problemi posti dalla produzione e dalle vendite.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questi paragrafi, li metto in votazione. Chi li approva alzi la mano.

(Sono approvati).

Si dia lettura dei paragrafi dal 24.01 al 24.17.

NIOI, Segretario ff.:

Attività terziarie.

24.01 - Le attività terziarie, volte ad assicurare quella somma di servizi che sono indispensabili e alle altre attività direttamente produttive e all'appagamento di molte necessità della vita sociale devono avere uno sviluppo armonico e proporzionato alle finalità del Piano. Esse raggruppano i seguenti settori: Trasporti e Comunicazioni, Commercio, Turismo, Credito e Assicurazioni e Professioni libere.

Dal raffronto dei dati dei censimenti 1951 e 1961 appare che le attività terziarie, in Sardegna, nel decennio si sono sviluppate nel modo seguente:

Tab. T.A. - Sviluppo delle attività terziarie in Sardegna nel periodo intercorrente fra i due ultimi censimenti.

F O N T E	C O M M E R C I O		A L T R E		T O T A L E	
	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti
Censimento 1951 . . .	18.750 (100)	34.773 (100)	3.802 (100)	17.850 (100)	22.552 (100)	52.623 (100)
Censimento 1961 . . .	27.784 (148)	53.768 (155)	6.133 (161)	23.786 (133)	33.917 (150)	77.554 (147)

Tab. T.B. - *Sviluppo delle attività terziarie in Italia nel periodo intercorrente tra i due censimenti.*

F O N T E	COMMERCIO		ALTRE		TOTALE	
	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti
Censimento 1951	749.500 (100)	1.589.588 (100)	180.441 (100)	926.685 (100)	929.941 (100)	2.516.453 (100)
Censimento 1961	1.085.106 (145)	2.392.650 (150)	253.077 (140)	1.280.643 (138)	1.338.183 (144)	3.643.296 (146)

24.02 - Nel complesso delle attività terziarie si è quindi verificato in Sardegna, nel periodo intercorrente fra i due ultimi censimenti, uno sviluppo che, sia come numero delle unità locali sia come numero degli addetti, è perfettamente allineato allo sviluppo del settore terziario avvenuto in Italia, mentre lo sviluppo dell'occupazione nelle attività secondarie non soltanto non si è adeguato a quelle del Paese ma, anzi, fa registrare un leggero regresso in cifra assoluta e un notevole regresso in cifra relativa. Dai dati contenuti nella tabella 1 in allegato, basata, è opportuno ricordarlo, sul censimento industriale e commerciale dell'ottobre 1961, si può osservare la situazione delle attività terziarie sarde, nel 1951 e 1961, nel contesto di quella delle varie regioni italiane.

24.03 - Dalle cifre che appaiono nella tabella 1 in allegato si può rilevare che se, nel decennio intercorso fra i due ultimi censimenti, l'evoluzione dei settori terziari è stata pari a quella nazionale, il livello che essi hanno raggiunto in Sardegna rimane, tuttavia, quantitativamente inferiore a quello nazionale. Infatti gli addetti alle attività terziarie, che nel 1951 rappresentavano nel complesso il 4, 1 per cento della popolazione residente, nel 1961 ne rappresentano il 5,5 per cento, mentre in Italia ne rappresentano il 7, 2 per cento (Piemonte 8,5 per cento, Lombardia 9,1 per cento, Liguria 12,5 per cento). Tale distacco dalle regioni economicamente più evolute è conseguenza dello scarso sviluppo e dell'arretratezza del settore secondario in Sardegna e, ancora una volta, non si può non rilevare come il mancato sviluppo del settore industriale condizioni ne-

gativamente tutta la struttura economica sarda. Si consideri che, complessivamente, gli addetti al settore secondario e terziario rappresentano in Sardegna poco più del 10 per cento della popolazione mentre nella media nazionale ne rappresentano il 18,7 per cento, in Piemonte il 29 per cento, in Lombardia il 32,3 per cento. Ci si trova quindi in presenza di un sistema economico che, anche nel settore terziario, si addimosta debole e poco provveduto.

24.04 - Anche sotto l'aspetto strutturale il settore terziario denuncia la debolezza ed inconsistenza. La media degli addetti alle unità locali del terziario è fra le più basse (2,2). La carenza di sistematiche rilevazioni settoriali su base regionale non consente un'analisi corretta ed esattamente motivata delle manchevolezze del terziario sardo, ma alcuni suoi problemi sono tuttavia così evidenti da consentire indicazioni di massima e di priorità nella necessità di sottoporli ad un attento esame e di affrontarli sistematicamente.

24.05 - Innanzitutto il problema del trasporto delle persone e delle merci da e per il continente. Il trasporto delle persone entra periodicamente in crisi nei periodi di punta e pone limitazioni molto restrittive allo sviluppo del turismo in Sardegna, sviluppo che, altrimenti, dalle tendenze rilevabili potrebbe conseguire risultati di rilievo. Il trasporto delle merci regge con fatica e si addimosterà, a breve scadenza, con il realizzarsi delle nuove iniziative industriali in corso di installazione e di progettazione, del tutto inadeguato alle nuove esigenze. Si tratta di un problema vasto e complesso che si estende dai mezzi alle infrastrutture,

che richiede interventi finanziari di grande mole e che necessita, in prima istanza, di uno studio molto accurato avente come base le finalità, l'ipotesi globale ed i tempi di realizzazione del Piano di rinascita.

24.06 - Per quanto concerne i trasporti da e per il continente, sia delle persone che delle merci, data l'imponenza del fabbisogno finanziario richiesta dalla soluzione del problema e, anche, la sua complementarietà con i problemi di trasporto di carattere nazionale, il Piano non potrà che indicarne le linee più adatte alle finalità dei suoi obiettivi, demandandone la soluzione stessa in misura preminente allo Stato ed alle imprese alle quali esso partecipa. Infatti i trasporti marittimi di linea, passeggeri e merci, tra la Sardegna ed il Continente fanno capo all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per quanto riguarda le navi traghetto, ed alle linee gestite dalla Società Tirrenia, a partecipazione statale. I trasporti aerei sono gestiti dall'Alitalia, società a partecipazione statale, e le comunicazioni telefoniche dalla TETI, anche questa a partecipazione statale.

Gli indirizzi che il Piano, fin d'ora, può suggerire sono i seguenti:

a) contrariamente a ciò che è sempre avvenuto in passato, è necessario affrontare il problema in base alla esigenza futura. In passato lo si è sempre affrontato in base alle esigenze del momento conseguendo soluzioni che, per i lunghi tempi tecnici, risultavano di già superate al momento della realizzazione;

b) la ristrutturazione ed il potenziamento del sistema in maniera che, entro un periodo di quattro o cinque anni, presenti una capacità doppia di quella attuale a prezzi tali da rendere economicamente sopportabile il trasporto delle persone e competitive, sui mercati esterni, le produzioni dell'Isola.

In tale vasto programma il Piano, dati i suoi caratteri di aggiuntività e la sua limitata disponibilità finanziaria, potrà intervenire con finanziamenti diretti esclusivamente nel potenziamento del sistema dei collegamenti median-
te navi - traghetto.

24.07 - Relativamente ai trasporti all'interno della regione la loro sistemazione è legata ai problemi della viabilità e della infrastruttura, problemi dei quali si tratta ampiamente nell'apposita relazione di settore (vedi Capitolo 4).

La sistemazione delle linee ferroviarie interne, dipendenti dall'Azienda di Stato, è legata al piano di riassetto nazionale delle ferrovie del quale si attende di conoscere il dettaglio delle decisioni relative alla Sardegna, anche sulla base delle richieste presentate dalla Amministrazione regionale.

24.08 - Il settore del commercio è stato quello nel quale si è registrato, in Sardegna, il più rapido sviluppo nel periodo intercorrente fra i due censimenti. Tale sviluppo è senza dubbio in parte derivato (nonostante la situazione di regresso delle attività secondarie) dalla necessità di un migliore appagamento di determinati servizi al livello comunale (farmacie, empori, stazioni di servizio per veicoli motorizzati, ecc...) e da una più estesa diffusione dei beni d'uso e di consumo derivante da una comprensibile tendenza verso forme di vita più evolute e che sono state consentite, in larga misura, dall'incremento della spesa pubblica. Ma lo *standing* del settore denuncia scompenabili carenze che si ripercuotono in una generale disorganizzazione e in alti costi di distribuzione, e ciò fa ritenere che, come d'altronde è avvenuto nel resto d'Italia, la crescita rapida del settore commerciale, anche in Sardegna nasconde aspetti patologici, associati all'assorbimento di disoccupati e sottoccupati.

Come è ben noto le strutture caratteristiche della funzione commerciale sono:

a) le imprese che reperiscono e pongono in disponibilità i beni occorrenti e collocano quelli prodotti;

b) le strutture operazionali che consentono di configurare e proporre i termini dell'offerta e della domanda;

c) le strutture funzionali che consentono il trasferimento dei beni che sono oggetto degli scambi.

Il settore commerciale sardo appare debole, frammentario ed arretrato in tutte le sue strut-

ture. Le imprese, risultanti dal censimento 1961, sono 27.784 con 53.768 addetti (1,9 addetti per impresa), le strutture operazionali sono arretrate, improprie ed insufficienti, le strutture funzionali inadeguate specialmente nel campo dei trasporti, esse costituiscono un problema del quale non si intravede ancora la soluzione. Siccome non è pensabile un'evoluzione dell'economia sarda verso modelli più moderni senza una adeguata struttura commerciale è evidente che il Piano di rinascita deve intervenire anche in questo settore.

24.09 - Il settore delle attività commerciali è il più caratteristico dei settori operativi dell'iniziativa privata (anche le cooperative in quanto volontaristiche associazioni di singoli appartengono alla sfera dell'iniziativa privata) e per di più essendo formato da numerosissime piccole iniziative tende a sfuggire più degli altri settori ad una disciplina di programma. Si può, però, assisterlo con adeguati interventi, potenziandolo e migliorandolo nelle sue componenti, sia assistendo direttamente gli operatori più meritevoli sia intervenendo per migliorare direttamente alcune strutture di base attinenti in genere ai servizi generali per renderne più agevole, rapido, razionale ed economico il funzionamento. L'azione del Piano nel settore del commercio non andrà, quindi, molto al di là, salvo i già citati interventi a carattere generale, di una coordinata azione di sostegno dalla quale, tuttavia, possono scaturire apprezzabili vantaggi di ordine generale.

D'altronde anche in campo nazionale il problema del settore commerciale, visto sotto il suo principale aspetto — quello dei costi di distribuzione — è oggetto di studi e motivo di preoccupazioni e sarà uno degli argomenti, e non dei minori, della pianificazione nazionale.

24.10 - La legge 588 (art. 37 cpv. a - b - c -) consente l'azione alla quale si è fatto cenno al punto precedente e, in virtù di una felice predisposizione delle sue enunciazioni, la consente nei confronti di tutte e tre le strutture del settore commerciale. La ristrettezza di tempo a disposizione non ha consentito, per la pre-

visione degli interventi e, quindi, per la determinazione degli stanziamenti relativi al primo periodo del Piano, quegli studi, quelle ricerche e, soprattutto, quei contatti con le Camere di Commercio, gli Enti, le Associazioni ed i singoli, attraverso i quali sarebbe stata possibile una impostazione realistica e corretta del problema. E' stato quindi necessario rinviare ad un prossimo futuro la formulazione di indirizzi programmatici riferentesi all'intero dodicennio del Piano di rinascita. Come indicato nel primo programma esecutivo, si sono per ora previsti, entro i limiti della legge 588, alcuni stanziamenti atti a consentire gli interventi più urgenti e necessari e gli studi indispensabili per addivenire a coerenti interventi programmati.

24.11 - Nel settore del turismo la situazione è molto promettente e anche molto complessa.

Per inquadrare i problemi del turismo nell'ambito del Piano occorre, anzitutto, tener conto che non si tratta di un settore produttivo in senso proprio, per il quale sia possibile determinare l'apporto al reddito regionale in via diretta, ma di un complesso di manifestazioni che si traducono in un concorso alla formazione della domanda globale. Come tale i riflessi che il turismo determina si riferiscono in prima istanza allo sviluppo della domanda di beni di consumo e di servizi, e soltanto in via indiretta anche se in misura ragguardevole, alla produzione di beni di investimento. Sul piano nazionale il turismo esercita un'altra funzione di rilievo, in quanto è alimentato da un notevole flusso di domande dall'estero e, quindi, contribuisce con un apporto notevole all'attivo della bilancia dei pagamenti. Sul piano regionale questo secondo aspetto non presenta, evidentemente, rilievo specifico. In definitiva l'apporto del turismo alla economia della Sardegna dipenderà in larga misura dalla capacità dell'economia sarda di produrre *in loco* la maggior parte dei beni richiesti dalla domanda turistica.

24.12 - Secondo gli ultimi dati la domanda del turismo in Sardegna, nel 1961, conside-

rando 700.000 presenze con una media giornaliera di 5500-6500 lire si presenta nell'ordine di 3 - 4 miliardi, poco più dell'1 per cento del reddito e poco meno dell'1 per cento dell'ammontare delle risorse.

Considerando la possibilità di un rapido sviluppo e prospettandosi, ad esempio, l'obiettivo di decuplicare il movimento turistico nel periodo del Piano, si avrebbe (ai prezzi attuali) una domanda globale di 35-40 miliardi, che rapportata al reddito ipotizzato per la fine del Piano, ne rappresenterebbe circa il 5 per cento. Una percentuale, quindi, di rilievo notevole. In via assoluta l'apporto non sarebbe, comunque, tale da determinare per il turismo una assoluta priorità; basti considerare, ad esempio, le cifre che si prospettano per il settore industriale che dovrebbe apportare un reddito globale di 270-300 miliardi.

Bisogna però considerare:

a) che lo sviluppo del turismo concreta un nuovo elemento di equilibrio nello sviluppo del reddito regionale;

b) un certo apporto di capitali esterni;

c) la possibilità di un migliore equilibrio territoriale dello sviluppo, in quanto vari importanti comprensori turistici interessano zone dove minori si prospettano le possibilità industriali ed agricole.

Infine, è da aggiungere che, basandosi, in larga misura sul tema marino, il turismo contribuisce quindi tendenzialmente ad una migliore distribuzione della popolazione nell'Isola e ad un intensificarsi dei rapporti e delle comunicazioni verso l'esterno che agevolano indubbiamente in ogni senso l'inserimento della economia della Sardegna nel contesto nazionale ed internazionale.

Nel quadro del Piano verranno impostate due linee di azione:

a) adeguato sviluppo della generale piattaforma strutturale ed infrastrutturale dell'Isola nei confronti del turismo;

b) sistemazione delle zone dove l'interesse turistico si presenta come prevalente e come notevole.

24.13 - Il primo punto pone fundamentalmen-

te i problemi di sviluppo della capacità ricettiva (posti letto) e di adeguamento del sistema dei trasporti, in particolare quelli esterni.

Per quanto riguarda la capacità ricettiva, l'attuale livello presenta un grado notevole di saturazione, in termini assoluti per il periodo stagionale (estivo) nel quale si presentano le punte dell'affluenza turistica, ed in termini relativi, cioè soprattutto nelle città e nei centri di più intenso traffico continuativo, anche durante il resto dell'anno.

L'indicare sin d'ora, in termini quantitativi, un obiettivo finale a 12 anni, assume soltanto valore di larga massima.

Sulla base delle tendenze generali in atto e le prospettive della domanda turistica i vari interventi dovrebbero tendere a portare la ricettività dagli attuali 6.000 posti letto a non meno di 30-35.000.

24.14 - Nella ipotesi di un aumento di 30.000 posti letto, si avrà un investimento medio (ai prezzi attuali) intorno ai 75-80 miliardi nel dodicennio, pari a 6 miliardi all'anno, cifra che inizialmente richiederà uno sforzo notevole anche dal punto di vista tecnico, ma che potrà anche essere superata nel secondo periodo del Piano. Contemporaneamente a questo sforzo di allargamento della capacità ricettiva si impone un'azione intesa ad allargare rapidamente la capacità di trasporto aereo e marittimo verso l'esterno dell'Isola ed un'azione interna intesa alla tempestiva preparazione del personale e dei servizi.

Calcolando che dalle leggi nazionali pervengano mezzi per 2 terzi e, quindi, prevedendo un investimento di 75-80 miliardi, 45-48 miliardi dovrebbero derivare dalle leggi nazionali. Calcolando inoltre che dal bilancio regionale possano affluire mezzi per 5 miliardi, a carico del Piano dovrebbe prospettarsi un intervento medio di 25-28 miliardi e, cioè, data la natura degli investimenti, che si prestano ad una graduale distribuzione nel tempo, circa due miliardi all'anno.

24.15 - L'allargamento della capacità ricettiva è, però, anche in larga misura collegato con

la sistemazione di alcuni comprensori turistici. Questo riporta al secondo punto fondamentale, prima enunciato, della sistemazione delle più importanti zone turistiche. Gli elementi che fino ad ora si conoscono circa le iniziative, alcune delle quali di notevole portata, in corso di maturazione, non permettono di fare un primo bilancio, anche approssimativo, in termini quantitativi. La materia sarà inquadrata in base a principi generali che tengano conto, almeno, dei seguenti punti:

a) in primo luogo si tratta di fissare i criteri che si intendono seguire per un'organica disciplina dei rapporti tra interessi pubblici ed iniziativa privata, in relazione allo sforzo finanziario pubblico e privato, alla politica fiscale riguardo agli eventuali incrementi di valore, al livello dei servizi generali da realizzare ecc. Tali criteri generali dovranno anche determinare ed inquadrare il sistema di tutela degli elementi naturali dei comprensori da salvaguardare;

b) in secondo luogo si definiranno i principali comprensori che si intende attrezzare, eventualmente con le opportune differenziazioni, come quelli a prevalente interesse turistico, a notevole interesse turistico in concomitanza con altri settori, ed infine quelli di interesse turistico solo complementare;

c) in terzo luogo gli interventi dovranno mirare a creare una infrastruttura rispondente in larga misura alle moderne esigenze del turismo di massa, il più interessante, in definitiva, anche dal punto di vista economico.

Questi elementi permetteranno di inquadrare le iniziative in atto che dovranno, per altro, predisporre i loro programmi in termini di tempo e di programma finanziario e tecnico tali da consentire anche un giudizio comparativo ove occorra e, comunque, tutti quegli interventi di coordinamento dai quali non si può prescindere quando ci si impegna, come il Piano si impegna, ad interventi finanziari di entità notevole. Occorre tener presente a questo proposito che il coordinamento tecnico tempestivamente attuato potrà rendere gli interventi per la realizzazione delle infrastrutture generali meno costosi nel complesso e più profi-

cui, oltre che armonizzati con quelli che sono i bisogni normali delle zone interessate in modo da evitare di creare particolari squilibri in zone ristrette.

Occorrerà infine tener conto di adeguare i tempi tecnici e finanziari nella stretta integrazione degli elementi pubblici e privati.

Tale ampia azione pubblica di affiancamento e di regolamentazione degli sviluppi del turismo richiederà, fra l'altro, una stretta collaborazione fra organi statali e organi regionali preposti alla materia per una efficace funzione di difesa del paesaggio e delle caratteristiche naturali che nelle diverse zone costituiscono la fonte di attrazione.

Dovrà essere compiuto uno sforzo per costituire anche un patrimonio turistico pubblico che dovrebbe includere oltre i comprensori appartenenti al demanio regionale anche beni del demanio statale, in particolare del demanio marittimo, la cui disponibilità potrà facilitare anche lo sviluppo del «turismo sociale».

24.16 - Per il settore del Credito e delle Assicurazioni si possono in questa sede formulare soltanto brevissime considerazioni di carattere generale.

L'organizzazione del credito non presenta in Sardegna caratteristiche peculiari che lo differenziano dal sistema nazionale. Di conseguenza, il sistema non può che essere scarsamente sensibilizzato alla considerazione delle particolari condizioni di un'economia sottosviluppata.

Negli ultimi tempi, gli inconvenienti di tale situazione tendono a ridursi in conseguenza della legislazione speciale intesa a realizzare, con l'intervento dello Stato, speciali provvidenze (Credito industriale e commerciale, agevolato dalla legislazione straordinaria per il Mezzogiorno, interventi a favore del Credito artigiano, per le medie e piccole industrie, per l'agricoltura, ecc.). Particolarmente importanti nello stesso senso sono stati gli interventi della Regione, in particolare nel campo dell'agricoltura, le agevolazioni per l'edilizia ed in genere per i più importanti settori economici.

La legge n. 588 permette vari interventi che possono acquistare rilevante interesse per quanto riguarda il miglioramento delle condi-

zioni di credito, la riduzione dei costi, l'allargamento della liquidità bancaria locale. Rimane ciononostante aperto il problema di un'azione adeguata intesa ad accrescere il flusso di mezzi necessari per gli investimenti privati in Sardegna, incoraggiando da un lato l'afflusso di risparmio esterno e dall'altro il reinvestimento *in loco* del crescente risparmio che la realizzazione del Piano di rinascita è destinato a creare nell'Isola.

24.17 - Non si hanno indicazioni sufficienti per valutare gli effetti sul reddito del programma relativo alle attività terziarie relativamente alle categorie qui prese in considerazione.

Anche per gli effetti sull'occupazione si può azzardare solo un'ipotesi di larga massima.

Attualmente, in Italia, secondo il censimento industriale e commerciale del 1961, il rapporto tra addetti all'industria ed addetti ai settori terziari, come qui definiti, è di 1,5 - 1.

Prevedendo di creare 75.000 nuovi posti di lavoro nel settore industriale ne conseguirebbero, in base al suddetto rapporto (3:2) al minimo 50.000 nuovi posti di lavoro nel settore terziario, data la tendenza di tale settore ad aumentare il numero degli addetti in misura maggiore di quelli del settore industriale.

PRESIDENTE. Sui paragrafi che vanno dal 24.01 al 24.17 più la tabella non sono stati presentati emendamenti.

Poichè nessuno domanda di parlare li metto in votazione. Chi li approva alzi la mano.

(Sono approvati).

Si dia lettura dei paragrafi dal 25.01 al 25.04.

TORRENTE, Segretario:

PREMESSA.

Infrastrutture e habitat

25.01 - Il Piano generale di sviluppo in questo settore tende al conseguimento di due finalità:

a) - un livello adeguato di servizi civili e so-

ciali, inteso come elemento fondamentale per l'assestamento della comunità;

b) - un livello adeguato di infrastrutture strumentali, al servizio dei settori direttamente produttivi.

25.02 - Tali finalità vanno perseguite attraverso una politica generale di interventi organici, in cui l'azione regionale sia strettamente collegata con quella nazionale. Caratteristica peculiare del Piano, così com'è chiaramente ed incisivamente espresso nel testo della legge 588 (art. 1) è quella dell'aggiuntività rispetto agli interventi ordinari e straordinari dello Stato. Tale caratteristica acquista una particolare importanza nel settore delle opere pubbliche, che è quello che richiede massicci investimenti e quindi forti impegni finanziari, soprattutto se si tien conto dell'attuale insufficienza del sistema infrastrutturale in Sardegna, sia rispetto al processo evolutivo in atto che, particolarmente, rispetto ai fini di sviluppo economico e sociale che la stessa legge 588 si propone.

Il Piano va quindi considerato:

— come guida di una politica programmatica, nell'ambito della quale opererà direttamente una scelta di interventi qualitativi;

— come coordinamento efficace di tutti gli interventi attraverso i quali lo Stato continuerà ad operare in Sardegna sia per via ordinaria che straordinaria, e che consentiranno il conseguimento di quegli obiettivi quantitativi che sono il presupposto indispensabile per la creazione di condizioni favorevoli all'insediamento delle attività direttamente produttive.

In concreto, gli interventi del Piano di rinascita in questo settore si collegheranno:

a) con i programmi ordinari e straordinari di spesa pubblica generale. Allo Stato ed agli Enti locali compete infatti, fra l'altro, la costruzione di opere pubbliche in senso stretto, come strade, ferrovie, dighe, acquedotti, fognature, ecc.;

b) con i programmi straordinari di intervento nel Mezzogiorno. La Sardegna ricade nel territorio oggetto di intervento da parte della Cassa per il Mezzogiorno, che opera in tutti

i settori dei lavori pubblici in due forme distinte: con la assunzione diretta del totale onere finanziario, mediante contributi integrativi di altre fonti di finanziamento dello Stato;

c) con i programmi regionali. Dalla sua costituzione ad oggi, la Regione è intervenuta direttamente nel settore delle opere pubbliche con una spesa annuale complessiva che negli ultimi esercizi finanziari si è aggirata intorno ai 4-5 miliardi.

Il progressivo aumento delle entrate fa presupporre che, per questo settore, possano essere stanziati negli anni venturi ammontari ancora maggiori.

25.03 - La programmazione tecnico-economica degli investimenti, intesa come ricerca della distribuzione più conveniente dei capitali fra le varie opere in progetto, deve ovviamente tener conto dello stato di fatto.

E' interessante, a tal fine, stabilire:

a) - il livello attuale dei bisogni civili e sociali;

b) - il livello attuale delle infrastrutture strutturali.

Con riguardo al punto a), il livello attuale dei bisogni civili e sociali può essere individuato, attraverso l'analisi: degli indici di affollamento nelle abitazioni, della disponibilità di aule scolastiche nella eccezione di «aule idonee disponibili in sede propria»; della disponibilità di acqua per il servizio collettivo negli abitati; della disponibilità di reti fognanti interne e della loro adeguatezza e funzionalità; della dotazione di strade comunali, provinciali e statali; e di altri elementi simili.

Tale livello, in Sardegna, è in generale sensibilmente basso. Se anche infatti l'esame dei dati statistici delle abitazioni e della popolazione residente (v. ISTAT: Annuario Statistico Italiano 1961) potrebbe far rilevare un indice di affollamento relativamente accettabile — 1,219 per la Sardegna, a fronte dell'indice nazionale che è 1,162 — si deve tuttavia ricordare che molte delle abitazioni statisticamente accertate non posseggono i necessari attributi di abitabilità in senso lato. Ciò naturalmente rende meno rappresentativo ed errato per difetto, il valore dell'indice stesso.

In termini analoghi si pone la situazione relativa al patrimonio attuale di edilizia scolastica. Non solo infatti l'indice di affollamento nelle aule è abbastanza elevato, ma un gran numero di aule non posseggono i requisiti necessari per la loro classificabilità come «idonee in sede propria».

Per quanto riguarda le reti di distribuzione idrica interna e della fognatura negli abitati, benchè in questi ultimi anni sia stato conseguito un certo miglioramento, la situazione si presenta tuttavia alquanto precaria. Infatti, molti centri abitati mancano ancora dei servizi igienici generali, mentre in altri, che ne sono dotati, tali servizi sono insufficienti, sia come ampiezza delle reti che come loro funzionalità.

Anche per quanto attiene alla dotazione di strade, siano esse comunali, provinciali o statali, la rete sarda è inadeguata dal punto di vista tecnico, e quantitativamente insufficiente per garantire lo svolgimento e lo sviluppo della circolazione attuale.

Si deve inoltre rilevare, sotto un profilo affatto generale, che la struttura degli insediamenti sardi è palesemente arretrata rispetto all'evoluzione dei tempi. Essa infatti è caratterizzata da un'urbanistica di tipo prevalentemente rurale; dalla notevole distanza fra i centri abitati; dalla scarsa densità di popolazione nei centri stessi, e dallo spopolamento delle coste intese in senso relativo.

Una serie di eventi storici (incursioni piratesche che hanno determinato una notevole insicurezza delle coste), e di condizioni ambientali (larghe fasce costiere sono state per lungo tempo infestate dalla malaria), hanno determinato un progressivo allontanamento nel tempo delle popolazioni sarde dalle coste. Tale fenomeno tuttavia ha subito una notevole flessione soprattutto negli ultimi decenni, ed anzi si è naturalmente determinata una certa propensione al ritorno verso il mare, come risulta dai dati sull'altitudine media degli stanziamenti umani.

In generale, si può peraltro rilevare che la politica di intervento adottata negli ultimi anni ha determinato un certo miglioramento, so-

prattutto qualitativo, del livello delle dotazioni del settore.

Tale miglioramento va considerato particolarmente sotto il profilo della normalizzazione dei tipi di intervento, che si è concretata nella valutazione, e quindi nella soluzione dei singoli problemi nel quadro più ampio delle esigenze generali.

Promotrici principali di questo nuovo indirizzo di politica della spesa pubblica sono state la Cassa per il Mezzogiorno e l'Amministrazione regionale che in Sardegna sono intervenute con notevoli investimenti nel decennio della loro attività. Gli effetti positivi di tale indirizzo si sono manifestati con risultati apprezzabili nel campo degli acquedotti esterni (vale a dire, opere di alimentazione, di adduzione, di accumulazione e condotte di avvicinamento dai serbatoi di distribuzione agli abitanti), dell'edilizia scolastica (normalizzazione degli interventi attraverso l'adozione di progetti tipici per tutti gli ordini di scuola dell'obbligo); dell'edilizia residenziale, ecc.

Con riferimento al punto b), riguardante il livello attuale delle infrastrutture strumentali, bisogna ricordare che il lento sviluppo delle attività direttamente produttive è stato associato, in Sardegna, ad uno sviluppo ancora più lento nel campo delle infrastrutture strumentali.

E' chiaro che, per avviare e seguire un processo di sviluppo economico, è necessario che esista quell'insieme di servizi sociali e di pubblica utilità che ne costituisce il sostrato operativo.

La realtà che si è manifestata in Sardegna è invece ben altra: non solo cioè la realizzazione di infrastrutture al servizio di attività produttive non ha preceduto il fabbisogno di esse, ma lo ha seguito rimanendone costantemente lontana.

La situazione attuale si presenta pertanto particolarmente grave, e si esprime in notevoli strozzature in quasi tutti i settori dell'attività economica. Basti pensare ad uno degli aspetti più importanti di questo problema, e cioè alla struttura attuale dei trasporti sardi che non soltanto non è in grado di assorbire gli incre-

menti di traffico prevedibili nell'immediato futuro, ma non è neppure sufficiente a smaltire il traffico presente.

Anche qui peraltro l'intervento nazionale e quello della Cassa per il Mezzogiorno in particolare, oltre ad elevare lo *standard* delle opere, sta determinando in alcuni settori una graduale normalizzazione. Esempio tipico sono le aree di sviluppo industriale ed i nuclei di industrializzazione, per la cui realizzazione vengono approntati e attentamente vagliati i relativi piani regolatori.

25.04 - Come si evince dai punti precedenti, lo schema generale di sviluppo in questo settore deve prefiggersi il raggiungimento di obiettivi quantitativi che, perseguiti sulla base di un piano organico di interventi, tendano ad avvicinare la Sardegna al livello delle regioni più economicamente progredite del Paese.

In questo quadro, il Piano straordinario (legge 588) si inserisce con un'azione eminentemente qualitativa: sia perchè le disponibilità del settore non potrebbero da sole far fronte alla notevole spesa necessaria; sia per il fatto che il raggiungimento di livelli quantitativi acquista significato soprattutto sul piano dell'equilibrio nazionale. L'importanza dello art. 1 — comma 1.º della legge 588 — va pertanto valutata sotto questo profilo: che, oltre ad assicurare il carattere di aggiuntività degli interventi a diretto carico del Piano, assicura anche «il coordinamento, in relazione ad esso, di tutti gli interventi previsti dalle leggi statali al fine di perseguire l'obiettivo dello sviluppo economico e del progresso sociale dell'Isola».

L'azione diretta del Piano straordinario si concreterà quindi:

a) per quanto attiene all'*habitat*, prevalentemente in due modi:

— con l'intervento immediato per la risoluzione di situazioni limite, che rivestano carattere di estrema urgenza;

Come impostazione di metodologia e di studio generale di tutto il sistema, al fine di mettere in evidenza le linee fondamentali sulla cui ba-

se sarà articolata la politica generale di intervento;

b) per quanto attiene alle infrastrutture strumentali:

— con l'eliminazione di alcune strozzature fondamentali di tipo economico (ad esempio, raddoppio delle navi traghetto);

— come guida per la creazione di una adeguata piattaforma economica per i settori direttamente produttivi.

In questo quadro, un ruolo particolarmente importante va attribuito al Ministero delle partecipazioni statali per la risoluzione del problema dei trasporti marittimi ed aerei e delle comunicazioni telefoniche; ed alle Aziende di Stato (FF.SS. ENEL, ecc.) che saranno chiamate a intervenire risolutivamente nei settori di propria competenza.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questi paragrafi li metto in votazione. Chi li approva alzi la mano.

(Sono approvati).

Si dia lettura dei paragrafi dal 25.05 al 25.16.

NIOL, Segretario ff.:

TRASPORTI E COMUNICAZIONI.

Considerazioni generali.

25.05 - Il problema delle infrastrutture riguarda tutti i sistemi di comunicazione possibili (su strada ordinaria, su ferrovia, per mare, per via aerea, su filo, di acqua, di energia elettrica, ecc.) ed interessa conseguentemente tutti i settori dell'attività economica e sociale.

In questa sede, lasciando fuori dell'analisi diretta alcuni fra gli aspetti del problema che sono più direttamente pertinenti altre competenze (ad es. il trasporto di energia elettrica), ci si occuperà delle rimanenti relazioni di trasporto che costituiscono l'aspetto sul quale più decisamente sarà possibile influire con la politica del Piano.

25.06 - Ovviamente, una programmazione tecnico-economica degli investimenti in questo

settore non può prescindere da un serio ed attento esame delle attività in atto negli altri settori e delle scelte programmatiche che in tali settori si intende di fare.

E' chiaro infatti che, ai fini dell'ottenimento della massima redditività economica e sociale, non si può non tener conto che un dato di rilevante peso nella scelta degli investimenti è costituito dalla situazione di partenza e soprattutto dagli obiettivi posti dall'agricoltura, dall'industria, dal turismo, dal commercio, e da tutti gli altri campi dell'attività economica che si muoveranno nell'Isola.

25.07 - L'analisi critica del problema generale delle infrastrutture consente di determinare i benefici sociali netti derivanti dalla realizzazione di un complesso di opere.

Tali benefici assumono due aspetti:

a) quello dei benefici diretti;

b) quello dei benefici indiretti.

I benefici diretti sono quelli che più direttamente derivano dalla realizzazione dell'opera (per una strada, ad es., il minor consumo di carburante e di gomme, il minor tempo di percorrenza dei veicoli, e quindi il minor costo del trasporto rispetto a quello preesistente).

I benefici indiretti, di più complessa valutazione, derivano indirettamente dall'opera realizzata, riferendosi alla valorizzazione della zona da questa interessata ed al grado di accelerazione delle varie attività economiche che l'opera stessa è capace di determinare.

Appare quindi chiaro che le due componenti del beneficio globale più su richiamate giocano un ruolo mutuamente variabile col grado di sviluppo economico della regione interessata: in regioni caratterizzate da un alto grado di sviluppo, la quasi totalità del beneficio globale è rappresentata dai benefici diretti; mentre i benefici indiretti, vale a dire «le economie esterne», acquistano una notevole importanza percentuale in regione il cui grado di sviluppo economico è relativamente modesto.

25.08 - La situazione attuale della Sardegna è certamente più spostata verso questa seconda che verso la prima fase, per cui non è azzardato pensare che il beneficio globale netto de-

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

rivante da una determinata politica di investimenti nel settore delle infrastrutture sia rappresentato in misura notevole dai benefici indiretti.

Per il perseguimento degli obiettivi prefissati, si procederà quindi all'impostazione di una serie di indagini di base atte a fornire un quadro attendibile della situazione attuale e, per estrapolazione sulla base di adeguate ipotesi di incentivazione, di quella futura. Tali indagini si concreteranno:

- nelle rilevazioni statistiche della circolazione su tutte le relazioni di trasporto;
- nella dislocazione precisa dei centri industriali con le relative potenzialità;
- nella determinazione dei centri di origine e di destinazione del traffico.

Nella prima fase esecutiva, in mancanza dei dati che saranno forniti dalle suddette indagini, si opererà ugualmente una scelta di interventi basandosi su quelli la cui chiara redditività economica ed il cui carattere di urgenza diano la sicurezza che, una volta formulato organicamente sulla base di una precisa ed attenta ricerca metodologica, il Piano potrà armonicamente accoglierli nel suo quadro d'assieme.

25.09 - Nell'ambito generale del Piano straordinario le disponibilità per il settore dei trasporti e delle comunicazioni sono relativamen-

te modeste in relazione all'ampiezza della spesa pubblica che il settore stesso richiede.

La limitatezza delle cifre a disposizione indica ovviamente, come già rilevato, che gli investimenti a diretto carico del Piano stesso dovranno avere un carattere qualitativo selezionato, al fine di sbloccare alcune situazioni di strozzatura in atto che rendono improduttivi numerosi interventi già operati ed in corso di realizzazione.

Gli obiettivi quantitativi che saranno ugualmente messi in rilievo dall'esame delle indagini di base su esposte, si perseguiranno pertanto nell'ambito più ampio della spesa pubblica generale.

Viabilità

25.10 - La «Commissione economica di studio per il Piano di rinascita della Sardegna» e, successivamente, nel 1959, il «Gruppo di Lavoro» hanno messo in rilievo i limiti quantitativi e qualitativi del sistema stradale dell'Isola.

Tenendo conto degli interventi operati da allora ad oggi soprattutto da parte della Cassa per il Mezzogiorno con le nuove costruzioni e la sistemazione di strade esistenti, e dal Ministero dei LL.PP., con il piano di provincializzazione delle strade comunali in fase di esecuzione, la situazione attuale si presenta con caratteristiche lievemente migliorate.

A conferma di ciò, si riportano le seguenti tabelle:

Tab. I.H.A. - Strade ordinarie in Sardegna al 1961.

CIRCOSCRIZIONI	L U N G H E Z Z A - K M .						K M . D I S T R A D E				
	S T A T A L I			Provinc.li	Comunali	Totale	Per 1000 Km ² di superf.				Per 100 mi- la abitanti
	M A C A D A M		Totale								
	semplice	protetto									
SASSARI. .	140	622	762	1167	66	1995	101	155	9	265	525
NUORO . .	75	606	681	994	56	1731	93	137	8	238	612
CAGLIARI . .	52	684	736	1218	78	2032	79	131	8	218	271
SARDEGNA . .	267	1912	2179	3379	200	5758	91	140	8	239	408
ITALIA . .	995	29445	30440	77748	84783	192971	101	258	282	641	382

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

Le tabelle riportate consentono di fare alcune osservazioni.

Si deve innanzitutto rilevare la ancora scarsa consistenza quantitativa della rete sarda in assoluto e relativamente a quella nazionale. Dal 2,9 per cento del totale nel 1956, la rete sarda passa, nel 1961, al 3 per cento con un lievissimo aumento. Si ricorda che la superficie della Sardegna è pari all'8 per cento circa di quella nazionale. Se però è di poco variata la dotazione totale di strade, sensibili variazioni si notano nella ripartizione amministrativa di esse. Infatti le strade comunali che nel 1956 rappresentavano il 21,2 per cento del totale della rete, nel 1961, grazie al piano di riclassificazione proposto dal Ministero dei LL. PP. ed in fase di attuazione, si sono ridotte a rappresentare soltanto il 3,5 per cento del totale della rete.

Ora, un indice di funzionalità di una rete stradale può essere identificato nella sua ripartizione fra i vari Enti amministratori. Si può dire infatti che le strade statali rappresentano le vie di grande comunicazione; quelle provinciali sono le vie di media penetrazione, le strade comunali servono esclusivamente il traffico locale.

Questo indice tuttavia ha, in Sardegna, scarso significato, in quanto, per motivi di bilancio, le Amministrazioni provinciali tendono a sgravarsi degli oneri di manutenzione dando in amministrazione all'ANAS le strade di media penetrazione, ed altrettanto fanno le Amministrazioni comunali nei confronti di quelle provinciali.

In sostanza, esaminando il problema nella sua globalità, si può dire che la Sardegna dispone di un complesso di strade statali che, se pur non regge il confronto con quello di altre regioni anche meridionali, è tuttavia relativamente funzionale anche se deve essere notevolmente migliorato con sistemazioni, ammodernamenti ed alcune nuove costruzioni; mentre è gravemente carente di strade di media penetrazione che, se pur passate dal 25,1 per cento del totale nel 1956 al 58,7 per cento nel 1961, non possono considerarsi strutturalmente adeguate a smaltire i traffici a raggio me-

dio e breve. Manca infine di un efficiente complesso di strade comunali che non costituisce una rete ma solo una frangia di altre strade, e, dal punto di vista tecnico, presenta deficienze particolarmente gravi.

25.11 - I programmi stradali in corso di realizzazione sono i seguenti:

a) - ANAS - Il programma dell'ANAS reso noto finora e che dovrebbe essere completato in 7 anni, riguarda:

— La S.S. 131 «Carlo Felice», che sarà trasformata in strada a quattro corsie;

— la S.S. 130 «Cagliari - Decimo», alla quale anche verranno assegnate le caratteristiche di strada a quattro corsie e che verrebbe a costituire il primo tronco della «Cagliari - Iglesias»;

— la «Bivio Mores - Olbia» che verrà trasformata in «superstrada»;

— la «Bosa - Orosei» per la quale è prevista la sistemazione generale.

L'entità della spesa finora dichiarata dalla ANAS è dell'ordine di L. 47 miliardi.

b) - Ministero dei LL.PP. - In base alla legge 13-8-1959, n. 904, il Ministero dei LL.PP. ha recentemente assegnato alla Sardegna la somma di L. 12 miliardi 776 milioni per la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali, nel quadro dell'ammodernamento degli itinerari internazionali e delle arterie di grande circolazione.

c) Amministrazioni provinciali - Le Amministrazioni provinciali sono impegnate nell'esecuzione della sistemazione generale delle strade comprese nel piano di provincializzazione, classificate provinciali ai sensi della legge 12 febbraio 1958, n. 126, per un importo complessivo di L. 15 miliardi 481 milioni così distribuiti:

— Provincia di Cagliari	L. 10.090 milioni
— Provincia di Sassari	L. 3.671 milioni
— Provincia di Nuoro	L. 1.720 milioni

Totale L. 15.481 milioni

Il finanziamento alle Province è stato concesso in due ratei. Il primo per un importo di lavori di L. 12 miliardi 405 milioni; il se-

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

condo per un importo di L. 3 miliardi 76 milioni.

Lo Stato concorre per l'80 per cento del capitale, mentre il restante 20 per cento rimane a carico degli Enti Locali interessati.

Il Piano proposto tende a rendere più efficienti Km. 1230 circa di strade.

d) - Cassa per il Mezzogiorno - La Cassa per il Mezzogiorno sta realizzando in Sardegna un programma quindicennale globale di lire 25 miliardi 700 milioni per la viabilità ordinaria e turistica, oltre a quello relativo alla viabilità di bonifica e vicinale, collegato con gli interventi nell'agricoltura e che è trattato nel settore competente.

Il programma relativo agli interventi nella viabilità ordinaria e turistica riguarda:

— Viabilità ordinaria L. 22.680 milioni
— Viabilità turistica L. 3.020 milioni

Totale L. 25.700 milioni

L'attuazione del Piano al 31-12-1962 si presenta nei termini seguenti:

La tabella seguente consente di fare alcune considerazioni:

— per la viabilità ordinaria, a fronte di uno stanziamento di L. 22.680 milioni sono stati approvati progetti per un importo globale di L. 17.111 milioni, pari al 75,4 per cento del totale.

Le opere realizzate ed in corso di attuazione rappresentano il 71,8 per cento della spesa complessiva, mentre il restante 3,6 per cento è relativo alle opere già approvate a quella data e di prossimo inizio;

— per la viabilità turistica, a fronte di uno stanziamento di lire 3.020 milioni, sono stati approvati progetti per l'importo di L. 3.019 milioni, praticamente pari al 100 per cento del totale.

Le opere realizzate ed in corso di attuazione, alla data del 31.12.1962 rappresentano il 79,4 per cento e quelle di prossimo inizio il 20,6 per cento.

In generale, fra le nuove costruzioni e le sistemazioni, la Cassa è intervenuta realizzando opere per un'estensione di Km. 2.000 mentre il piano globale prevede l'intervento per una estensione di strade di circa 2.500 Km.

Il complesso di opere che ancora rimane da finanziare, e per il quale esiste già un preciso programma, è di L. 5 miliardi 570 milioni.

Gli interventi suddetti riguardano essenzialmente le strade provinciali; rimarranno tuttavia insoddisfatte ancora notevoli esigenze per questa categoria di strade che rappresenta la maglia fondamentale sulla quale si svolgono i fitti traffici intercomunali a raggio medio e breve.

e) Ente Regione - Con legge 14.7.1957 n.

Tab. I.H.B

INCREMENTO DELLA RETE

ANNI	Circoscrizione	STRADE STATALI						Provinciali	
		A MACADAM				TOTALE			
		Semplice		Protetto					
		Km.	Ind.	Km.	Ind.	Km.	Ind.	Km.	Ind.
1956	SARDEGNA	255	100	1.588	100	1.843	100	2.214	100
	ITALIA	1.092	100	23.828	100	24.920	100	44.487	100
1961	SARDEGNA	267	105	1.912	120	2.179	118	3.379	153
	ITALIA	995	91	29.445	124	30.440	122	77.748	175

604 è stato disposto uno stanziamento straordinario per l'esecuzione di opere stradali, e la relativa realizzazione è stata affidata all'Ente Regione.

Lo Stato concorre col 70 per cento della spesa, ed il rimanente 30 per cento è a carico della Regione.

La somma finora stanziata, di L. 7 miliardi 300 milioni, si è palesata insufficiente a coprire l'intero programma, per cui molte delle strade previste sono state realizzate solo in parte ed alcune di esse non sono state neppure iniziate.

La realizzazione totale delle opere messe in cantiere riguarda circa 260 Km di strade.

25.12 - A completamento avvenuto dei suddetti programmi, il quadro della viabilità ordinaria e turistica in Sardegna assumerà il seguente aspetto:

— strade statali	35%
— strade provinciali	60%
— strade comunali	5%
	100%

su un'estesa totale di circa 6.400 Km.

25.13 - In relazione al quadro suesposto, l'obiettivo principale del settore nello schema generale di sviluppo è la configurazione di una rete quantitativamente e qualitativamente adeguata alle esigenze del traffico.

Alcuni fra gli aspetti di maggior rilievo che si inseriscono in esse sono:

- la razionalizzazione dei collegamenti in relazione agli insediamenti turistici ed industriali;
- la sistemazione dei nodi terminali e di transito;
- la penetrazione nelle zone più depresse;
- la completezza dell'anello costiero.

Il problema che si propone è quello di inserire le cennate esigenze in un preciso schema di sviluppo, sostenuto da una attenta ricerca metodologica.

Come è stato già accennato nel capitolo introduttivo, la programmazione tecnico-economica degli investimenti nel settore dei trasporti ha come scopo la valutazione della distribuzione più conveniente dei capitali tra le varie opere in progetto e la determinazione di un opportuno ordine di priorità, in modo da realizzare il massimo beneficio sociale netto dalle somme investite.

La programmazione è quindi legata allo studio di un insieme di provvedimenti che interessano una rete di relazioni di trasporto intendendo per relazione il collegamento in atto o previsto fra due centri contigui. Per ogni relazione si possono inoltre prevedere uno o più sistemi di trasporto.

Se i capitoli a disposizione sono, come nel caso in esame, limitati, si può far luogo ad una

STRADALE DAL 1956 AL 1961

Comunali		TOTALE		CHILOMETRI DI STRADE									
				per 1000 Km² di superficie territoriale								per 100.000 abitanti	
				Statali		Provinciali		Comunali		TOTALE			
Km.	Ind.	Km.	Ind.	Km.	Ind.	Km.	Ind.	Km.	Ind.	Km.	Ind.	Km.	Ind.
1.089	100	5.146	100	77	100	92	100	45	100	214	100	372	100
107.541	100	176.948	100	83	100	148	100	357	100	588	100	357	100
200	18	5.758	112	91	118	140	152	8	18	239	112	408	110
84.783	79	192.971	109	101	122	258	174	282	79	641	109	382	107

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

distinzione fra due tipi di programmazione:

a) programmazione statica, se il finanziamento consiste in una unica somma, stanziata anno per anno;

b) programmazione dinamica, se si può disporre di un flusso di capitali.

La programmazione a somme limitate distribuisce le cifre a disposizione fra le opere in progetto e stabilisce la successione temporale della loro esecuzione; successione che appare di evidente necessità nel caso di programmazione dinamica, ma che può assumere, ed

è anzi conveniente che assuma un preciso significato economico anche nel caso di programmazione statica, nell'eventualità che risulti opportuno ritardare l'esecuzione di taluni progetti il cui finanziamento è compreso nel credito disponibile.

Con riferimento ai tipi di intervento, lo studio può infine vedersi sotto il duplice aspetto di programmazione ed interventi unici o progressivi, specificando che il primo caso si presenta quando la natura dei singoli interventi è pre-determinata da ragioni di carattere extra-eco-

Tab. I.H.C. - Rete stradale ordinaria distinta per categorie di strade.

ANNI	CIRCOSCRIZIONE	KILOMETRI DI STRADE						
		TOTALE	STATALI		PROVINCIALI		COMUNALI	
			cifre assolute	%	cifre assolute	%	cifre assolute	%
1956	SARDEGNA .	5.146	1.843	35,8	2.214	43,0	1.089	21,2
	ITALIA . .	176.948	24.920	14,1	44.487	25,1	107.541	60,8
1961	SARDEGNA .	5.758	2.179	37,8	3.379	58,7	200	3,5
	ITALIA . .	192.971	30.440	15,8	77.748	40,3	84.783	43,9

Tab. I.H.D.

PROGETTI APPROVATI DALLA

CATEGORIA di STRADE	Costruzione							
	Ultimati		In Corso		Pros. Inizio		Ultimati	
	Km.	IMP (milioni)	Km.	IMP (milioni)	Km.	IMP (milioni)	Km.	IMP (milioni)
VIABILITÀ ORDINARIA	360	5.786	78	1.369	32	646	1.166	7.429
VIABILITÀ TURISTICA	58	687	65	1.382	34	620	31	250
Totali	418	6.473	143	2.751	66	1.266	1.197	7.674

nomico, mentre il secondo concerne il caso più generale in cui ogni relazione possa essere migliorata attraverso una scala di provvedimenti.

La programmazione ad interventi unici determina quali sono i progetti da eseguire e l'epoca di più conveniente realizzazione; quella ad interventi progressivi indica invece i tronchi delle varie relazioni sui quali risulta conveniente l'intervento e l'ordine secondo cui dovrà essere realizzato nel tempo il suo progressivo miglioramento.

Con riguardo allo schema di programmazione ad interventi unici, che appare per ora, nel quadro del Piano, l'unico possibile, l'ammodernamento di una rete di trasporto si ottiene realizzando un progetto per ogni relazione.

Il beneficio sociale complessivo della rete è dato dalla sommatoria dei redditi realizzati sui singoli tronchi.

Mentre peraltro il beneficio totale lordo è di difficile determinazione, discendendo dalla massimizzazione della sommatoria dei benefici parziali che sono rappresentati da funzioni di variabili correlate dei singoli tronchi, riesce abbastanza facile — quando si abbiano a disposizione i dati delle indagini necessarie — determinare in prima approssimazione il beneficio elementare che un progetto di un dato costo, e relativo ad una data relazione produce in un certo intervallo di tempo.

Bisogna però tener presente che, in generale, il valore ottenuto sommando i valori massimi parziali così ricavati non coincide con quello che si otterrebbe massimizzando la funzione somma. Se si suppone infatti di aver risolto la prima operazione, sarà sempre possibile ottenere dei miglioramenti nel beneficio totale effettuando, ad esempio, quegli spostamenti di quantità di traffico non valutabili nell'analisi distinta e che sono invece resi possibili dall'insieme dei provvedimenti.

In un'analisi di questo genere, acquista un particolare significato il concetto di «anno ottimo» introdotto da Laure e Abraham, definito come l'epoca più conveniente per aprire al traffico una certa opera al fine di ottenerne il massimo beneficio. Se l'intervallo di ammortamento è abbastanza lungo da potersi ritenere praticamente infinito, tale epoca è quella in cui il reddito nell'unità di tempo è uguale al prodotto della spesa per il tasso di attualizzazione valutato nella stessa unità di tempo. Siccome peraltro si è sempre verificato che la curva dei benefici è crescente col tempo, non fosse per altro che per il solo aumento del volume della circolazione, l'investimento effettuato a partire dall'anno ottimo risulta conveniente per il fatto che la somma dei benefici futuri, attualizzata all'istante ottimo, è maggiore della spesa.

La prima operazione da condursi sarà quin-

CASMEZ AL 31 - 12 - 1962

Sistemazione				Totali							
In Corso		Pros. Inizio		Ultimati		In Corso		Pros. Inizio		TOTALI	
Km.	IMP (milioni)	Km.	IMP (milioni)	Km.	IMP (milioni)	Km.	IMP (milioni)	Km.	IMP (milioni)	Km.	IMP (milioni)
157	1.697	18	189	1.526	13.210	235	3.066	50	835	1.811	17.111
8	80	—	—	89	937	73	1.462	34	620	196	3.019
165	1.777	18	189	1.615	14.147	308	4.528	84	1.455	2.007	20.130

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

di la distinzione dei progetti in due categorie: — progetti relativi ad opere per le quali l'inizio dei lavori è maggiore dell'anno ottimo; — progetti relativi ad opere per le quali, al contrario, l'inizio dei lavori è minore dell'anno ottimo.

Concludendo dunque sull'argomento centrale del discorso, l'orientamento che si assume per la programmazione è quello ad interventi unici. Esso implica in concreto la conoscenza di una serie di progetti; lo scarto iniziale di quelli che sono incompatibili fra di loro; l'individuazione di quelli per i quali l'istante ottimo è uguale e maggiore dell'epoca di inizio dei lavori programmati, ed infine la classificazione dei vari progetti in ordine decrescente coi relativi rap-

porti «beneficio-costo». Si potrà scegliere così fra i progetti quelli la cui somma dei costi copre il capitale a disposizione.

Ferrovie

25.14 - La rete ferroviaria sarda si compone di:

— Ferrovie dello Stato, a scartamento ordinario;

— Ferrovie in concessione, a scartamento ridotto.

L'estensione della rete, con riferimento a quella nazionale, appare dalla seguente tabella:

Tab. I.H.E. - Rete di esercizio al 1960.

CIRCOSCRIZIONI	Ferrovie Statali			Ferrovie Concesse			TOTALI		
	Trazione		Totale	Trazione		Totale	Trazione		Totale
	Elettrica	Non Elettrica		Elettrica	Non Elettrica		Elettrica	Non Elettrica	
SARDEGNA . . .	—	440	440	—	810	810	—	1250	1250
ITALIA	7746	8666	16412	1825	3040	4865	9571	11062	21277

Dall'elaborazione dei dati che precedono emerge quanto segue:

a) la consistenza della rete ferroviaria statale, rispetto al totale, rappresenta, per la Sardegna, il 35,2 per cento, a fronte del 77,1 per cento relativo all'Italia. Ciò dimostra che la Sardegna è servita prevalentemente dalle ferrovie concesse, il cui stato di efficienza e di funzionalità è peraltro lontano dal potersi considerare adeguato;

b) la rete ferroviaria sarda, fra ferrovie a scartamento normale e ferrovie a scartamento ridotto, rappresenta il 5,9 per cento del totale nazionale. L'estensione delle ferrovie statali sarde è il 2,7 per cento circa della corrispondente rete nazionale, mentre per le ferrovie concesse tale percentuale sale al 16,6 per cento;

c) per quanto riguarda il rapporto rete ferroviaria - superficie, si ottengono i seguenti dati:

— Sardegna: Km. 51,9 per 1000 Km. quadrati di superficie (18,3 per le statali; 33,6 Km. per le ferrovie concesse).

— Italia: Km. 70,6 per 1000 Km. quadrati di superficie (54,5 Km per le statali; 16,1 Km. per le concesse);

d) per quanto riguarda il rapporto rete ferroviaria - popolazione, si ottiene:

— Sardegna: Km. 88,5 per 100.000 abitanti (31,1 Km. per le statali; 57,4 Km. per le concesse).

— Italia: Km. 42,2 per 100.000 abitanti (stat.: 32,5 Km.; concesse 9,7 Km.).

25.15 - Sul piano dell'efficienza della rete

ferroviaria sarda è possibile far luogo ad una prima distinzione fra:

- efficienza strumentale;
- efficienza tecnica in senso stretto.

Per quanto riguarda il primo tipo di efficienza, si deve rilevare che la rete ferroviaria sarda è inadeguata a soddisfare le esigenze del traffico. Soltanto pochi tratti di ferrovie statali sono dotati di doppio binario, mentre tutti quelli a scartamento ridotto hanno un unico binario.

Inoltre i tempi di percorrenza delle ferrovie concesse, che rappresentano quantitativamente la parte più importante della rete totale, sono notevolmente elevati, e ciò soprattutto a causa delle ristrette caratteristiche geometriche del tracciato. Il che comporta ovviamente un appesantimento del costo dei trasporti.

Per quanto riguarda il secondo tipo di efficienza, se le ferrovie statali sono fornite di materiale fisso e rotabile di buone caratteristiche, non altrettanto si può dire nei confronti delle ferrovie concesse.

25.16 - A prescindere dalla inefficienza di cui al punto che precede, una notevole strozzatura è determinata, in generale, dalla diversità di scartamento fra le ferrovie statali e quelle in concessione. Tale diversità implica un notevole numero di trasbordi delle merci trasportate, con un conseguente aumento dei tempi e dei costi di trasporto.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questi paragrafi, li metto in votazione. Chi li approva alzi la mano.

(Sono approvati).

Si dia lettura del paragrafo 25.17.

NIOL, Segretario ff.:

25.17 - Da quanto precede, appare che le strozzature che è necessario eliminare nel traffico ferroviario sono di notevole importanza. La situazione è destinata ad aggravarsi fra l'altro col progressivo sviluppo del traffico conseguente al potenziamento dei trasporti su na-

vi traghetto (raddoppio della linea Golfo Aranci - Civitavecchia ed ulteriori futuri sviluppi su altre linee). L'aumento del traffico ferroviario che ne deriverà, implica infatti una efficienza ed agilità del trasporto per via ferrata notevolmente maggiore dell'attuale.

A tale fine è necessario riesaminare con una certa ampiezza, alla luce delle nuove esigenze, il problema ferroviario, sia nel riguardo delle strutture fisse che in quelle del materiale rotabile (ad es. dotazione di carri isoterme ecc.). In particolare occorre predisporre l'apprestamento di quei mezzi che sono necessari per un rapido smaltimento del traffico in corrispondenza delle aree di sviluppo industriale che stanno sorgendo nell'Isola.

I piani regolatori per tali aree richiederanno infatti una serie di servizi infrastrutturali connessi al sistema ferroviario, la cui realizzazione è in parte di competenza statale.

Nella considerazione generale del problema verrà naturalmente ad essere valutato l'effetto degli interventi in atto per il miglioramento delle F.S.; in Sardegna, programmati nel quadro del piano dodecennale il miglioramento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato. Nel primo quinquennio di attuazione del Piano stesso è prevista per la Sardegna una spesa dell'ordine di 14-15 miliardi per miglioramenti che interessano le linee: Cagliari - Olbia - Golfo Aranci, Decimo - Iglesias e Chilivani - Porto Torres, oltre che il miglioramento del parco rotabile.

PRESIDENTE. A questo paragrafo è stato presentato un emendamento Ghirra - Sotgiu Girolamo - Manca - Nioi - Puddu. Se ne dia lettura.

NIOL, segretario ff.:

«Aggiungere il seguente comma: "Per assicurare un efficiente e coordinata rete di pubblici trasporti, adeguati allo sviluppo della tecnica, del processo di rinnovamento economico e alle crescenti esigenze delle popolazioni dell'Isola, si rende necessario il passaggio a gestione pubblica dei trasporti in concessione ai pri-

vati. A tal fine occorre predisporre le misure per: 1) riscattare e affidare a gestione regionale le ferrovie in concessione; 2) la municipalizzazione dei servizi pubblici di trasporto urbani ed extraurbani; 3) il passaggio a gestione regionale delle autolinee».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghirra per illustrare questo emendamento.

GHIRRA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo ritenuto doveroso presentare questo emendamento nel settore dei trasporti, da una parte per raccogliere i frutti delle lotte dei lavoratori della categoria, e dall'altra per dare un giusto riconoscimento alla spinta unitaria che ha visto popolazioni, rappresentanti delle Amministrazioni comunali e diverse organizzazioni impegnate a fondo nel corso di questi anni attorno al problema dei trasporti nella nostra Isola. Mi pare anche che non sarebbe stato gradito all'Assessore ai trasporti della Regione Sarda far passare sotto silenzio uno dei settori che certamente, dopo l'industria e l'agricoltura, in relazione ad esse, costituisce uno dei punti fondamentali del processo di rinnovamento economico e sociale della nostra Isola.

Mi sia consentito, con molta franchezza, di dire il mio pensiero sull'andamento della discussione dopo la dichiarazione dell'Assessore Dettori. Dal punto di vista formale, è garantita a noi piena libertà di manifestare le nostre opinioni, di esprimere le nostre esigenze, di fare le nostre proposte. Ma il vero atteggiamento della maggioranza, che quella dichiarazione sembrava volesse specificare, andava al di là delle garanzie formali, che peraltro non spettava alla maggioranza concederci, ma che sono sancite dal Regolamento, la legge suprema di questo Consiglio. Dobbiamo dare atto al Presidente di aver voluto che il Regolamento del Consiglio venisse rispettato. Ma, al di là di questo riconoscimento formale, dal punto di vista sostanziale noi non possiamo accettare lo atteggiamento insofferente, fastidioso con cui

anche dai banchi della Giunta, me lo consenta, onorevole Contu...

CONTU ANSELMO (P.S.d'A.), *Assessore all'igiene e sanità*. Quando uno parla per tre ore sullo stesso argomento, dà fastidio...

GHIRRA (P.C.I.). Si ha diritto anche di parlare per tre ore... Chi si infastidisce, se ne vada. Se ella avesse cose nuove da dire, le avrebbe giustamente dette nel paragrafo che riguarda il suo dicastero...

CONTU ANSELMO (P.S.d'A.), *Assessore all'igiene e sanità*. Io, quando avevo qualcosa da dire, l'ho detta senza chiedere l'autorizzazione a lei.

GHIRRA (P.C.I.). Ci mancherebbe altro! E mi deve consentire che anch'io non le debba chiedere autorizzazioni. Non accettiamo alcuna autorizzazione perchè siamo qui per esprimere le nostre opinioni. Oltretutto, è emerso dalla discussione che, se c'è un Gruppo preparato, che ha fatto uno sforzo lodevole attorno ai problemi del Piano, dall'impostazione generale all'industria, all'agricoltura, agli altri settori, mi sia consentito dirlo senza modestia, questo Gruppo è il nostro, che pure non dispone, essendo d'opposizione, di tutti quegli strumenti tecnici, di quegli organi che invece ha a disposizione la Giunta.

Respingiamo quindi, e denunciando questo atteggiamento della maggioranza, che in effetti vuol porre in non cale quanto noi andiamo esponendo, nell'interesse della puntualizzazione di una nostra linea e nell'interesse più generale del popolo sardo.

Per entrare nel merito dell'emendamento in esame, debbo lamentare che, dopo una affermazione generica (che noi condividiamo) sulla notevole importanza del traffico ferroviario, e dopo una denuncia sulle gravi strozzature che in questo campo oggi esistono, e che andranno certamente ad accentuarsi in relazione ad altre attività collegate al traffico, non ci pare che nel programma vengano indicate misure concrete d'intervento. Per ciò abbiamo, appunto, presentato l'emendamento, che incentra l'at-

tenzione su tre aspetti: l'aspetto delle ferrovie in concessione, quello di servizi pubblici, di trasporto urbano ed extra urbano, e quello delle autolinee.

Non abbiamo parlato delle Ferrovie dello Stato, per le quali ci limitiamo a prendere atto del piano nazionale ritenendo che la Giunta vorrà vigilare, come vigileremo noi, perchè nella pratica attuazione questo programma abbia a realizzarsi presto e con modalità, oltre che tempi, corrispondenti alle esigenze del miglioramento del servizio in questo specifico campo. Per quanto riguarda le ferrovie in concessione il problema è stato discusso nel Consiglio anche negli ultimi tempi. Anzi ricordo esattamente che attraverso interpellanze e interrogazioni, non soltanto di parte nostra, ma anche del collega De Magistris, si è discusso dei risultati conseguiti con l'applicazione della legge 1221 del 1952, comunemente detta «legge sull'ammodernamento delle ferrovie concesse». Ora, mi pare che, come giudizio complessivo, si possa con tutta tranquillità affermare che quella legge, in effetti, è andata incontro ad un vero e proprio naufragio. Nessuno, infatti, potrà dimostrare che risultati apprezzabili siano stati conseguiti attraverso il cosiddetto processo di ammodernamento delle ferrovie in concessione. Sappiamo che questo si è limitato a rettifiche di curve; i problemi fondamentali, cioè quelli della struttura aziendale per i quali era stata emanata la legge 1221, non sono stati affrontati.

In definitiva, la legge 1221 era nata dallo scontro, da una parte delle istanze che sostenevano e ponevano con forza l'esigenza della nazionalizzazione del settore delle ferrovie in concessione, e dall'altra della posizione dei gruppi privati monopolistici, soprattutto del settore della gomma, che sostenevano l'inutilità, l'antieconomicità della rotaia, e chiedevano il totale smantellamento dei tronchi ferroviari in concessione e la loro sostituzione con linee automobilistiche. (In Italia si hanno circa 7.000 chilometri di strade ferrate in concessione; su questi 7.000, 810 chilometri sono nella nostra Isola e interessano tutte e tre le Province). L'errore che si commise con la legge 1221, a nostro parere, fu quello di affidare ai privati

concessionari i miliardi dell'ammodernamento, che non erano pochi. Accadde così che ben presto gli stanziamenti si volatilizzarono prima ancora che l'operazione fosse portata a termine. Non dico nulla di nuovo con queste affermazioni, onorevoli colleghi; l'onorevole De Magistris, in una sua interpellanza, ha chiesto che si rendesse pubblico conto della gestione dei miliardi spesi in Sardegna dalle società che gestiscono le ferrovie in concessione. In sostanza, si può dire che l'ammodernamento delle ferrovie in concessione non c'è stato. Da qui il permanere e l'aggravarsi di uno stato di disagio fra le popolazioni, di incidenti e di condizioni di insicurezza. Fortunatamente non è avvenuto in Sardegna quanto è avvenuto su scala nazionale, laddove disastri ed esplosioni di collera popolare hanno posto in termini drammatici il problema delle ferrovie concesse. Tuttavia, anche da noi vi è stato un moltiplicarsi di agitazioni di lavoratori, un susseguirsi di iniziative unitarie, di pronunciamenti di Enti locali e di organizzazioni sindacali per chiedere la nazionalizzazione. E' annunciato dalla C.I.S.L. un convegno di studio, che si sarebbe dovuto tenere nel corso del mese di febbraio e che poi è stato rinviato per porre all'attenzione dell'opinione pubblica il problema del sistema dei trasporti. Il convegno dovrebbe pronunciarsi sulla statizzazione delle ferrovie in concessione, sulla municipalizzazione del servizio tranviario e sulla gestione regionale del servizio delle autolinee. Vi è, quindi, una notevole concordanza, una notevole convergenza di vedute tra le diverse organizzazioni sindacali non soltanto nel campo della denuncia, ma anche nel campo degli obiettivi finali.

L'esigenza della statizzazione si è fatta sempre più diffusa e radicata. Si considera la statizzazione una misura preliminare per uscire dall'attuale situazione dei trasporti. Non basta, infatti, nazionalizzare o regionalizzare; occorre anche mutare indirizzo nella gestione aziendale, in modo da svolgere una politica che tenga conto degli interessi sociali più generali.

Il Governo, che è stato investito del problema, è rimasto arroccato a difendere l'attuale regime di concessione, salvo il tentativo di voler

aprire, per quanto riguarda le Calabro - Lucane, dopo il disastro di Liumarella, una procedura per la revoca della concessione vigente. A questa resistenza, però, corrisponde una sempre maggiore pressione popolare perchè i trasporti siano sottratti al più presto alla speculazione privata e si dia avvio ad un serio ed organico programma di riorganizzazione.

Voglio ora fare una considerazione, che può valere ad introdurre qualche elemento nuovo nella discussione e ad illustrare la richiesta concreta che poniamo a base del nostro emendamento. In effetti, parlare di statizzazione delle ferrovie in concessione è improprio. In Italia tutte le ferrovie, quelle pubbliche e quelle private, le esistenti e quelle che saranno in futuro costruite, sono patrimonio dello Stato. Si ha dunque un caso del tutto diverso da quello dell'industria elettrica, per la quale si è recentemente provveduto alla nazionalizzazione. Ripeto: tutte le ferrovie sono di proprietà dello Stato. La Costituzione della Repubblica conferma, all'articolo 43, questo principio, che vige da oltre un secolo.

Credo che nessuno possa contestare la validità del ricorso da parte nostra all'articolo 43 della Costituzione. D'altro canto, l'articolo 117 della Costituzione, volendo fissare le materie sulle quali le Regioni hanno competenza legislativa, esclude proprio le ferrovie, mentre vi comprende le tranvie e le linee automobilistiche. Del resto, non altrimenti dispone lo Statuto speciale per la Sardegna quando all'articolo 3, paragrafo c) tra le funzioni della Regione nell'esercizio della sua potestà legislativa, parla soltanto di trasporti su linee automobilistiche e tranviarie, e non di ferrovie. Ciò conferma che il problema delle ferrovie è di esclusiva competenza dello Stato.

Non si tratta, dunque, di statizzare. Tenuto conto che lo Stato può, pur avendo in esclusiva le ferrovie, concederle in esercizio a privati imprenditori ai sensi del testo unico del 1912, siamo del parere che si debba parlare, non di statizzazione, ma di riscatto da parte dello Stato delle ferrovie in concessione. Ma quale può essere la portata di una decisione dello Stato, e

quindi di un impegno della Regione, per il riscatto delle ferrovie in concessione? A me pare che, richiamando i principi di interesse generale sanciti nell'articolo 43 della Costituzione, il riscatto delle ferrovie in concessione si configuri come un atto profondamente democratico. Si tratta di una normale, ma necessaria indispensabile misura, in definitiva, di sfratto, come lo si adotta nei confronti di un inquilino moroso, onorevole Assessore ai trasporti, posto in mora dalle proprie inadempienze. Le aziende che gestiscono le ferrovie in concessione, in fondo, si trovano nelle condizioni di inquilini inadempienti, morosi, di fronte agli impegni assunti dal punto di vista sociale, nei confronti della popolazione. Queste aziende certamente non danno alcuna valida garanzia in vista del processo di rinnovamento economico-sociale del Paese.

La prima misura da adottare, dunque, è quella di richiedere e ottenere il riscatto, ossia la liquidazione dei rapporti tra lo Stato e i concessionari per restituire allo Stato stesso quello che gli compete di diritto.

Dopo questa misura, si rende necessario aprire il discorso sulla gestione pubblica del servizio. Noi usiamo, nel nostro emendamento, l'espressione «riscattare e affidare a gestione regionale le ferrovie in concessione». Perchè «affidare a gestione regionale»? Sappiamo benissimo che per statalizzazione di una linea privata, generalmente si intende non tanto la espropriazione di una società privata, quanto l'inclusione di quella linea nella rete gestita dalle Ferrovie dello Stato.

Nessuno contesta che, una volta operato il riscatto, possa essere questa una soluzione valida. Non sempre, però, questa soluzione è possibile; ed ecco perchè noi parliamo di gestione regionale in relazione a determinate possibili difficoltà, che non costituiscono, comunque, un elemento preclusivo. E' sempre possibile ottenere una gestione regionale, sia per ragioni tecniche, come ad esempio la differenza di scartamento, sia per ragioni economiche, visto che la politica di potenziamento della azienda statale non presuppone, nel programma straor-

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

dinario delle Ferrovie dello Stato, la gestione di nuovi tronchi che debbano assolvere a finalità sociali, come quasi tutte le linee secondarie italiane e quelle sarde, ma anzi addirittura presuppone l'alleggerimento dei cosiddetti tronchi secchi.

Sia ben chiaro, però, che il problema più importante rimane quello della nuova politica dei trasporti. A nostro parere, elementi di questa nuova politica possono e debbono esservi: la priorità delle esigenze dei trasporti pubblici e di massa, sia per i viaggiatori che per le merci, sulle iniziative private.

A questo punto si potrebbe aprire tutto un discorso, che di per sé meriterebbe attenta considerazione, sull'importanza che il problema dei trasporti oggi assume per la gran massa di cittadini che si avvalgono dei mezzi pubblici per raggiungere i luoghi di lavoro. E', questo, un problema che si pone in modo sempre più pressante in tutte le città, nei grandi centri industriali soprattutto, ed anche in Sardegna, in particolare nei due capoluoghi Cagliari e Sassari. La grande massa dei lavoratori, operai, impiegati, professionisti, studenti, ogni giorno debbono servirsi dei trasporti pubblici e di massa per raggiungere i luoghi di lavoro e per tornare alla fine della giornata lavorativa ai centri di residenza. Essi hanno bisogno di un servizio gestito secondo criteri che esulano dalla logica degli interessi privati.

Il problema appassiona seriamente studiosi e sociologi, se non altro per la considerazione del grave danno che deriva oggi alla società dal fatto che per quattro, cinque, sei ore vengano poste in zona neutra, in zona morta, forze di lavoro non utilizzate nel processo produttivo, e tuttavia impegnate in uno sforzo ed in logorio che incide profondamente sulle capacità lavorative. Aspetti importanti di questo problema sono le percorrenze, gli orari medi delle percorrenze, le condizioni di trasporto agli effetti della sicurezza, eccetera, per non parlare dell'incidenza grave (sui salari e sui guadagni dei lavoratori) dei prezzi delle tariffe di trasporto. Ma non voglio considerare approfonditamente queste questioni, mi limito ad accennarle.

Un punto fondamentale — dicevo — è l'affermazione della priorità delle esigenze dei trasporti pubblici e di massa sia per i viaggiatori che per le merci sulle iniziative private. Altro punto: la riforma dello Stato, che, se vuol rafforzare la sua funzione, non solo non deve limitare la sua attività, ma deve estenderla. Se è vero che dal punto di vista tecnico determinati rapporti e percorsi è più giusto siano realizzati dalla gomma anziché dalla rotaia, niente impedisce, affermiamo noi, che questa attività sia gestita dalla stessa azienda delle Ferrovie dello Stato, che cioè sia un allargamento di compiti e di attività, perchè sia possibile impedire che l'introduzione e l'ulteriore consolidamento delle posizioni di monopolio assunte attraverso il settore gomma dai gruppi privati, in definitiva minino seriamente le posizioni dell'azienda pubblica, che verrebbe posta in difficoltà e in posizione di inferiorità. Occorre impedire questa tattica. Il monopolio è abile, si difende; lungi da non accettare la sfida, lungi dal porsi in una posizione difensiva, si mette in posizione di attacco. Altro punto ancora: la organizzazione di una rete coordinata di trasporti basata sulla ripartizione delle competenze. Ed ecco perchè noi chiediamo di affidare a gestione regionale la ripartizione delle competenze, affidando con carattere prioritario la gestione alla Regione dei trasporti ferroviari e stradali di interesse regionale. C'è un concetto nuovo, in definitiva, nelle nostre richieste. Sosteniamo non tanto il trasferimento alle Ferrovie dello Stato delle linee di interesse locale, quanto la organizzazione di una rete coordinata di trasporti a livello regionale. Il problema, naturalmente, non è del tutto semplice. Non è facile, ad esempio, valutare quando una linea sia di interesse locale.

Il secondo punto del nostro emendamento riguarda la municipalizzazione dei servizi pubblici di trasporto urbani ed extraurbani. Sarò brevissimo su questo argomento. Non faccio che riferirmi alla discussione che circa un anno fa ha impegnato il nostro Consiglio su una mozione presentata dal Gruppo socialista e su una interpellanza presentata dal nostro Gruppo. Mi pare che in quella circostanza non tutte

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

le perplessità e le remore siano state fugate e, mentre sembrava si potesse determinare una posizione univoca sul problema, all'ultimo momento non si addivenne a una presa di posizione unitaria del Consiglio. Tuttavia, voglio ricordare che l'ordine del giorno della maggioranza, accolto dalla Giunta, prevedeva la messa allo studio del problema. Pur non ponendosi alla Giunta una precisa data di scadenza (anzi, fu questo uno degli elementi per cui non si addivenne all'accordo), nelle dichiarazioni verbali del Presidente Corrias, a conclusione del dibattito, si sottolineò la esigenza che lo studio venisse portato avanti con una certa urgenza. Il Presidente della Giunta rifiutò allora una data precisa, e questo fu il punto di dissenso sul problema della municipalizzazione delle tranvie, onorevole Presidente.

Ora io voglio dire, poichè è passato un anno da quella discussione, che si potrebbe assumere un impegno in cui sia affermata con precisione, con chiarezza, l'esigenza della municipalizzazione dei servizi pubblici di trasporto sia urbani che extra - urbani.

Il terzo punto del nostro emendamento riguarda il passaggio a gestione regionale delle autolinee. Anche su questo problema, onorevole Assessore, non mi tratterrò a lungo, proprio per evitare che si voglia accreditare la tesi che quanto noi andiamo esponendo costituisca — come dire? — soltanto un puro nostro diletto. Lei sa quali posizioni di larga prevalenza, con caratteri che sfiorano il regime vero e proprio di monopolio, ha assunto la ex società S.I.T.A. recentemente trasformata in S.A.T.A.S. Voglio sottolineare una strana coincidenza. In Sicilia e in Sardegna la S.I.T.A. ha trasformato la sua sigla, ha voluto trasformare il carattere sociale della società assumendo aspetti che configurassero la sua attività come legata all'interesse regionale, in definitiva con un solo scopo: quello di avere fondi pubblici. Ora, io mi auguro che la Regione Sarda non voglia cadere in questo gioco, diretto ad ottenere contributi pubblici. In definitiva, la S.A.T.A.S. ha ereditato *in toto* tutti i sistemi della vecchia S.I.T.A., tutti gli indirizzi, persino quelli che riguardano le condizioni di lavoro,

per cui anche in questi giorni l'onorevole Assessore al lavoro e l'onorevole Assessore ai trasporti sono impegnati in una vertenza alla cui base sta un provvedimento disciplinare. Questo faceva la S.I.T.A., questo fa la S.A.T.A.S.; nulla è cambiato. L'unica differenza è quella dell'abile camuffamento del monopolio per cercare di ottenere i contributi regionali.

Comunque, non è questo il problema; il problema è che la gestione delle autolinee nella nostra Isola non può che essere pubblicizzata. I trasporti acquistano rilevanza preminente in relazione al problema dell'industrializzazione e dell'agricoltura, in connessione con il potenziamento dei servizi marittimi ed aerei ed anche in relazione ad aspetti sociali profondamente sentiti dai nostri lavoratori e dalle popolazioni.

Questo è il nostro emendamento, che ho voluto illustrare forse in termini un po' lunghi. Sentivo l'esigenza di affrontare con un certo respiro il problema dei trasporti ed ho voluto, con estrema chiarezza, portare gli elementi che a nostro parere giustificano le richieste avanzate dal nostro emendamento, con la speranza che in questo campo l'onorevole Assessore voglia manifestare orientamenti nuovi, che possano configurare una volontà della Giunta non legata a situazioni di privilegio e di monopolio, ma orientata a far sì che anche in questo settore possa l'organo pubblico assumere giuste, dove-rose, legittime posizioni nell'interesse della collettività generale.

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*. L'emendamento testè illustrato dall'onorevole Ghirra è stato presentato stamane e credo che la importanza dell'argomento e la trattazione che ne ha fatto il collega Ghirra ci pongano nella necessità di esaminare più attentamente e più profondamente il problema, onde poter rispondere più ampiamente. Pertanto, vorrei pregare il Presidente del Consiglio di consentire che la risposta ai quesiti avanzati dal collega Ghirra possa essere data mer-

IV LEGISLATURA

CXL SEDUTA

16 MARZO 1963

coledì pomeriggio, alla ripresa dei lavori del Consiglio.

PRESIDENTE. Nella seduta pomeridiana proseguirà, comunque, l'esame del paragrafo 25.17.

I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 17.

La seduta è tolta alle ore 13 e 50.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1963