

CXLI SEDUTA

(POMERIDIANA)

SABATO 16 MARZO 1963

Presidenza del Presidente CERIONI

I N D I C E

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

NIOI	3065
MANCA	3070
PUDDU	3079
DE MAGISTRIS, relatore di maggioranza	3079
DEL RIO, Assessore ai lavori pubblici	3079
CONGIU	3086
MELIS, Assessore all'industria e commercio	3087

La seduta è aperta alle ore 17 e 20.

TORRENTE, Segretario, 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.

Nella precedente seduta era stata rinviata la discussione sul paragrafo 25.17.

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

NIOI (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'emendamento da noi presentato a proposito dei trasporti pone alcuni problemi che hanno formato oggetto di abbondanti discussioni qui in Consiglio, ma soprattutto di discussioni e di azioni in tutta l'Isola, particolarmente da parte delle categorie interessate. Io vorrei ora soffermarmi non su tutto l'emendamento, ma su un punto di esso, sulla «pubblicizzazione» dei mezzi di trasporto. Come è noto, questa è una rivendicazione non di sola parte comunista, poichè è sostenuta con forza da tutte le organizzazioni sindacali in tutta la Sardegna e, direi, in tutta l'Italia. In Italia e in Sardegna abbiamo, infatti, le cosiddette «ferrovie concesse», ferrovie, cioè, affidate dallo Stato in gestione a società private. E' una situazione rara, e quasi unica in Europa, dove pochissimi sono gli Stati che adottano tale sistema. In genere le ferrovie sono gestite dallo Stato.

Ora, la rivendicazione che tende a ridare allo Stato la gestione si fonda non solo su questioni di principio, e cioè sulla più generale esigenza di nazionalizzare determinati servizi, ma anche su ragioni di carattere pratico, e cioè sulla pessima gestione di queste società private. In Sardegna, adesso non ricordo con esattezza la data, ma verso il 1948, il 1949 o forse qualche anno prima, si svolse una grande battaglia regionale per la nazionalizzazione delle Ferrovie Complementari. La battaglia, purtroppo, non si concluse con i risultati che i Sardi si at-

tendevano. Tuttavia, la rivendicazione rimase nelle azioni che, quotidianamente, i sindacati, i lavoratori hanno condotto nel corso di questi anni; e ancora oggi in tutte le azioni sindacali che i lavoratori sostengono in Sardegna (i lavoratori dei trasporti e particolarmente quelli delle Ferrovie Complementari e delle altre ferrovie concesse) la rivendicazione fondamentale è costituita dalla «pubblicizzazione» delle ferrovie.

Purtroppo, noi sappiamo quale forza hanno coloro i quali gestiscono queste ferrovie, e abbiamo constatato che sempre essi riescono a impedire che questo obiettivo, che non è solo del sindacato, ma, possiamo dire, di tutto il popolo sardo, venga realizzato. Le ferrovie concesse, in Sardegna, sono nelle mani di un'unica società, che porta un solo nome: il conte Pasquini; sono cose note a tutti. Il conte Pasquini detiene il monopolio in Sardegna di tutte le ferrovie concesse, delle Ferrovie Complementari, delle Ferrovie Meridionali e delle altre in Provincia di Sassari. Noi sappiamo che lo Stato, per l'ammodernamento delle Ferrovie Complementari, ha stanziato, pochi anni or sono, circa sette miliardi. Questi sette miliardi a che cosa dovevano servire? Lo stanziamento di questa enorme cifra è stato accolto benevolmente dai Sardi, non tanto perchè speravano che con esso si riuscisse ad ammodernare completamente le ferrovie perchè poi passassero allo Stato (dato che lo Stato faceva questo sacrificio), quanto perchè si pensava che, finalmente, si sarebbe riusciti a renderle utilizzabili ed efficienti. Le ferrovie, infatti, erano non solo criticate, ma addirittura derise da tutti per il loro pessimo funzionamento, per l'arcaicità delle loro attrezzature, e facevano le spese non soltanto delle conversazioni private, ma, perfino, degli *sketch* televisivi.

Ora, da due anni almeno, su alcuni tratti di ferrovie sono stati eseguiti i lavori di ammodernamento. Quali sono i risultati? Noi abbiamo constatato questo: nella Nuoro - Macomer, subito dopo i lavori, vi fu una notevole riduzione di orario: il tempo necessario a compiere il percorso fu ridotto quasi della metà. Ma non passarono neppure cinque, sei mesi: il tem-

po impiegato, pian piano, cominciò ad aumentare fino a divenire quasi lo stesso di prima. Si avvicinava, allora, alle due ore, ed oggi è di un'ora e 45, mentre nei mesi immediatamente successivi all'ammodernamento, l'intero percorso veniva compiuto in un'ora e 10 minuti. Ora, quando noi domandiamo perchè ciò accada, i lavoratori stessi ci spiegano che tutto è dovuto al materiale rotabile impiegato nei lavori. Si tratta, infatti, di materiale nuovo, ma non di quello necessario per utilizzare in modo rapido e celere il tipo di motrici di cui la linea è dotata. In effetti, il percorso non è stato corretto quasi per niente. Chiunque abbia percorso, come me, il tratto Tortolì - Iscra, non ha potuto non notare che si poteva benissimo accorciare il percorso di almeno tre chilometri. Da Tortolì ad Iscra si sarebbe potuto realizzare un rettilineo di appena un chilometro; invece i binari corrono, con un enorme giro, per quattro chilometri. Si segue ancora il vecchio tracciato, che poteva andar bene 60 anni fa, ma che si dimostra completamente inadeguato ai mezzi più potenti e più rapidi di oggi.

Si auspicava e si sperava che con i sette miliardi stanziati dallo Stato si potesse arrivare non soltanto ad una rettifica dei vecchi percorsi, ma addirittura alla trasformazione dello scartamento, da ridotto a normale, in modo da poter collegare direttamente la linea Cagliari - Sassari - Portotorres con la linea Nuoro - Macomer. Ma ciò non è avvenuto. Capita così che le automotrici moderne in servizio nelle Ferrovie Complementari non possano sviluppare tutta la loro potenza per via dello scartamento e dei percorsi difficili.

Capita poi che si verifichino anche altri inconvenienti. Ho già avuto modo di sottolineare, in occasione, mi pare, della discussione generale, che quest'inverno su quelle automotrici non funzionavano gli impianti di riscaldamento. Nelle giornate rigide, i viaggiatori non riuscivano assolutamente a star fermi per via del freddo. Si è poi verificato un altro fenomeno strano: mentre in un primo tempo sembrava che le automotrici potessero procedere in modo tranquillo e confortevole, alcuni mesi dopo la loro entrata in servizio hanno cominciato a traballare, come i vecchi treni.

Tutto sommato, onorevoli colleghi, il viaggio da Nuoro a Macomer è ancora oggi un'avventura. I frequenti deragliamenti lo confermano. E quasi non bastasse, si sa che, nonostante i sette miliardi, le Ferrovie Complementari stanno facendo uno sforzo per riattare le vecchie vaporeiere del 1870. Nelle officine di Cagliari e di Sassari gruppi numerosi di operai specializzati stanno tentando di rimettere in sesto queste vecchie locomotive ed i vecchi vagoni. Si vuole utilizzare tutto il vecchio materiale per soddisfare le esigenze del traffico, che, naturalmente, giorno per giorno diventano più ampie. Una conferma della insufficienza del materiale rotabile e dei mezzi di trasporto nelle ferrovie concesse è data anche dal fatto che alcune richieste avanzate da certe aziende sono state respinte. So per esempio di certo (questa per lo meno è la versione data alla Commissione interna) che una società mineraria ha chiesto d'avere a disposizione tutti i giorni un certo numero di vagoni sulla linea Isili - Cagliari per il trasporto di minerali. Ma questa richiesta non è stata esaudita e la società mineraria ha dovuto rinunciare al trasporto dei minerali con i mezzi ferroviari.

Oltre a questi inconvenienti, è da segnalare un altro fatto assai grave. Tutti i colleghi sanno che il conte Pasquini, cui sono affidate in concessione le ferrovie concesse in Sardegna, gestisce anche una società di autoservizi. Gli automezzi seguono fedelmente lo stesso percorso dei treni, ai quali, in definitiva, fanno la concorrenza. Quasi non bastasse, gli automezzi usufruiscono dei *garages*, delle officine e dei meccanici delle Ferrovie Complementari. Le spese di gestione degli auto-servizi sono così a carico del bilancio passivo delle Ferrovie Complementari, bilancio che viene regolarmente integrato dallo Stato. Il passivo, in qualche esercizio, ha superato i 60 milioni...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Sessanta milioni mi pare poco.

NIOI (P.C.I.). A 60 milioni ammonta l'integrazione statale del bilancio passivo.

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pub-*

blici. Dopo l'ammodernamento non vi è stata più integrazione.

NIOI (P.C.I.). Perché no? Anche dopo l'ammodernamento c'è stata l'integrazione statale. E ciò è assurdo. Lo Stato integra il bilancio delle ferrovie concesse quando si sa che lo stesso concessionario è proprietario di una linea automobilistica in concorrenza con quelle ferrovie! Si sa benissimo che tutta la gestione degli autoservizi fa carico sul bilancio delle Ferrovie Complementari. Questa è la verità, onorevole Assessore...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Sono gestioni separate.

NIOI (P.C.I.). Onorevole Assessore, per essere precisi, il conte Pasquini sul bilancio della sua società di autoservizi retribuisce soltanto gli autisti e i fattorini: il resto grava sul bilancio delle Ferrovie Complementari. Persino i pezzi di ricambio gravano su questo bilancio. Una situazione del genere è assolutamente insostenibile!

MANCA (P.C.I.). Operai che sono nell'organico delle Ferrovie Complementari lavorano nel reparto degli autoservizi.

NIOI (P.C.I.). Non solo: gli operai che riparano, che puliscono, che fanno la manutenzione degli autopullmann sono nell'organico delle Ferrovie Complementari. Questo è accertabile. Se l'onorevole Assessore ha intenzione di fare accertamenti, noi mercoledì gli porteremo dati precisi, con nomi e cognomi. Ma l'onorevole Assessore dovrebbe anche rispondere ad alcune domande. Quando sono stati stanziati i sette miliardi...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. C'è il controllo dell'Ispettorato della motorizzazione.

NIOI (P.C.I.). Li conosciamo i controlli dell'Ispettorato della motorizzazione, onorevole Covacivich! Sono controlli addomesticati.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. La finanza allegra non è ammessa!

MANCA (P.C.I.). Ha ragione, onorevole Assessore, è molto allegra, quella finanza! Fatta a base di grandi cene, di grandi pranzi ed anche di ricevimenti con alla testa il conte Pasquini...

NIOI (P.C.I.). Visto che l'onorevole Assessore ha intenzione di rispondere alle nostre domande, vorremmo anche chiedergli, visto che dei sette famosi miliardi uno era destinato all'ammodernamento delle case cantoniere, quante di queste siano state rimesse in sesto. Se non vado errato, soltanto una, la cosiddetta cantoniera modello. Le altre sono tutte delle catapecchie inservibili, inabitabili, senza servizi igienici. Se un medico provinciale varcasse le porte di quelle cantoniere e vedesse in che modo sono costretti a vivere certi poveri diavoli, dovrebbe succedere un bel finimondo, onorevole Assessore! Penso che anche lei, onorevole Assessore, abbia avuto modo di vedere qualcuna di queste catapecchie. L'acqua potabile viene attinta da pozzi, mancano i servizi igienici; in un solo ambiente dormono spesso sette, otto, dieci, anche dodici persone, data la nota proficuità dei cantonieri.

Dove è andato a finire quel miliardo? Come è stato speso? Sappiamo che i sindacati tutti vanno rivendicando che le case cantoniere siano concentrate in prossimità delle stazioni e con un mezzo rapido si provveda a distribuire i cantonieri lungo le linee prima dell'inizio del traffico. E', questa, una esigenza umana. Un medico, ad esempio, non può agevolmente raggiungere una sperduta casa cantoniera per prestare le sue cure ad un ammalato. I bambini non possono essere costretti a percorrere chilometri e chilometri per andare a scuola.

Questi problemi sono stati già sollevati da tempo, ma non sono stati mai affrontati, nonostante il miliardo stanziato dallo Stato.

Non parliamo poi dei problemi salariali! Vi sono assuntrici e assuntori che prendono 20-25.000 lire il mese, senza alcuna assicurazione, perchè sono considerati appaltatori.

MANCA (P.C.I.). Contro la legge.

NIOI (P.C.I.). Appunto, contro la legge! Vi sono assuntori che debbono percorrere chilometri e chilometri al giorno per potersi recare sul posto di lavoro e stare in servizio per 15 - 16 - 18 ore. E tutto per 20.000 lire il mese! Cose assurde! Anche il salario medio dei lavoratori delle ferrovie concesse in Sardegna è notevolmente inferiore a quello dei ferrovieri dello Stato. Ecco perchè quei lavoratori chiedono la statizzazione o comunque la pubblicizzazione delle ferrovie concesse. Vi sono differenze a volte di ben 20.000 ed in media di 15.000 lire tra i salari dei lavoratori delle Ferrovie dello Stato e quelli dei lavoratori delle ferrovie concesse.

Questi problemi, onorevole Assessore, non li solleviamo soltanto noi. Li sollevano tutti i sindacati in Sardegna, C.G.I.L., C.I.S.L. e U.I.L. Ed al riguardo vorremmo chiedere ai colleghi della Democrazia Cristiana che rappresentano la C.I.S.L., se anche qui in Consiglio sono disposti a battersi per la soluzione di questi problemi, che pure pongono con forza nel loro sindacato.

Concludendo, ritengo che il nostro emendamento debba essere approvato dal Consiglio e accettato dalla Giunta regionale. L'emendamento pone un problema che interessa tutti i Sardi. V'è l'esigenza, il bisogno che le ferrovie concesse funzionino come debbono e che gli operai che lavorano in queste ferrovie abbiano il giusto salario e non si trovino in condizioni di inferiorità rispetto ai loro colleghi alle dipendenze dello Stato. Ritengo che questa rivendicazione, che non è solo nostra, sia sostenuta in questa discussione anche dai colleghi sindacalisti della C.I.S.L.

PRESIDENTE L'onorevole Assessore ai trasporti esprimerà il parere della Giunta nella seduta di mercoledì. In quella seduta, pertanto, proseguirà l'esame dell'emendamento.

Intanto metto in votazione il paragrafo. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura del paragrafo 25.18.

MEREU, *Segretario ff.*:

Porti e Aeroporti

25.18 - Se è vero che il problema del trasporto, perchè sia suscettibile di una razionale soluzione, deve considerare unitariamente tutti i possibili sistemi del trasporto stesso, è pur vero che — nel caso della Sardegna — l'aspetto principale di detto problema è costituito dai porti.

La conformazione geografica della Sardegna condiziona infatti nettamente i trasporti da e per l'Isola alla funzionalità ed all'efficienza dei suoi porti.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i movimenti generali (arrivi - partenze) dei porti sardi, nella prima, e per confronti, quelli dei porti nazionali, nella seconda fra gli anni 1954 e 1960.

Tab. I.H.F. - *Movimento Generale nei porti sardi (Arrivi e partenze).*

ANNI	N A V I		STAZZA NETTA		M E R C I		PASSEGGERI	
	N°	INDICE 1954= 100	Tonn. (migl.)	INDICE 1954= 100	Tonn. (migl.)	INDICE 1954= 100	N°	INDICE 1954= 100
1954	36.990	100	8.323	100	2.774	100	1.060.668	100
1955	36.443	98	8.706	105	2.963	107	1.148.078	108
1956	36.966	100	9.016	108	3.088	111	1.317.148	124
1957	38.430	104	9.752	117	3.061	110	1.399.996	132
1958	38.083	103	11.471	138	2.829	102	1.323.360	125
1959	39.299	106	11.550	139	2.897	104	1.259.636	119
1960	40.976	111	12.502	150	3.229	116	1.474.612	139

Tab. I.H.G. - *Movimento generale nei porti nazionali (Arrivi e partenze).*

ANNI	N A V I		STAZZA NETTA		M E R C I		PASSEGGERI	
	N°	INDICE	Migliaia Tonn.	INDICE	Migliaia Tonn.	INDICE	N°	INDICE
1954	275.068	100	148.962	100	58.278	100	8.111.966	100
1955	280.669	102	155.166	104	65.234	112	8.675.910	107
1956	284.976	104	164.106	110	70.813	122	9.877.561	122
1957	290.898	106	175.803	118	78.530	135	9.979.076	123
1958	298.221	108	195.315	131	79.904	137	10.360.982	128
1959	306.776	112	201.390	135	84.361	145	10.007.842	123
1960	334.577	122	231.770	156	101.769	175	10.928.776	135

Dall'esame dei dati si rileva:

a) il numero delle navi arrivate e partite dalla Sardegna si è mantenuto pressochè stazionario fino al 1958, ed ha subito un aumento nel 1959 e 1960.

Nei porti nazionali, invece, l'incremento del numero delle navi è stato costante, e percentualmente maggiore di quello relativo ai porti sardi;

b) il volume delle merci sbarcate ed imbarcate nei porti sardi, dopo un primo graduale aumento fra gli anni 1954 e 1957, ha subito una notevole flessione nel 1958 e nel 1959, ed è nuovamente aumentato nel 1960, toccando in quest'anno la punta massima. Per quanto riguarda i porti nazionali si è sempre avuto un notevole incremento, sempre percentualmente superiore a quello dei porti sardi;

c) il numero dei passeggeri è gradualmente aumentato, sia per la Sardegna che per l'Italia, in misura percentuale pressochè uguale.

Da quanto detto, soprattutto col riguardo al traffico delle merci, appare che i porti sardi presentano un grado di efficienza nettamente inferiore di quello dei porti nazionali.

Ciò è tanto più grave in quanto il sistema di comunicazione per via mare è l'unico possibile per il traffico merci da e per la Sardegna, mentre il continente italiano può utilizzare in misura notevole le vie di comunicazione stradali e ferroviarie.

La situazione attuale inoltre subirà un notevole appesantimento non appena l'economia dell'Isola comincerà a risentire gli effetti del Piano di rinascita.

L'obiettivo che si pone è pertanto di conseguire la massima economicità generale di gestione, al fine di diminuire i costi di imbarco e di sbarco.

Il raggiungimento di un tale obiettivo sarà perseguito attraverso un doppio ordine di interventi:

a) di carattere strumentale, allo scopo di aumentare la capacità ricettiva dei porti e di

migliorarne e adeguarne le attrezzature meccaniche;

b) di carattere tariffario e organizzativo.

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

TORRENTE, Segretario:

«Alla fine del paragrafo aggiungere: "L'Amministrazione regionale, nel settore del lavoro portuale promuoverà una politica volta alla difesa e al potenziamento delle compagnie e gruppi portuali. A tal fine la Giunta regionale promuoverà: a) la gestione pubblica dei porti sardi, mediante la costituzione di un Consorzio regionale, con la partecipazione della Regione, degli Enti locali interessati, dei Sindacati, delle compagnie e gruppi portuali, allo scopo di assicurare una politica unitaria del lavoro portuale e l'ampliamento dei compiti e delle funzioni delle compagnie e gruppi portuali e lo sviluppo organico dei porti sardi; b) la costituzione di 'gruppi portuali' in tutti gli scali marittimi nei quali si effettuano operazioni di imbarco e sbarco e ove non esistano i gruppi regolarmente costituiti"».

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

MANCA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, una delle conclusioni cui pervenne la Commissione che concluse gli studi preliminari sul Piano di rinascita della Sardegna fu questa: che ogni processo di sviluppo economico dell'Isola è condizionato alla risoluzione del problema dei trasporti. Tale conclusione riguardava essenzialmente due aspetti del problema dei trasporti: uno relativo al collegamento della rete dei trasporti all'interno della nostra Isola, l'altro relativo al collegamento tra la nostra Isola e la Penisola. Particolarmente in questo ultimo aspetto, la Commissione di studio intravvide una delle maggiori strozzature che impedivano lo sviluppo economico della nostra Isola.

Con questo giudizio della Commissione se da una parte si voleva indicare una effettiva strozzatura che impediva lo sviluppo economico della nostra Isola, dall'altra si voleva indicare più concretamente nella presenza e nella attività delle compagnie portuali e nelle conseguenti quote di transito cui erano sottoposte le merci uno degli ostacoli principali allo sviluppo. Ma non vi ha dubbio, però, che nel momento in cui la Commissione di studio individuava nei porti una delle fondamentali strozzature mentre da un lato tentava di avvalorare il suo giudizio chiamando in causa le attività delle compagnie portuali, dall'altro indicava molto concretamente e con estrema chiarezza nei porti uno dei problemi principali su cui si doveva esercitare l'attenzione della pubblica autorità regionale e nazionale.

Non credo che convenisse alla Commissione di studio, e successivamente al Gruppo di lavoro e alla stessa Giunta regionale, affrontare nel suo complesso questo problema. La lotta per la soluzione di questo problema infatti non poteva essere troppo facile per la competenza che sui porti hanno alcuni Ministeri. Ecco perchè si è sempre voluto intravedere nella presenza delle compagnie portuali la sostanza della strozzatura denunciata in un primo momento dalla Commissione di studio. Non a caso nella prima elaborazione del disegno di legge sul Piano di rinascita fu incluso un articolo, l'articolo 10, successivamente modificato, mi pare, in articolo 24, attraverso il quale si chiedeva una radicale riforma, un radicale mutamento nelle competenze delle compagnie portuali e nelle cosiddette «autonomie funzionali». Fortunatamente, con la lotta condotta dai portuali, dopo un ampio dibattito parlamentare questa norma scomparve. Non credo tuttavia che la tendenza a vedere ancora oggi la causa della strozzatura dei traffici marittimi nella presenza delle compagnie portuali, sia definitivamente scomparsa. E l'Assessore ai trasporti pare confermarlo.

La Giunta pare essere sempre dell'opinione di portare ulteriormente avanti la battaglia contro le compagnie portuali. E la ragione di questo orientamento è fin troppo chiara. Cer-

tamente più costosa dal punto di vista politico sarebbe la battaglia in direzione di alcuni Ministeri che hanno competenza nell'ambito dei porti, per individuare la vera strozzatura dei traffici marittimi! Più difficile e incerta sarebbe la battaglia contro il Ministero della marina mercantile, ad esempio, o il Ministero dei lavori pubblici, o lo stesso Ministero dei trasporti!

La posizione della Giunta, onorevole Assessore, ha un chiaro significato politico; vale a rendere un concreto servizio alle grosse imprese industriali che vanno insediandosi nelle aree e nei nuclei di industrializzazione. Non sono forse queste imprese, non sono forse i monopoli ad aver chiesto già da qualche anno in tutta Italia le autonomie funzionali? Non sono state forse queste stesse società a rivendicare che la legge sul Piano di rinascita contenesse una precisa norma per rendere possibili le autonomie funzionali all'interno dei porti? La Giunta ha, dunque, assunto una posizione politica che, pur muovendo da giuste esigenze, nella sostanza diventa se non proprio reazionaria, tale comunque da favorire gli interessi delle grandi aziende e delle grosse imprese monopolistiche che intendono insediarsi soprattutto nelle aree e nei nuclei di industrializzazione.

Si va ora affermando una nuova teoria che, nella sostanza, tende a raggiungere per altre vie lo scopo delle autonomie funzionali. Questa nuova teoria, che certamente troverà concreta applicazione e realizzazione, è quella dei porti cosiddetti industriali, che dovrebbero sorgere accanto o nelle adiacenze dei tradizionali porti, e comunque ai limiti delle aree e dei nuclei di industrializzazione. In questo modo si dovrebbe aggirare l'ostacolo delle autonomie funzionali, si dovrebbero superare con un balzo le responsabilità dei Ministeri per la inefficienza dei porti già esistenti e soprattutto si dovrebbero rispettare le esigenze e le pretese delle grosse imprese monopolistiche per le quali si costituiscono porti speciali nei quali non potranno operare le compagnie portuali. Onorevole Assessore, anche se la Giunta, come ella ha affermato, è ancora del parere...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. L'affermazione è sua, onorevole Manca.

MANCA (P.C.I.). Mi pareva avesse fatto un cenno del capo per significare che la Giunta era rimasta sempre favorevole...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Le organizzazioni economiche sono di quell'avviso.

MANCA (P.C.I.). Debbo, dunque, trarre la conclusione che la Giunta è di diverso avviso. E' utile forse ricordare a questo proposito che la questione ha avuto una sua regolamentazione, con una legge dell'ottobre scorso, attraverso la quale si consente alla Cassa per il Mezzogiorno di intervenire per il finanziamento dei porti ubicati nell'Italia meridionale. Con questa norma si stanno creando le basi giuridiche e finanziarie per intervenire nella costruzione dei porti cosiddetti industriali nelle aree e nei nuclei di industrializzazione. Il problema verrà impostato a questo modo nel caso in cui i lavoratori e il movimento democratico non riescano a impedirlo con la loro lotta politica e sindacale. Il problema della organizzazione del lavoro e della attività all'interno dei porti tradizionali rimane comunque immutato, tanto che oggi ai problemi rimasti insoluti si aggiunge un nuovo problema, che, pure essendo stato risolto in altri porti del nostro Paese, è nuovo per la Sardegna. E' il problema delle attrezzature per la conservazione dei prodotti.

La questione dei porti nel suo complesso è diventata ormai estremamente grave e pregiudizievole per lo sviluppo economico della nostra Isola. Questi, onorevole Contu, sono argomenti nuovi...

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore all'igiene e sanità*. Perchè si rivolge a me?

MANCA (P.C.I.). So che lei si è interessato di queste questioni in altre occasioni.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore all'igiene e sa-*

nità. Se anche lei fosse condannato a sentire sempre lo stesso disco...!

MANCA (P.C.I.). Onorevole Contu, in questo caso i condannati non sarebbero quelli che devono ascoltare bensì quelli che devono parlare: chi ascolta è libero anche di uscire dall'Aula e di ritornarvi ben riposato. Comunque, ritengo che il dibattito in corso, quantunque ci tenga impegnati ormai da diversi giorni, non possa essere considerato da chicchessia una condanna o un supplizio.

Dicevo che oggi il problema in questione è diventato nel suo complesso estremamente grave e rischia di diventare pregiudizievole per lo sviluppo delle attività economiche della nostra Isola. Non cito casi particolari o lamentele di singoli operatori economici, nè tanto meno ritengo di dover parlare del potenziamento di questo o quell'altro porto: ormai tutti i porti della Sardegna hanno bisogno di essere potenziati, di essere dotati di attrezzature adatte alle nuove esigenze, che vanno maturandosi, e soprattutto di essere ammodernati nel quadro di un piano organico, di una visione organica del problema.

Troppo spesso noi Sardi a torto riteniamo di vivere in una regione come tante altre del nostro Paese, per cui ci accade, come nella discussione in corso, di vedere tutta una serie di problemi, di natura economica e sociale, sotto un profilo valido oltre che per la Sardegna, anche per le Marche, la Calabria e altre regioni, trascurando la particolare situazione geografica della nostra Isola. In realtà, molti di questi problemi si collocano sotto una luce propria, singolare, particolare, sotto un proprio profilo: sono quelli dell'agricoltura, dell'industria. Anche il problema dello spostamento delle popolazioni sarde, sia verso il Nord che all'interno della Sardegna, si pone in termini completamente diversi: da Roma si va a Firenze in meno di tre ore; dall'isola di La Maddalena per venire a Cagliari si impiegano sette ore. Quindi questi problemi e tutta una serie di altri analoghi acquistano in Sardegna una luce completamente diversa da quella che acquistano in altre parti del nostro Paese.

Aggiungo che sono del parere che questi problemi acquistano una singolarità propria anche rispetto alla Sicilia, se non altro per la semplice ragione che la stragrande maggioranza dei Siciliani che voglia recarsi per ferrovia nella Penisola lo fa senza effettuare alcun trasbordo. Se poi consideriamo la distanza che esiste tra la Penisola e la Sicilia e la diversa distanza che esiste fra la Sardegna e la Penisola, dobbiamo concludere che da noi tutta una serie di problemi acquista un carattere diverso. Di conseguenza, il ragionamento che noi dobbiamo fare quando discutiamo su questi problemi deve essenzialmente essere peculiare. Qualcuno potrà osservare che nei nostri discorsi, per la semplice ragione che son fatti in Sardegna, da uomini che vivono la vita politica sarda, queste considerazioni devono essere implicite. Ebbene, molto spesso ciò non accade.

Affrontare e risolvere i principali problemi dei porti significa sbloccare una situazione che produce effetti economici negativi in quasi tutti i campi dell'attività produttiva. In varie occasioni abbiamo parlato in questa sede dell'insufficienza dei nostri porti. Oggi rapidamente sottolineiamo ancora una volta questa insufficienza, ma appuntiamo maggiormente l'attenzione sul contenuto del nostro emendamento, perchè desideriamo che questo problema sia inserito nel programma come impegno programmatico dell'attività futura della Giunta regionale, come impegno programmatico del nostro Consiglio, come punto preciso di attuazione del Piano di rinascita.

Nel corso di alcuni anni questi problemi possono essere affrontati e risolti in tutti i vari aspetti. Le insufficienze sono varie e molteplici e investono tutta la vita dei porti della nostra Isola. Non vi è aspetto nell'attività dei nostri porti che non risulti insufficiente o inadeguato. Qualcuno di questi aspetti è stato anche richiamato nel corso del dibattito generale, mi pare dall'onorevole Pernis, il quale ha posto in risalto il problema della insufficiente disponibilità delle banchine di attracco per cui siamo costretti spesso ad assistere alla sosta in rada di navi, qualche volta per più di un giorno.

E questo particolarmente nei porti principali, in quello di Cagliari e in quello di Portotorres, che sono i due porti commerciali più importanti della nostra Isola.

A questo proposito io voglio sottolineare un altro problema, che comporta una effettiva perdita economica per la nostra Isola, ed è la capacità dei fondali dei nostri porti. Se i nostri porti, accanto ad una maggiore disponibilità di banchine per attracco, avessero una maggiore capacità di fondali, un determinato trasporto di prodotti in arrivo ed in partenza anzichè essere effettuato in due, tre, quattro viaggi per la stazza del natante limitata in conseguenza appunto dello scarso fondale, della insufficiente disponibilità delle banchine, potrebbe essere effettuato in uno o due viaggi e di conseguenza il costo del trasporto si ridurrebbe. O forse che questa non è una strozzatura nell'ambito della attività che si svolge all'interno dei porti? O forse che la sosta di una nave, di una motonave, di un natante carico, una sosta di uno, due o tre giorni non è un aggravio dei costi? E non costituisce una strozzatura, tutto ciò? Sarà di dimensione minore rispetto a quella sulla quale è appuntata la vostra attenzione, ma è comunque anche essa una strozzatura. E quando, nelle stagioni non troppo propizie, le navi, per la mancanza di banchine di protezione, sono costrette a navigare, a girovagare per ore e ore sul mare aperto perchè è impossibile l'ingresso nei porti e quindi l'attracco, di che cosa si tratta? Non è un altro aspetto della strozzatura che costringe le attività portuali? Una delle navi di linea Portotorres - Genova una mattina è stata costretta a girovagare attorno all'Isola dell'Asinara con 500 e passa passeggeri senza poter entrare in porto. I passeggeri erano bocconi sui ponti per il mal di mare, la nave non poteva entrare in porto per la insufficienza degli ingressi e dei mezzi di protezione ed ha attraccato alle sei del pomeriggio scaricando dei semicadaveri. Perchè?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Il mare era calmo.

MANCA (P.C.I.). No, il mare non era cal-

IV LEGISLATURA

CXLI SEDUTA

16 MARZO 1963

mo, perchè, se così fosse stato, la nave sarebbe entrata in porto. In un porto che si rispetti, le navi entrano e attraccano con qualsiasi mare. Questo è un altro aspetto delle strozzature che affliggono i nostri porti ed aumentano notevolmente i costi dei trasporti.

Vi è inoltre l'insufficienza delle attrezzature a terra per il carico e lo scarico delle merci. Non è necessario essere profondi conoscitori di questi problemi per comprendere la incidenza sui costi che hanno certe insufficienze. Se per scaricare una motonave, in assenza di attrezzature, si è costretti ad inviare una «mano» di 20 persone, è chiaro che in presenza di attrezzature che consentano di ridurre la «mano» da 20 a quattro persone, si realizza una notevole riduzione dei costi di carico e scarico. Il fatto quindi che non vi siano sufficienti attrezzature a terra per il carico e lo scarico delle motonavi è un altro aspetto dell'aggravio dei costi ed è un altro aspetto della strozzatura della quale parlavano i componenti della Commissione di studio per il Piano di rinascita della Sardegna.

Vi è poi il problema della insufficienza o della totale assenza, in taluni nostri porti, dei magazzini di deposito e di conservazione, per cui il deperimento di certi prodotti avviene in un tempo molto più breve del previsto. Nei nostri porti tutti lavorano all'aria aperta per la mancanza di locali che possano ospitare non soltanto gli operatori economici, ma gli stessi lavoratori portuali; tanto è vero che le cosiddette chiamate avvengono sempre all'aperto; talvolta, quando piove, dal porto scappano tutti, proprio perchè non vi è possibilità alcuna di potersi riparare. Un altro aspetto della non buona situazione dei porti sardi è la insufficienza di piazzali per le soste dei mezzi. Qui mi soccorre «La Nuova Sardegna», che riporta, nel numero di oggi, la fotografia di un pezzo meccanico, di un grosso tubo destinato, mi pare, alla cemenzeria di Scala di Giocca, che occupa non so quanti metri quadrati del piazzale del porto di Portotorres da oltre un anno. Non vi sono piazzali per la sosta delle automobili, dei camion, dei vagoni ferroviari, delle merci, e dei passeggeri. In molte occasioni assistiamo

allo spettacolo di una fila interminabile di camion, che attende fuori della cinta portuale per imbarcare merci e prodotti; e molto spesso, per la insufficienza di fondali capaci di accogliere grosse navi, dopo aver fatto la fila per una giornata intera, i camion sono costretti a ripartire ancora carichi. E quando il carico è costituito da prodotti deperibili, in assenza di magazzini di conservazione, sappiamo quel che succede.

Infine, più di una volta, per nostra sfortuna, non soltanto assistiamo alla fila dei camion e delle automobili, ma anche alla ressa dei viaggiatori che vogliono imbarcarsi. Ieri o avantieri, mi pare, i giornali hanno riportato la notizia del varo di una grossa motonave che collegherà l'Italia con i paesi del Nord o del Sud America trasportando 800 passeggeri. Ma le nostre motonavi di linea nei periodi estivi, tutti i giorni trasportano 800 - 900 passeggeri, tutti i giorni, e rispetto a quella motonave sono delle barchette. Che questo problema si possa risolvere con l'impiego di motonavi di stazza superiore, stante la attuale disponibilità di banchine e di sufficienti fondali, non mi pare possibile. Non voglio esprimere a tal proposito un giudizio definitivo, ma proprio non mi pare possibile. Credo che saremo costretti ancora per molti anni ad utilizzare motonavi di stazza uguale a quella delle motonavi attualmente in servizio.

Insomma, una soluzione al problema del coordinamento portuale è oggi indispensabile. Non deve accadere, infatti, che un ente o un Ministero, per conto proprio, stabiliscano quando e come le banchine devono essere costruite; quando e come una draga deve spostarsi da un porto all'altro; quando e come deve essere costruita una nave traghetto; quando e come deve essere rinnovata una nave di linea per noi per poi, tra l'altro, giungere alla costruzione delle navi pullmann che collegano Olbia con Civitavecchia e sulle quali la stragrande maggioranza dei passeggeri ha espresso dei giudizi profondamente negativi. Questo è un aspetto, forse, che non interessa direttamente il problema che stiamo trattando, ma spesso assistiamo ad una autentica ressa di passeggeri

che si accalcano nei porti senza poter trovare alcuna possibilità di riparo, quando poi non accada che una gran parte di essi rimanga a terra. In questo caso, come dicevo più in là, alle insufficienze tradizionali si aggiungono le nuove insufficienze, tutte comunque collegate alla limitata capacità, alla scarsa modernità e alle insufficienti attrezzature dei porti.

Possiamo quindi concludere che nei nostri porti in tutti i periodi dell'anno regna sovrana la confusione. Chi sono gli organi e gli enti che possono intervenire ad eliminarla?

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. Certamente non le compagnie portuali.

MANCA (P.C.I.). D'accordo. La compagnia portuale, come dimostrerò più avanti, conta molto poco, anzi pochissimo.

Regna, dicevo, sovrana la confusione per quasi tutto l'anno nei nostri porti. Chi può intervenire? Ecco l'interrogativo che ci poniamo. Viene spontaneo a tutti noi affermare che chi ha il potere di intervenire nei porti è la Capitaneria di porto. Ma, per quanto riguarda tutta la serie di insufficienze di cui ho parlato, le Capitanerie di porto certamente hanno ben poche possibilità di intervenire, salvo che per le consuete burocratiche segnalazioni alle quali sono abituati gran parte dei funzionari dello Stato italiano, senza offesa per alcuno. Non esiste nella nostra regione un organo quale è quello che chiediamo, un organo che possa assolvere ad una funzione di coordinamento delle iniziative e degli interventi da operarsi nei porti della nostra Isola. Il potere pubblico, o i vari poteri pubblici e il potere privato confluiscono all'interno del porto in una attività estremamente complessa, farraginosa, assolutamente non coordinata, tanto da accrescere quella confusione della quale parlavo prima, in una molteplicità di piccoli incarichi che rende la situazione in alcuni momenti semplicemente spaventosa.

Si potrebbe osservare che, in realtà, ciascuna di queste autorità, sia che esse appartengano al potere pubblico sia che provengano dal set-

tore privato, agisce nell'ambito delle proprie competenze. In realtà, accade esattamente il contrario. Ciascun potere sconfinava nel potere o nella sfera di competenza degli altri; la responsabilità del Ministero della marina mercantile, ad esempio, rimbalza sul Ministero dei lavori pubblici e la responsabilità del Ministero dei lavori pubblici su quello dei trasporti. In genere noi siamo portati a pensare, quando andiamo più in là della Capitaneria di porto, che il responsabile diretto sia il Ministero della marina mercantile. Anche qui, secondo me, facciamo una valutazione piuttosto limitata delle competenze che esistono all'interno dei nostri porti. In verità, accanto alle competenze del Ministero della marina mercantile abbiamo le competenze del Ministero dei lavori pubblici, quelle del Ministero delle finanze, del Ministero dell'interno, del Ministero dei trasporti, del Ministero dell'industria e commercio, e, se vogliamo, in Sardegna, per mezzo delle Camere di commercio, le competenze dell'Assessorato all'industria e commercio. Accanto a queste varie competenze confluisce nei porti tutta una serie di competenze che riguardano i privati operatori. Poi ancora quelle delle compagnie portuali; all'interno delle quali confluiscono vari interessi, giacché questi organismi non sono altro che l'espressione organizzata a livello giuridico dei lavoratori dei porti, che a loro volta si dividono in categorie: lavoratori cosiddetti permanenti, cioè gli iscritti a ruolo, lavoratori occasionali di prima chiamata, che hanno la preferenza ad essere chiamati a lavorare in determinate circostanze, e infine lavoratori occasionali. Che cosa avviene? Che, per il fatto che non vi sia un deciso coordinamento in materia di lavoro portuale, abbiamo in ciascun porto della Sardegna una diversa tariffa per lo stesso prodotto, o per la stessa merce, o per le stesse operazioni. Conseguentemente si ha anche un diverso salario da un porto ad un altro, e quindi tutto un trattamento previdenziale e normativo ampiamente variato. Non vi ha dubbio che, se queste differenze di trattamento fossero orientate verso i livelli più elevati, cioè verso i livelli salariali raggiunti in porti come Livorno, Piom-

bino eccetera, si potrebbe anche rinunciare a mettere in discussione questo aspetto della questione. Purtroppo, però, essendo i salari una conseguenza delle tariffe ed essendo quindi le tariffe determinate porto per porto anche in questo caso con la concorrenza e con il contributo di vari enti e di varie persone, ne risulta un trattamento salariale eccessivamente differenziato. Per contro, il trattamento di una altra categoria di lavoratori che opera nei porti, quella dei portabagagli, è, almeno in partenza, uguale in tutto il Paese ed è legato esclusivamente al volume dei passeggeri. Per le operazioni di imbarco e sbarco, invece, questo non avviene, e ciascun porto ha le sue tariffe. E ciò, non vi è dubbio, crea grossi problemi all'interno del porto.

Sto per avviarmi alla conclusione. Mi preme ancora sottolineare la presenza nei porti degli operatori che si interessano, appunto, delle operazioni di imbarco e sbarco, perchè soltanto in tal modo i colleghi possono comprendere i motivi per cui noi proponiamo la costituzione di un Consorzio fra gli stessi. Vi sono, quindi, le imprese di imbarchi e sbarchi, le agenzie marittime di navigazione, gli spedizionieri e gli agenti marittimi, tutti operatori che in genere sono in contrasto tra di loro. Si comprende perfettamente, pertanto, come la funzione di interesse generale, di carattere pubblico cui assolve il porto, che può essere considerato un'azienda pubblica, in presenza di tutti questi interessi contrastanti, risulti, anche sul piano economico, profondamente alterata. Voglio ancora aggiungere che per il porto di Cagliari a tutti questi operatori si aggiunge ancora un'altra impresa, quella cioè che gestisce i mezzi meccanici, con la violazione della legge che non consente agli appaltatori il subappalto della mano d'opera. Se io sono proprietario dei mezzi meccanici e subappalto quella parte di lavoro manuale che è collegato all'uso di tali mezzi, violo la legge. E' dunque necessaria la costituzione di un ente che coordini le varie esigenze e anche le varie pretese, se non vogliamo che sorgano rivendicazioni e vertenze.

Nei porti esistono infine altri gruppi di

lavoratori: i piloti, gli ormeggiatori e i marittimi imbarcati sui rimorchiatori. Ora ciascuno di questi gruppi di lavoratori agisce con una propria gestione, con una direzione autonoma. E non può essere che così, quando si tratta di imprese private o di agenzie o di agenti marittimi. Tutti questi elementi contribuiscono a creare quel caos di cui parlavo prima e che non deriva soltanto dalla scarsità, dalla insufficienza dei beni fissi delle banchine, dei fondali, delle attrezzature, ma anche dalla disordinata presenza nei nostri porti di tutti questi operatori.

In assenza di un preciso coordinamento capitano o potrebbero capitare le cose più strane. La Cementi Alba, ad esempio, fa un contratto, supponiamo, per l'imbarco del cemento con la compagnia portuale di Portotorres. Nello stesso tempo, però, tratta con la compagnia portuale di Alghero, offre una tariffa inferiore e decide quindi che il lavoro di imbarco del cemento si faccia ad Alghero anzichè a Portotorres. Capita così che il porto di Alghero, che è un piccolo porto e non ha mai avuto un grande volume di traffico, si debba attrezzare in un certo modo. Quando questo sta per acquistare certe attrezzature, capita che la Cementi Alba cambia parere e ritorni a Portotorres. I lavoratori portuali di Alghero, che avevano già predisposto mezzi, strumenti, apparecchiature eccetera, si trovano così di colpo in assenza di un lavoro continuativo quale poteva essere l'imbarco del cemento. Chi ha influito sulle decisioni della Cementi Alba? Potrebbero essere stati i capitani di porto, comandanti delle navi; molto spesso essi dichiarano che in questo e quel porto, per ragioni di sicurezza non intendono far approdare le loro navi. Un prodotto destinato al Nord della Sardegna o in partenza dal Nord della Sardegna, ad esempio, dev'essere scaricato o caricato a Cagliari con notevole aggravio dei costi di trasporto. Ecco un'altra strozzatura che mi premeva sottolineare.

In definitiva, ogni compagnia, in assenza di un organo di coordinamento, ogni commissione portuale, ogni operatore che operi nell'ambito dei porti, provoca e alimenta continuamente

una serie di squilibri, per cui in molti aspetti dell'attività portuale esiste una completa anarchia. Non parliamo poi dell'assistenza e della previdenza di cui beneficiano i portuali, perchè anche in questo campo esiste completo disordine. La presenza di un consorzio può introdurre un serio elemento di coordinamento. Tale consorzio ha pertanto una sua ragione di esistere, così come ha una sua ragione la presenza in esso degli Enti locali interessati. Mi risulta che i Comuni che hanno interessi sui porti hanno l'obbligo, hanno il dovere, adesso non ricordo più in base a quale legge, di intervenire anche finanziariamente per la realizzazione di alcune opere portuali, mentre non hanno diritto alcuno ad intervenire per determinare all'interno del porto interventi da parte dei vari Ministeri per realizzare le opere di ammodernamento indispensabili.

Il Consorzio rappresenterebbe un organismo di grande autorità per le iniziative concernenti le esigenze nei porti; introdurrebbe, cioè, un elemento di razionale organizzazione o riorganizzazione del lavoro e delle attività che si svolgono all'interno dei porti. Il consorzio varrebbe non soltanto a sostenere l'esigenza di un continuo ammodernamento dei porti e delle attrezzature portuali, ma anche a sostenere e tutelare meglio gli interessi dei lavoratori e quindi l'interesse generale della nostra Isola. In tal modo si giungerebbe ad annullare effettivamente una delle più gravi strozzature e non nelle limitate misure proposte dalla Commissione di studio per il Piano di rinascita della Sardegna.

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. Chiedo che anche l'emendamento in discussione venga aggiunto a quelli che verranno discussi nella seduta di mercoledì prossimo.

PRESIDENTE. D'accordo. Metto in votazione il paragrafo 25.18. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dei paragrafi dal 25.19 al 25.24.

TORRENTE, Segretario:

25.19 - I porti sardi si dividono in due categorie: - a) - Porti statali di 2.a classe (Cagliari - Portotorres - Olbia - S. Antioco), e di 3.a classe (Portovesme - Bosa - Alghero - Arbatax - Carloforte - La Maddalena); b) - Porti regionali di IV classe (Teulada - Calasetta - Palau - La Caletta - Calagonone).

n.b. Il porto di Oristano è stato classificato di 3.a classe su richiesta di quel Comune; il porto di S. Teresa di Gallura è considerato di 3.a classe per le opere foranee, e porto di 4.a classe per quelle interne.

25.20 - Una prima analisi statistica del movimento dei porti statali sardi fra gli anni 1954 e 1961 permette di suddividere i porti stessi in tre categorie: a) - porti con attività in regresso; b) - porti con attività praticamente stazionaria; c) - porti con attività in progresso (vedi tabella n. 1 in allegato).

Alla prima categoria appartengono i porti di Arbatax, Bosa, S. Antioco; alla seconda quelli di Alghero, Carloforte e Olbia; alla terza quelli di Cagliari, Portotorres, Portovesme, La Maddalena, S. Teresa di Gallura, e Torregrande.

Una simile distinzione impone tuttavia alcune considerazioni. Fra i porti con attività in regresso, Arbatax e S. Antioco risentono della crisi dei centri carboniferi, mentre Bosa deve il suo regresso alla carenza della capacità ricettiva ed all'insufficienza delle attrezzature portuali che non consentono il naturale sbocco al mare di un notevole *hinterland* che comprende la Planargia ed il Marghine. Per Arbatax, la installazione e la successiva produzione della cartiera, già in fase di realizzazione, aumenterà considerevolmente il traffico portuale: la esportazione prevista del lavorato è dell'ordine di 200.000 quintali annui.

Per i porti con attività praticamente stazionaria, Carloforte ed Alghero si trovano in condizioni analoghe a quelle di Bosa, con particolare riguardo per Alghero in relazione agli incrementi della produzione della Nurra. Inol-

tre, per Olbia, la stazionarietà del traffico è un sintomo positivo, in quanto il mancato incremento è dovuto alla istituzione delle linee dirette Cagliari - Civitavecchia e Portotorres - Genova.

25.21 - Il Piano dei porti di 4.a classe, di competenza regionale, era stato predisposto soprattutto al fine di richiamare le popolazioni sarde verso il mare, con la creazione di nuovi ed attrezzati approdi e rifugi per il piccolo e medio cabotaggio per la pesca d'altura.

I porti potenziati, o parzialmente ricostruiti *ex novo* sono quelli di Calasetta, Calagonone, La Caletta, Castel Sardo, Palau, Fertilia, Buggeru e Teulada.

La loro funzione va vista sotto il profilo dell'inserimento lungo la costa; di un certo numero di approdi attrezzati dai porti di 2.a e di 3.a classe.

La Sardegna, infatti, nonostante il notevole sviluppo costiero — pari a circa 1850 Km. — possedeva un numero di porti relativamente limitato. L'inserimento fra questi, dei porti di 4.a classe ha consentito di avviare a valorizzazione gli *hinterland* ad essi relativi, offrendo un più rapido ed agevole sbocco al mare.

25.22 - Ovviamente, le due cennate categorie di porti, investendo campi diversi dell'attività economica, propongono problemi distinti che possono essere studiati separatamente.

Infatti, mentre i porti statali estendono la loro influenza su una vasta area economica e geografica, l'importanza dei porti di 4.a classe va valutata sotto il profilo sociale e nell'ambito della limitata economia della zona direttamente interessata.

25.23 - Per quanto riguarda i porti statali, l'esame dei dati statistici concernenti il volume del traffico sta ad indicare anche attualmente l'esistenza di una notevole strozzatura nel sistema dei trasporti marittimi.

Se inoltre, da considerazioni statiche, si passa a prospezioni di carattere dinamico, attraverso l'esame di tutte le iniziative industriali che intendono localizzarsi in Sardegna, l'affermazione fatta risulta ulteriormente confermata.

Infatti secondo le conclusioni alle quali per-

viene la relazione sull'industria, gli investimenti globali nel settore, durante il periodo del Piano, sono valutati intorno ai 550-650 miliardi, e l'incremento del reddito del settore ad oltre 200 miliardi.

25.24 - Appare pertanto evidente che, date le dimensioni che il problema dei trasporti marittimi assumerà, la sua risoluzione non potrà che essere demandata all'intervento ordinario e straordinario dello Stato, mentre l'intervento del Piano dovrà concretarsi prevalentemente nella indicazione degli indirizzi in armonia con le finalità del Piano stesso, oltre che in qualche intervento aggiuntivo di urgenza.

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 25.25.

TORRENTE, Segretario:

25.25 - Anche a voler considerare le sole iniziative che con tutta probabilità si realizzeranno entro il 1965-66, l'attrezzatura attuale dei porti sardi è affatto insufficiente.

Come appare dalla Tab. all. 2 della relazione industria il totale di tali iniziative è di circa 270 miliardi, e si ripartiscono percentualmente nelle varie zone della Sardegna nel modo seguente:

N°	Z O N A	N°	Investimento	%
1	Sassari	36	110.453.2	41,00
2	Tempio	2	416.0	0,15
3	Olbia	11	5.309.7	1,97
4	Ozieri	2	550.0	0,20
5	Macomer	5	1.136.5	0,42
6	Nuoro	6	3.103.2	1,15
7	Oristano	12	2.468.4	0,90
8	Laconi	2	93.4	0,03
9	Tonara	4	75.6	0,02
10	Lanusei	15	29.484.0	10,96
11	Iglesias	9	7.802.8	2,90
12	Cagliari	66	89.158.9	33,14
13	Muravera	1	211.8	0,75
14	San Gavino	3	4.337.0	1,61
	Non localizzate	5	14.432.5	4,85
			269.032.9	100,00

Tali investimenti nel campo industriale comporteranno necessariamente una notevole espansione nel settore delle attività terziarie in genere e del commercio in particolare, poichè tale espansione è direttamente correlata con le iniziative industriali su riportate.

L'esame della tabella mette in rilievo che i porti maggiormente interessati dal processo di sviluppo industriale e commerciale in atto, sono nell'ordine quelli di Cagliari, di Portotorres, Arbatax e Portovesme, e, in misura finora limitata, anche Olbia.

Devono pertanto essere fin d'ora affrontati i problemi relativi a questi porti, al fine di evitare l'aggravarsi delle attuali strozzature nell'ambito della realizzazione del processo di sviluppo.

PRESIDENTE. A questo paragrafo sono stati presentati tre emendamenti. Se ne dia lettura.

TORRENTE, Segretario:

Emendamento soppressivo Peralda - Puddu - Cambosu:

«Nell'ultima parte del quarto comma, dopo le parole "Cagliari, di Porto Torres, Arbatax e Porto Vesme e..." sopprimere le parole:" in misura finora limitata, anche"».

Emendamento sostitutivo parziale Peralda - Puddu - Cambosu:

«L'ultimo periodo della nota numero 1 è sostituito dal seguente: "Ad ovviare alle gravi carenze dei porti di Cagliari e di Olbia interverrà pertanto il Piano di rinascita"».

Emendamento soppressivo parziale De Magistris - Mereu - Angius:

«Nella nota sopprimere il periodo: "Ad eliminare le carenze del porto di Cagliari, interverrà pertanto il Piano di rinascita"».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Puddu per illustrare il primo emendamento.

PUDDU (P.S.I.). Signor Presidente, onorevo-

li colleghi, l'emendamento che ho presentato assieme con i colleghi Peralda e Cambosu ha il solo scopo di eliminare una evidente lacuna di questa parte del Piano, cioè la dimenticanza più assoluta del porto di Olbia. Penso non sia necessario spendere troppe parole per convincere e la Giunta e l'onorevole Assessore ai trasporti a far sì che anche il porto di Olbia, che è di vitale importanza per i traffici e per il movimento delle merci di una parte della nostra Isola, venga compreso fra i porti per i quali è previsto un intervento nell'ambito del Piano di rinascita.

Non ho altro da aggiungere perchè penso che la Giunta sia propensa ad accogliere il nostro emendamento.

PRESIDENTE. Ha ancora facoltà di parlare l'onorevole Puddu per illustrare il secondo emendamento.

PUDDU (P.S.I.). Rinuncio alla illustrazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Magistris per illustrare il terzo emendamento.

DE MAGISTRIS (D.C.), relatore di maggioranza. L'emendamento ha uno scopo formale. La nota del paragrafo 25.25 alla quale si riferisce anche l'emendamento dei colleghi socialisti, è essenzialmente esplicativa, mentre l'ultima affermazione in essa contenuta, chiamiamola così, è operativa perchè è contenuta anche nel programma esecutivo. Non vi è, dunque, ragion di essere di una tale affermazione operativa in una esplicativa.

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai lavori pubblici.

DEL RIO (D.C.), Assessore ai lavori pubblici. Signor Presidente, onorevoli colleghi, i consiglieri del Gruppo socialista hanno presentato due gruppi di emendamenti; il primo al Piano generale, il secondo al programma biennale; questi ultimi tendenti a inserire nel programma stesso sostanzialmente quanto richia-

mato dai primi, che la Giunta dichiara di accettare.

Per quanto riguarda il secondo gruppo la Giunta si riserva di esprimere il proprio parere nel momento in cui verranno in discussione. Altrettanto posso dire per l'emendamento che è stato presentato dal collega De Magistris, che tende peraltro ad eliminare una parte del paragrafo del tutto superflua, giacchè, sia nel programma generale che nel piano biennale, si fa cenno alla costruzione di determinate opere nel porto di Cagliari. Anche il discorso sull'aggiuntività, per quanto attiene ai porti, il discorso cioè sulla opportunità di inserire nel Piano di rinascita anche le opere portuali, sarà fatto al momento opportuno.

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

(E' approvato).

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

(E' approvato).

Con questa approvazione viene a cadere il secondo emendamento. Metto ora in votazione il paragrafo 25.25 così come risulta dall'approvazione degli emendamenti. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura del paragrafo 25.26.

TORRENTE, Segretario:

25.26 - Peraltro se è lecito affermare che l'esame della situazione portuale quale si presenta oggi in Sardegna pone su un piano di netta priorità i porti di Cagliari, di Porto Torres, di Arbatax e di Portovesme, bisogna dire che verifiche successive alle tendenze in atto, e che deriveranno da una serie di indagini di base che saranno condotte nel settore, indirizzeranno la programmazione tecnico - economica verso scelte di programmi a lungo termine, ponendoli in chiara correlazione con quelli relativi agli altri aspetti del problema del trasporto in-

terno ed esterno. E siccome il problema generale del trasporto è, nella sua globalità, essenzialmente mutevole, ne discende la opportunità di procedere, per i porti, secondo uno schema di programmazione statica ad interventi progressivi, secondo il quale ogni opera viene realizzata attraverso una scala di provvedimenti alle cui spese parziali corrispondono benefici netti parziali positivi.

La individuazione del tipo e della composizione della scala di provvedimenti al fine di ottenere il massimo beneficio sociale delle somme investite, e del grado più conveniente di esecuzione cui deve essere spinto il relativo progetto, è compito di un tale genere di programmazione.

Seguendo un criterio largamente adottato nella materia, si possono applicare al sistema diversi provvedimenti come ad esempio vari gradi di miglioramento delle attrezzature portuali, dall'ampliamento alla costruzione di esse.

Dopo aver individuato la curva di distribuzione dei vari elementi del sistema in funzione di un parametro che ne misuri la utilizzazione, si procede alla determinazione delle spese parziali e dei benefici parziali relativi ad ogni provvedimento.

La spesa ed il beneficio totali saranno ovviamente dati dalla sommatoria dei singoli elementi parziali, e ciò con riguardo agli interventi operati sugli elementi del sistema per i quali il parametro suddetto sia compreso in un certo intervallo.

Si ottiene così la distribuzione delle opere in progetto in tanti intervalli, caratterizzati dal valore che il parametro di utilizzazione assume nei loro estremi.

Il problema che si pone per la risoluzione di un tale schema è dunque quello di ricercare la distribuzione più conveniente dei suddetti intervalli, quella cioè che renda massima la funzione rappresentatrice dei benefici lasciando costante la funzione della spesa.

PRESIDENTE. A questo paragrafo è stato presentato un emendamento aggiuntivo a firma degli onorevoli Peralda, Puddu e Cambosu. Se ne dia lettura.

TORRENTE, Segretario:

«Al primo comma, nella quarta riga, dopo le parole: "Porto Torres, di Arbatax, di Porto Vesme" aggiungere: "e di Olbia"».

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

PUDDU (P.S.I.). Rinuncio alla illustrazione.

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai lavori pubblici.

DEL RIO (D.C.), Assessore ai lavori pubblici. La Giunta è favorevole all'emendamento.

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

(E' approvato).

Metto in votazione l'emendamento. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dei paragrafi 25.27 e 25.28.

TORRENTE, Segretario:

25.27 - Per quanto riguarda il sistema aeroportuale, la Sardegna è dotata di tre aeroporti ad uso civile, due dei quali (Elmas e Alghero - Fertilia) funzionano regolarmente, ed il terzo (Vena Fiorita - Olbia) dopo un breve periodo di funzionamento nei primi anni del dopoguerra, è stato successivamente chiuso al traffico di linea. Come è stato ricordato in altri capitoli, le necessità di sviluppo dei trasporti verso l'esterno dell'Isola richiedono, a breve scadenza, che anche la capacità del traffico aereo aumenti considerevolmente, scontando almeno il raddoppio nei prossimi quattro o cinque anni.

Il progresso tecnico dei mezzi aerei fa sì che tale sviluppo venga a determinarsi non soltanto con l'aumento dei mezzi aerei stessi e del numero delle corse, ma anche sostanzialmente

con la adozione di nuovi tipi che richiedono adeguamenti particolari delle attrezzature degli aeroporti.

Si tratta naturalmente di problemi che debbono essere risolti in sede nazionale dalla competente Amministrazione e dalla Compagnia di bandiera (Alitalia) che fa capo al Ministero delle partecipazioni statali. In queste sedi competenti, il Governo regionale ha già posto il problema in termini precisi.

Analogamente può dirsi per la riapertura al traffico di linea dell'aeroporto di Vena Fiorita, che è destinato a svolgere una funzione importante di collegamento nella zona nord-orientale dell'Isola resa pressante dalle prospettive a breve scadenza della importante espansione turistica della zona.

Fermo restando quanto detto sopra circa le richieste in sede nazionale, il Piano di rinascita potrà prendere in considerazione la necessità di qualche intervento «aggiuntivo» che si riveli indispensabile per un più tempestivo o più completo assestamento del settore.

Comunicazioni

25.28 - Il sistema delle comunicazioni riguarda i servizi postali, telegrafico e telefonico, gestiti come è noto dalla pubblica Amministrazione i primi due ed il servizio telefonico per quanto attiene alle comunicazioni interurbane, ed a società a partecipazione statale (TETI) per quanto riguarda i servizi telefonici urbani.

Ovviamente lo sviluppo dei suddetti servizi fondamentali è strettamente collegato alla espansione del sistema economico ed all'aumento del livello di vita delle popolazioni, dei progressi del quale rappresenta a sua volta una componente efficace.

I problemi dei necessari adeguamenti dei servizi suddetti sono da proporsi totalmente in sede nazionale, cosa che il Governo regionale ha provveduto a fare.

Peraltro, per il servizio telefonico urbano, orientamenti e dimensioni dello sviluppo sono molto strettamente legati alle iniziative economiche in termini che richiedono la programma-

zione comune ed il più stretto coordinamento di esecuzione.

Il Ministero delle partecipazioni è stato interessato dal Governo regionale perchè la Società a partecipazione statale (TETI) operante in Sardegna attui tempestivamente un programma adeguato di potenziamento che, essendo già stato predisposto di massima, può essere realizzato rapidamente. Il Piano di rinascita potrà prendere in considerazione anche in questo caso interventi a carattere «aggiuntivo» che si rivelino indispensabile alla migliore realizzazione del programma.

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 25.29 al 25.32.

TORRENTE, Segretario:

HABITAT

Considerazioni generali

25.29 - I programmi di intervento adottati dallo Stato per il settore dell'*habitat* presentano due aspetti:

- a) programmi di spesa pubblica generale;
- b) programmi di spesa pubblica straordinaria per le aree depresse.

La politica di intervento si è inoltre concretata in due forme principali, che sono:

a) l'intervento a totale carico della spesa pubblica, in situazioni con carattere di gravità e urgenza;

b) l'intervento integrativo, attraverso l'erogazione di contributi.

A tal fine, lo Stato ha in atto una serie di provvedimenti legislativi, i più importanti dei quali sono:

— la legge 3.10.1949, n. 589, e successive modificazioni, che prevede la concessione ai Comuni di contributi 35ennali per la costruzione e la sistemazione di tutti i servizi di carattere pubblico (fognature, acquedotti, mattatoi eccetera);

— il 2.o piano settennale dell'Ina-Casa (legge 26.11.1955, n. 1148);

— il piano decennale di intervento per la costruzione di abitazioni per lavoratori agricoli (legge 30.12.1960, n. 1676);

— il piano di intervento con contributi 35ennali per la costruzione e l'adeguamento dell'edilizia scolastica (legge 3.10.1949 n. 589, integrata dalla legge 9.10.1954, n. 645);

— il piano verde (legge 2.6.1961, n. 454), che prevede agevolazioni per gli interventi operati nei centri rurali, sia da parte dei privati che da parte dei vari Enti riforma.

E' inoltre allo studio in Parlamento un piano generale di intervento per gli Ospedali, di cui, come prima parte esecutiva, può essere considerato quello già operato dalla Cassa come programma di urgenza.

Benchè lo sforzo cui lo Stato si è sottoposto per alleviare la precaria situazione nel settore dell'*habitat* in senso ampio sia notevole, si è dimostrato tuttavia necessario ampliarne la portata ed insieme coordinarne gli indirizzi per inquadrarli in un contesto urbanistico di vasto respiro, nell'ambito del quale tutti gli interventi operabili possono trovare una armonica composizione.

A tal fine, il Ministro dei LL.PP. ha recentemente presentato un disegno di legge, volto al raggiungimento dell'obiettivo suddetto. In conformità di questo tipo di discorso urbanistico, la cui caratteristica è di razionalizzare e tipicizzare gli interventi, la Cassa per il Mezzogiorno ha adottato primariamente una politica basata sulla sistemazione del territorio attraverso la predisposizione delle infrastrutture civili. Ed ha, in un secondo tempo, introdotto un ulteriore sistema di incentivazione (concedendo, ad esempio, contributi per la costruzione di abitazioni nei centri di interesse industriale).

25.30 - Nel settore dell'*habitat*, si trovano in Sardegna problemi comuni alle regioni meno sviluppate del Paese. Essi sono determinati essenzialmente dalla limitata capacità dei Comuni sardi di avvalersi dei benefici delle provvidenze statali, soprattutto per la esiguità dei

IV LEGISLATURA

CXLI SEDUTA

16 MARZO 1963

bilanci comunali insufficienti a concorrere nella misura prevista dai vari disposti legislativi, oltre che, assai spesso, da insufficienze di ordine tecnico e organizzativo.

Per tale motivo, per risolvere sia pure parzialmente alcune situazioni più pressanti, la Regione è intervenuta direttamente nel settore durante il decennio della sua attività.

25.31 - I problemi che dovranno essere affrontati e risolti nel contesto della politica generale di piano, possono pertanto essere individuati nei seguenti:

a) - la costruzione di unità edilizie ed il risanamento di abitazioni malsane.

E' interessante, a tal proposito, esaminare i dati riportati nelle tabelle che seguono:

Tab. I.H.H.

ABITAZIONI

CIRCOSCRIZIONE	A B I T A Z I O N I								INDICE 1961 — 1951=100
	4 Novembre 1951				15 Ottobre 1961				
	Totale		di cui occupate		Totale		di cui occupate		
	Abitazioni	Stanze	Abitazioni	Stanze	Abitazioni	Stanze	Abitazioni	Stanze	
SASSARI	74.738	211.353	71.006	201.211	88.607	283.260	82.692	264.823	134
NUORO	56.104	199.932	53.921	192.221	66.499	242.083	62.548	228.461	121
CAGLIARI	141.611	556.263	133.771	530.687	176.248	715.846	162.347	665.864	129
SARDEGNA	272.953	967.548	258.698	924.119	331.354	1.241.189	307.587	1.159.148	128
ITALIA	11.410.685	37.342.217	10.756.121	35.062.611	14.128.799	47.354.400	13.002.035	43.417.597	127

Tab. I.H.I.

POPOLAZIONE RESIDENTE E INDICE DI AFFOLLAMENTO

CIRCOSCRIZIONE	4 NOVEMBRE 1951		15 OTTOBRE 1961	
	Popolazione residente	Indice di affollamento	Popolazione residente	Indice di affollamento
SASSARI	349.953	1,739	379.817	1,434
NUORO	256.822	1,336	283.062	1,239
CAGLIARI	669.248	1,261	750.410	1,127
SARDEGNA	1.276.023	1,381	1.413.289	1,219
ITALIA	47.515.537	1,355	50.463.762	1,162

Come si vede, mentre il numero delle abitazioni in Sardegna è aumentato in misura percentuale lievemente maggiore di quello dell'Italia (l'indice del 1961 rispetto al 1951 è, per la Sardegna, 128; e, per l'Italia, 127), a tale maggiore aumento non ha corrisposto un miglioramento relativo dell'indice di affollamento. Infatti il rapporto fra gli indici di affollamento relativi all'Italia e alla Sardegna era, nel 1951, «1,13», ed è salito ad «1,17» nel 1961.

Inoltre, se il valore di 1,219 che l'indice di affollamento stesso assume in Sardegna nel 1961 può non essere considerato indicativo di una situazione di gravi dimensioni, è vero peraltro che moltissimi vani statisticamente accertati non posseggono i necessari requisiti di abitabilità nel significato più ampio che può darsi al termine, e che investe — oltre all'aspetto igienico propriamente detto e a quello della stabilità — l'aspetto della funzionalità dell'unità edilizia.

Una dettagliata rilevazione su altri elementi che caratterizzano lo standard qualitativo delle abitazioni (ad es. illuminazione, acqua corrente, servizi igienici, riscaldamento, ecc.) metterebbe certamente in rilievo per la Sardegna un distacco notevolmente maggiore di quello che appare dall'indice di affollamento, da livelli consistenti con le moderne esigenze.

b) La situazione dei centri urbani.

Per molti centri della Sardegna, e soprattutto per i capoluoghi di Provincia, si pone il problema della valorizzazione del centro storico, da perseguirsi nel contesto dei relativi piani regolatori comunali.

E' necessario pertanto procedere alla individuazione della politica urbanistica, e conseguentemente alla conoscenza delle situazioni urbanistiche mediante una serie sistematica di ricerche settoriali chiaramente correlate fra loro. Ricerche che poi consentano di valutare concretamente i vari problemi e di formulare i relativi programmi di intervento.

c) La costruzione e l'ampliamento dei servizi generali.

La Cassa per il Mezzogiorno è intervenuta in Sardegna con soluzioni radicali per gli approvvigionamenti idrici, attraverso la progres-

siva realizzazione di un piano di normalizzazione delle opere di presa e delle reti esterne, per il quale era stata prevista occorrente la somma di L. 45 miliardi. Successivamente aggiornato in considerazione delle zone di rilevante interesse turistico, questo piano prevede occorrente la somma di L. 53 miliardi, con una presuntiva spesa suppletiva di L. 8 miliardi.

Le disponibilità effettive della Cassa per queste opere nel programma 15ennale in corso sono di L. 34 miliardi, e in questo quadro, al 31.12.1961, sono stati finanziati lavori per lire 21 miliardi 609 milioni.

Presenta tuttavia ancora aspetto di notevole gravità il problema delle reti di distribuzione idrica interna e delle fognature. Per quanto riguarda queste opere, sono finora intervenuti: — alcuni Comuni, col sistema della contribuzione statale prevista dalla legge Tupini; — la Regione, nel quadro degli annuali stanziamenti di bilancio; — la stessa Cassa per il Mezzogiorno.

Rimangono peraltro insoddisfatte ancora notevolissime esigenze soprattutto nei centri minori dell'Isola.

d) I nuovi insediamenti.

Il problema dell'insediamento di nuovi complessi urbanistici va considerato principalmente:

- in connessione con lo sviluppo industriale;
- in connessione con lo sviluppo agricolo;
- in connessione con lo sviluppo turistico;
- sotto l'aspetto di insediamento polivalente.

Si determineranno infatti situazioni di congestione demografica, in corrispondenza dei fenomeni immigratori che sono propri dei centri di agglomerazione industriale. A tali situazioni si farà fronte con una politica di sviluppo urbanistico, da determinare in sede di preparazione del Piano Urbanistico Regionale.

Nel contesto di tale piano, verranno iscritti anche i problemi degli insediamenti agricoli e turistici.

Si esaminerà inoltre l'opportunità di creare insediamenti polivalenti, atti cioè a soddisfare le esigenze dei centri ad economia mista.

e) L'edilizia scolastica.

Per quanto attiene al problema dell'edilizia scolastica, si può in generale affermare che la Sardegna risente tutta di una notevole carenza sia di scuole che di aule. Giova a tal proposito esaminare la tabella riportata in allegato che offre un quadro esplicativo della situazione delle scuole elementari. La mancanza di dati completi ed aggiornati nel campo dell'istruzione secondaria, richiede che in tale campo vengano effettuate indagini e rilevazioni dirette.

Dall'analisi dei dati emerge quanto segue:

a) lo squilibrio esistente tra il numero delle classi e quello delle aule disponibili è alquanto elevato per la Sardegna, ed è percentualmente maggiore di quella dell'Italia.

Ciò sta ad indicare che nell'Isola il numero dei turni necessari per ovviare a tale carenza è maggiore che in Italia, con conseguente grave disagio per la popolazione scolastica;

b) gli indici di affollamento calcolati in base al numero delle aule ed in base a quello delle classi, assumono valori più elevati di quelli della media nazionale, e toccano le punte massime nella Provincia di Cagliari;

c) passando all'esame dei dati concernenti i capoluoghi di Provincia, la situazione presenta caratteristiche di maggiore gravità per la città di Nuoro, nelle cui aule il numero dei turni necessari sale a 3,1 e gli indici di affollamento per aula e per classi sono rispettivamente di 62,1 e di 20,1.

25.32 - Da quanto detto, deriva l'esigenza di predisporre con carattere di urgenza il «Piano Regolatore Regionale». Esso è infatti lo strumento conoscitivo e giuridico della pianificazione territoriale dell'*habitat* in generale.

Per la sua formulazione è necessario predisporre tutta una serie di ricerche e di indagini di base che, una volta inquadrare secondo una moderna metodologia, offrono la possibilità di studiare unitariamente il problema e di risolverlo nel suo ambito più ampio.

A tal fine, fra le principali indagini che si effettueranno, si ricordano qui le seguenti:

1 - Indagine sui dati di interesse demografico (importanza numerica della popolazione, sia

naturale che migratoria; la popolazione stabile e fluttuante principalmente in rapporto al movimento turistico ed alla esistenza di attività stagionali, ecc.).

2 - Indagine sui dati di interesse edilizio (indice di affollamento delle abitazioni nelle città; esistenza di vani inabitabili e necessità di risanamento dell'abitato; necessità di opere di consolidamento totale o parziale degli abitati, eccetera).

3 - Indagine sulla situazione delle attività di lavoro (esistenza di zone industriali, commerciali e artigiane, e relativo numero di addetti, attività agricole specialmente in connessione con l'opera di riforma degli appositi Enti e con la necessità di formazione di nuove unità residenziali agricole, sociali, ecc.).

4 - Presenza di fattori capaci di influenzare l'equilibrio e l'assetto degli abitati (problemi del traffico, specie quelli esterni di attraversamento e di scorrimento; necessità di spostamenti o trasformazione degli impianti ferroviari; influenza di altre attrezzature di notevole interesse, come i porti, gli aeroporti, le zone balneari, ecc.; vincoli di carattere monumentale e paesistico; ecc.).

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 25.33.

TORRENTE, Segretario:

25.33 - Le esigenze quantitative che il problema dell'*habitat* presenterà sono certamente tali da non poter essere soddisfatte dalle limitate disponibilità che il Piano di rinascita assegna al settore.

Gli investimenti in abitazioni in questi ultimi anni hanno determinato, in Sardegna, la creazione di 33-34 mila nuovi vani all'anno, per circa il 35 per cento relativi all'edilizia sovvenzionata.

Secondo le prospettive del Piano di rinascita, gli interventi in questo settore nel 12.o biennio di attuazione del Piano stesso, impegneranno

un ammontare complessivo per circa 300 miliardi, che consente la costruzione di 430 mila nuovi vani all'incirca. L'aumento del numero dei vani risulta sensibilmente superiore al previsto incremento demografico, e l'indice di affollamento tenderà quindi ad assumere il valore di circa uno.

Nelle indicazioni suddette non sono comprese le abitazioni rurali che verranno realizzate con gli specifici programmi agricoli; e saranno probabilmente da aggiungere, in una certa misura, anche quelle relative ai nuovi insediamenti turistici e industriali.

Un aspetto particolarmente importante riveste infine il miglioramento qualitativo delle abitazioni, per effetto della maggiore incidenza sul totale delle abitazioni nuove e di quelle risanate.

Nel quadro generale di intervento, il Piano di rinascita si inserisce come elemento di guida e di coordinamento degli investimenti di interesse pubblico, e come elemento correttivo degli investimenti spontanei dell'iniziativa privata.

L'intervento diretto del Piano sarà pertanto limitato, in collegamento con le attività della Regione, alle situazioni di estrema gravità ed urgenza; e quello indiretto alla concessione di contributi integrativi delle altre fonti di finanziamento dello Stato.

In questo secondo caso, esso si articolerà secondo le disposizioni delle leggi 588, contenute negli artt. 13 e 14 nelle forme seguenti:

a) intervento a carattere generale per migliorare il meccanismo di funzionamento tecnico - economico degli Enti locali (art. 13);

b) intervento a carattere contributivo, in misura non superiore al 30 per cento della spesa riconosciuta ammissibile:

— per la sistemazione o ricostruzione di abitazioni malsane o precarie;

— per la costruzione di abitazioni di tipo popolare in nuovi insediamenti (art. 14);

c) interventi di carattere generale, che saranno programmati ai sensi degli artt. 1, 4, 8 della legge 588, i cui criteri potranno essere meglio fissati da apposita legge regionale.

PRESIDENTE. A questo paragrafo è stato presentato un emendamento aggiuntivo a firma degli onorevoli Congiu, Sotgiu Girolamo, Ghirra, Atzeni Licio, Cardia e Manca. Se ne dia lettura.

TORRENTE, *Segretario*:

«Aggiungere la seguente lettera d): "Bonifica delle frazioni minerarie. d) Ai fini di migliorare le condizioni di lavoro, di abitazione, di trasporto e di igiene dei lavoratori dipendenti, la erogazione dei contributi di cui all'art. 26 ultimo comma è subordinata alla presentazione da parte delle aziende interessate di programmi organici per la bonifica edilizia e lo sviluppo dei servizi civili delle frazioni minerarie"».

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

CONGIU (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo presentato un emendamento aggiuntivo al paragrafo 25.33 per sottolineare la particolare situazione di *habitat* delle frazioni minerarie e per richiamare l'attenzione dell'Assessore sulla possibilità di aggiungere agli interventi previsti dal Piano di rinascita in materia di bonifica edilizia anche un intervento, che si presume potrà avere conseguenze positive, da realizzarsi attraverso l'applicazione dell'ultima parte dell'articolo 26 e precisamente dell'ultima parte del terzo comma di questo articolo. Il concetto fondamentale dell'emendamento credo sia essenzialmente questo: sugli stanziamenti del Piano pesano tutta una serie di interventi, che hanno come soggetto fondamentale, per quanto riguarda quelli previsti nell'articolo 13, l'Ente locale. E qui si propongono solo problemi di coordinamento, che hanno per soggetti enti pubblici, Enti locali in particolare e anche privati e come oggetti interventi che richiamano solamente certi orientamenti o certi dettati dalla legge 588.

L'articolo 26, poi, come è noto subordina la concessione dei contributi alle aziende minera-

IV LEGISLATURA

CXLI SEDUTA

16 MARZO 1963

rie, alla valorizzazione integrale delle risorse del sottosuolo e alla attuazione di opere tendenti a migliorare le condizioni di *habitat*, di lavoro, di trasporto, di igiene. Ora, noi riteniamo che con uno sforzo di coordinamento fra il parere e l'approvazione, che a quei programmi relativi alla valorizzazione delle risorse minerarie deve dare l'Assessore all'industria in prima persona, diciamo, e il parere e l'approvazione che deve dare lo stesso l'Assessore per quanto concerne la possibilità di piani intesi a migliorare le condizioni di abitazione e di igiene, si possa utilmente e fruttuosamente affrontare uno dei temi più acuti di sistemazione edilizia in Sardegna.

Noi avremmo potuto, a questo punto, fare praticamente un discorso anche diverso, rivolto a un altro soggetto per questo intervento; avremmo cioè potuto dire che questo intervento sull'*habitat* delle frazioni minerarie potrebbe essere attuato dalla Regione. Abbiamo voluto invece indicare come base di questo intervento l'articolo 26, che si riferisce alle aziende minerarie.

Io credo che questo in discussione sia un emendamento tale da meritare la attenzione della Giunta perchè serve in qualche modo a introdurre il concetto che le aziende minerarie aiutate dal Piano debbano provvedere, come dispone la legge, a certe opere che sino a questo momento non sono riuscite o non hanno voluto realizzare.

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. Sul testo di questo emendamento ho già fatto qualche osservazione nel corso della mattinata in sede di esame di un altro emendamento.

Circa il paragrafo 25.33, se mi è consentito fare una proposta, che in seguito trasformerò in emendamento, innanzitutto sopprimerei la parola «probabilmente» dal comma quarto e poi aggiungerei alla fine dello stesso comma il periodo: «Tra questi ultimi» (cioè «insediamenti industriali») «dovranno trovare adegua-

to posto gli interventi aggiuntivi, ai sensi dell'articolo 14 della legge 588, per programmi organici per la bonifica edilizia e lo sviluppo dei servizi civili delle frazioni minerarie. Rimane salva la norma dell'articolo 26 ultimo comma della legge 588 in ordine alla subordinazione della erogazione di contributi alle aziende minerarie, alla presentazione di programmi organici per l'attuazione di opere atte a migliorare le condizioni di abitazione e di igiene dei lavoratori dipendenti».

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare l'onorevole Assessore ai lavori pubblici. Ne ha facoltà.

DEL RIO (D.C.), Assessore ai lavori pubblici. Anche per quanto riguarda la misura del contributo, poichè l'articolo 14 prevede la misura del 30 per cento del contributo, mentre l'articolo 26 quella del 50 per cento, è meglio riferirsi a quest'ultimo articolo.

PRESIDENTE. I presentatori sono d'accordo a modificare in tal senso l'emendamento?

CONGIU (P.C.I.). Accettiamo questa dizione, che ci sembra più completa.

PRESIDENTE. Sono pervenuti alla Presidenza i due emendamenti annunciati dall'onorevole Assessore all'industria. Se ne dia lettura.

TORRENTE, Segretario:

Emendamento aggiuntivo Melis - Del Rio - Atzeni Alfredo - Contu Anselmo:

«Aggiungere al quarto comma il seguente: "Fra questi ultimi dovranno trovare adeguato posto gli interventi aggiuntivi, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 588, programmi organici per la bonifica edilizia e lo sviluppo dei servizi civili delle frazioni minerarie. Rimane salva la norma dell'art. 26 - ultimo comma - della legge n. 588 in ordine alla subordinazione della erogazione di contributi alle aziende minerarie alla presentazione di programmi organici e per l'attuazione di opere atte a miglio-

re le condizioni di abitazione e di igiene dei lavoratori dipendenti».

Emendamento soppressivo parziale Melis - Del Rio - Atzeni Alfredo - Contu Anselmo:

«Sopprimere al comma quarto - terza riga - la parola "probabilmente"».

PRESIDENTE. Metto in votazione il paragrafo 25.33 e le tabelle che seguono. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

L'emendamento Congiu ed altri si intende ritirato.

Metto in votazione il primo emendamento Melis ed altri. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione il secondo emendamento Melis ed altri. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura del paragrafo 26.01.

TORRENTE, *Segretario:*

26.01 - Nell'ambito del Piano di rinascita, il piano generale degli interventi nel campo della formazione professionale si riferisce al processo di trasformazione economica e sociale delle strutture regionali, in parte già in atto e che dovrebbe accentuarsi nel periodo considerato dal «Piano» secondo le tendenze delle quali si è detto nella prima parte.

Il piano della formazione professionale è elaborato nella previsione che abbia a verificarsi nel periodo dodecennale (tra il 1962 e il 1974) una notevole variazione nella struttura professionale delle forze di lavoro, analoga, nelle sue caratteristiche e nella sua entità, a quella prevista per la grande area meridionale.

In particolare, il piano è concepito in funzione di una riduzione notevole del peso proporzionale della mano d'opera occupata in agricoltura in relazione all'occupazione totale, nonché in funzione della trasformazione in senso produttivistico della stessa agricoltura, specie irrigua, e della nazionalizzazione e modernizzazione del settore terziario. Con questa impostazione

degli interventi, il piano della formazione professionale vuole concorrere al proseguimento degli obiettivi generali del Piano di rinascita, il quale si fonda sull'ipotesi che debba esserci un saldo attivo nel movimento della popolazione e che, comunque, nel periodo considerato, diminuisca prima e si arresti poi la emigrazione netta della Sardegna.

Le previsioni e gli orientamenti sul movimento della popolazione tengono conto dei dati relativi alla popolazione residente in Sardegna ai censimenti del 1951 e del 1961, dai quali risulta un incremento in percentuale del 10,7 per cento, ma tengono conto altresì della notevole perdita demografica avvenuta nel decennio per mobilità geografica, valutata in 81.297 unità, e soprattutto delle tendenze migratorie accentuatesi straordinariamente nell'ultimo triennio, della consistenza delle quali un indice può essere fornito dal movimento migratorio diretto sia verso le altre regioni d'Italia che verso paesi esteri, che vede passare la eccedenza dei trasferiti da 4.964 nel 1959 a 19.644 nel 1961.

Il Piano straordinario nel campo della formazione professionale, sia attraverso il sistema scolastico sia attraverso attività extra - scolastiche, si propone in questa situazione, oltre che di assolvere una funzione strettamente collegata all'incremento della produttività, anche di contribuire, nel periodo che intercorre fra le previsioni di investimento e l'effettiva occupazione, a contenere il flusso migratorio creando una fondata aspettativa di occupazione qualificata.

Nel mentre il Piano si propone di ostacolare il flusso verso l'esterno, esso invece mette in conto una certa variazione, oltre che nella distribuzione professionale, anche nella distribuzione territoriale delle forze di lavoro all'interno dell'Isola, non nel senso, però, di un esodo precipitoso dai vecchi insediamenti ai nuovi, ma nel senso che le nuove leve di lavoro e la manodopera attualmente eccedente in determinati ambienti verranno aiutate a trovare occupazione preferibilmente nell'ambito della zona stessa.

Nella situazione attuale delle conoscenze circa i movimenti della popolazione e circa quelle

che saranno per essere le nuove fonti di lavoro nelle nuove attività produttive e le localizzazioni relative, il presente piano di formazione professionale non può fornire indicazioni sufficientemente articolate circa i futuri fabbisogni e circa i rapporti prevedibili di quantità e di qualità fra domanda e offerta di lavoro. Si prevede, tuttavia, che subito dopo la fase di avvio, si possa procedere a fare tale stima così che il programmatore possa disporre dei dati necessari, da aggiornare anno per anno, in base ai quali decidere le localizzazioni e i contenuti delle varie attività di addestramento e di istruzione professionale da svolgere nella Regione, in forme di collaborazione, da Enti pubblici e privati nazionali e regionali.

Le stime dettagliate, così ottenute, dovranno consentire non soltanto di conoscere i grandi fabbisogni della mano d'opera esecutiva, specie nell'industria, ma anche i fabbisogni più qualificati per i diversi livelli, per i quali si richiede un preciso programma di preparazione professionale, con particolare riguardo ai quadri intermedi e al personale dirigente e ai ruoli dell'assistenza tecnica in agricoltura.

La trasformazione di un ambiente non è, però, soltanto di produzione, ma è il risultato di una azione generale di elevazione, culturale, di cambiamento nei comportamenti e, soprattutto, di partecipazione responsabile degli interessati a tutto il processo nel quale essi sono i protagonisti. Si prevedono, pertanto, una serie di interventi specifici, tutti orientati ad elevare il tenore di vita materiale e non materiale della popolazione: interventi nel campo della sanità, per la assistenza sociale delle forze di lavoro che si spostano, per accrescere, attraverso un'azione educativa, le competenze degli amministratori locali, per adattare l'operatore agricolo alla nuova organizzazione produttiva, per sviluppare le esperienze associative, per l'educazione della gioventù e per il riadattamento dei minori disadattati.

Il carattere di aggiuntività del Piano straordinario, rispetto all'azione ordinaria della pubblica amministrazione e ad altri programmi di settore, viene garantito, oltre che dal tipo di interventi che sono previsti, i quali si differenzia-

no da quelli tradizionali, anche dalla rilevazione continua della situazione del mercato del lavoro e del modo col quale l'azione ordinaria interviene rispetto ad esso, che consente al programmatore di agire laddove il sistema generale presenta delle carenze e delle insufficienze.

Il piano generale di formazione professionale, per realizzare le finalità analiticamente indicate all'art.2 della legge 588, si propone pertanto di operare nelle quattro direzioni fondamentali seguenti:

- 1) - Interventi relativi alla formazione professionale avvalendosi del sistema scolastico;
- 2) - Interventi relativi alla formazione professionale, avvalendosi di iniziative extra scolastiche;
- 3) - Interventi di assistenza tecnica e sociale per lo sviluppo agricolo e interventi per l'assistenza sociale all'industrializzazione;
- 4) - interventi nel settore della sanità.

PRESIDENTE. A questo paragrafo sono stati presentati due emendamenti. Se ne dia lettura.

TORRENTE, *Segretario*:

Emendamento sostitutivo Ghirra - Sotgiu Girolamo - Cardia - Torrente - Congiu:

«Il paragrafo 26.01 è sostituito dal seguente: "I programmi della formazione professionale dei lavoratori debbono costituire una delle scelte prioritarie del Piano straordinario e del Primo programma esecutivo.

A questo scopo dovrà essere provveduto con indirizzi nuovi che, abbandonando il concetto privatistico della formazione professionale, configureranno un piano organico diretto alla formazione polivalente dei lavoratori, alla cui formulazione e attuazione dovrà presiedere la Regione con la partecipazione delle organizzazioni sindacali, degli Enti locali, delle Associazioni cooperativistiche. A tale fine l'Assessore al lavoro e pubblica istruzione predisporrà apposita legge che istituisca l'Ente regionale per la istruzione e formazione professionale dei lavoratori del quale dovranno fare parte una larga rappresentanza dei Sindacati, rappresentanti

delle Amministrazioni comunali e provinciali, delle Associazioni cooperativistiche, dei datori di lavoro e di esperti.

L'Ente regionale per la istruzione e formazione professionale potrà avere una sua articolazione settoriale e territoriale, in primo luogo a livello delle zone omogenee e avrà i seguenti compiti:

1) l'accertamento delle risorse umane attive e potenziali, che occorrerà istruire e qualificare per essere immesse nel processo produttivo;

2) il reperimento e la formazione di un adeguato corpo di insegnanti e di istruttori posti alle dirette dipendenze dell'Ente;

3) la fissazione dei programmi, delle quantità e qualità dei corsi e la loro dislocazione territoriale;

4) la gestione e amministrazione del fondo centrale e il controllo sulla gestione e amministrazione dei fondi dei singoli corsi;

5) la fissazione della retribuzione degli allievi, che in ogni caso non dovrà essere inferiore al trattamento economico e normativo previsto dai contratti valevoli per i lavoratori del settore cui il corso si riferisce; la determinazione delle altre provvidenze assistenziali e previdenziali, di alloggio, di trasporto ecc.;

6) la decisione su ogni altro aspetto riguardante la materia.

Il programma generale e i programmi annuali vanno presentati alla discussione e approvazione del Consiglio regionale».

Emendamento aggiuntivo Ghirra - Sotgiu - Cardia - Torrente:

«Dopo il paragrafo 26.01 inserire il seguente paragrafo 26.01 bis: "La Regione dovrà provvedere al coordinamento dell'attività dei diversi Enti esistenti e che verranno a crearsi nel settore dell'addestramento professionale, perchè i programmi e l'attività pratica dei corsi, basati attualmente sul principio del-

l'addestramento pratico - operativo e diretti fondamentalmente ad adattare i lavoratori alle esigenze delle singole imprese, siano invece orientati alla formazione tecnico - scientifica e culturale degli allievi.

A tale scopo la Amministrazione regionale adotterà i seguenti criteri:

1) i finanziamenti pubblici per l'attività di addestramento professionale saranno concessi ad Enti di diritto pubblico, ad Enti delle organizzazioni sindacali ed ai corsi gestiti dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori degli Enti locali, delle Associazioni cooperativistiche;

2) agli enti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori verranno concessi finanziamenti oltre che per le spese di gestione anche per le spese di impianto e di attrezzature;

3) alla gestione degli Enti che operano nel settore della formazione professionale e che beneficeranno di contributi regionali, dovranno partecipare oltre al rappresentante della Regione Sarda, i rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori che faranno parte del Consiglio di Amministrazione».

PRESIDENTE. Si rimane a questo punto. Nella seduta di mercoledì, sentito il parere della Giunta verranno posti in votazione gli emendamenti Ghirra ed altri al paragrafo 25.17 e Manca ed altri al paragrafo 25.18. Gli emendamenti testè letti verranno illustrati nella stessa seduta.

I lavori del Consiglio proseguiranno mercoledì 20 marzo alle ore 17.

La seduta è tolta alle ore 19 e 50.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1963