

CLXIII SEDUTA
(POMERIDIANA)
GIOVEDÌ 9 MAGGIO 1963

Presidenza del Presidente CERIONI
indi
del Vicepresidente SOTGIU GIROLAMO
indi
del Presidente CERIONI

INDICE

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

SOTGIU GIROLAMO	3698
COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	3706-3716
PERALDA	3710
GHIRRA	3712
(Votazione segreta)	3717
(Risultato della votazione)	3717

ASARA, Segretario:

**TURISMO - PROGRAMMA ESECUTIVO PER
I PRIMI DUE ESERCIZI
(1962-'63 - 1963-'64)**

44.31 - Nella relazione generale per i settori terziari si è cercato di inquadrare, nella sua essenza ed in base alle tendenze oggi registrabili, il problema dello sviluppo turistico in Sardegna nell'ambito del Piano. Si è previsto uno sviluppo della ricettività, dai 6.000 attuali, fino a 30-35.000 posti letto, con uno sviluppo in parallelo delle infrastrutture specifiche.

Si è accennato come il sistema dei trasporti, da e per il continente, condizioni lo sviluppo turistico della Sardegna indicandone, nello stesso tempo, le possibili soluzioni. Si è detto, inoltre, come la legislazione che regola la incentivazione delle attività e delle nuove realizzazioni turistiche appaia confusa, sotto alcuni aspetti impropria e come sia allo studio una legge regionale intesa a coordinare e snellire la materia.

44.32 - La legge 588 concede larghezza di interventi nei riguardi delle attività turistiche. Infatti, all'art. 38 stabilisce che: «E' autorizzata la concessione di contributi, in misura non superiore al 4,50 per cento, nel pagamento degli interessi sui mutui contratti per la realizzazione di adeguate attrezzature ricettive e di

La seduta è aperta alle ore 17 e 50.

ASARA, 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. Si dà lettura dei paragrafi dal 44.31 al 44.34.

IV LEGISLATURA

CLXIII SEDUTA

9 MAGGIO 1963

altre attrezzature complementari, anche di carattere sportivo, nelle aree riconosciute idonee a divenire centri di attrazione delle correnti turistiche.

I mutui di cui al precedente comma che, in deroga alle vigenti leggi in materia, avranno un periodo di preammortamento di tre anni e un periodo di ammortamento di venti anni, non potranno superare il 75 per cento dell'importo riconosciuto ammissibile.

E' altresì autorizzata la stipulazione di apposite convenzioni tra la Regione e gli istituti di credito per la concessione di garanzie sussidiarie, sino al limite del 30 per cento dei mutui concessi da regolarsi con un apposito fondo cui faranno anche carico gli oneri relativi al periodo di preammortamento con quello di ammortamento eccedente la durata normale».

44.33 - In attesa che si possano delineare le soluzioni relative al problema dei trasporti e che la succitata legge regionale allo studio consenta, attraverso una più organica regolamentazione, previsioni più precise sul piano operativo, per i primi due esercizi del Piano di rinascita si destinano al settore gli stanziamenti seguenti, atti a consentire la risoluzione dei più urgenti problemi a breve medio termine e soprattutto a consentire la prosecuzione della azione di sviluppo fin qui condotta.

44.34 - Gli stanziamenti ai quali si è fatto cenno sono i seguenti:

— Costituzione di un fondo di rotazione per la concessione di mutui a lungo termine per lo incremento della capacità ricettiva	L. 3.000.000.000
— Per le infrastrutture generali specifiche relative all'esercizio delle attività turistiche	» 2.500.000.000
— Creazione di un demanio turistico regionale	per memoria
	L. 5.500.000.000

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

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Signor Pre-

sidente, onorevoli colleghi, il nostro Segretario legge molto rapidamente i verbali ed i testi e ciò è lodevole perchè fa risparmiare molto tempo al Consiglio. Questa volta però la lettura rapidissima dei paragrafi in discussione non ha certamente consentito a taluno di rendersi conto dell'esatta portata del testo. Risparmiamo — ripeto — certamente tempo prezioso; però, chi non avesse per avventura letto precedentemente il testo, non si renderebbe conto di che cosa intenda la Giunta per programma esecutivo. Da una attenta lettura di questi quattro paragrafi, che concludono con la proposta di uno stanziamento della cifra rispettabile di cinque miliardi e mezzo, non si riesce a comprendere in che senso possa questa parte considerarsi esecutiva. In realtà, dal testo emerge chiaramente che non esiste un programma esecutivo: ciò avviene anche per altri settori, ma forse in questo è più evidente, più chiaro. Da ciò la prima contraddizione; per un programma esecutivo che non esiste vengono stanziati ben cinque miliardi e mezzo.

In pratica, si afferma che si vuole attuare un programma che ancora non si conosce, che non è stato approntato. La contraddizione diventa assurda quando vengono ripartite in due categorie le opere che non si conoscono. Praticamente si divide per due lo zero. Tre miliardi vengono stanziati per mutui a lungo termine per l'incremento della capacità ricettiva e due miliardi e mezzo per infrastrutture generali, relative all'esercizio delle attività turistiche. La questione in fondo è ancora più grave di quanto possa apparire dalla constatazione che viene discusso un programma esecutivo inesistente, quando si apprende che questo programma non ancora elaborato lo si vorrebbe forse attuare sulla base di una legislazione impropria, usiamo questo termine, non sufficiente, contraddittoria per certi aspetti. Si dice che si intende modificare questa legislazione. Il proposito può essere lodevole: però non si indica la direzione della nuova legislazione. La situazione appare poi di estrema gravità quando, pur trovandoci dinanzi a un contesto di fantasmi, sentiamo dire che questo è un settore propul-

sivo. Si affida una funzione propulsiva a un insieme di elementi inesistenti.

Io non contesto che il turismo possa esercitare una funzione propulsiva; anzi, probabilmente il turismo è uno dei settori che consentono incrementi rapidi di reddito. Il problema è di sapere se questi incrementi rapidi consentono una certa ripartizione del reddito. Ma questo discorso ci porterebbe troppo lontano. Il fatto grave è che, mentre si riconosce al turismo una funzione propulsiva, e appunto per questo si stanziavano parecchi miliardi, in pratica non si dice al Consiglio in che modo, in che direzione, attraverso quali opere, attraverso quali realizzazioni questa somma dovrà essere spesa.

Noi non abbiamo chiara questa funzione propulsiva: dovremmo affidarci ad una affermazione di principio, sia pure interessante, che potrebbe forse trovarci consenzienti, ma che rimane per il momento una semplice affermazione di principio.

Una domanda che ci poniamo è questa: come è stata decisa questa impostazione? Perché siamo costretti a esaminare due paginette e neppure piene? Certe impostazioni generali possono essere molto concise, ma qui ci troviamo dinanzi al programma esecutivo che dovrebbe essere particolareggiato. Se questo programma esecutivo ha un senso, devono essere indicate con esattezza le opere che si intendono realizzare.

Si deve tener conto anche di un altro motivo, che non dev'essere sottovalutato, quello della spesa che viene autorizzata, se non sbaglio, dall'approvazione di questo documento. Anche questo aspetto della questione non è stato affrontato compiutamente. Come avviene la spesa? Sembrerebbe che, approvato questo documento dal Consiglio regionale e poi dal Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno, la somma prevista sia immediatamente spendibile. Noi renderemmo perciò immediatamente spendibili cinque miliardi e mezzo sulla base delle indicazioni inconsistenti contenute in queste due pagine. Nessuno indica il programma che la Regione nel settore turistico intende attuare. Davanti a un fatto di tale gravità ritengo che il pro-

blema da porsi sia quello di tentare di capire perché ci troviamo in questa condizione. Noi abbiamo fortemente criticato, e secondo me giustamente, l'impostazione della spesa per l'agricoltura, ma per quel settore era indicato con esattezza il programma che si intendeva attuare e, dove era possibile, persino le opere da realizzare. Noi possiamo criticare una certa impostazione, però sappiamo che 500 milioni serviranno per completare le opere del Lixia, un miliardo andrà ai comprensori di bonifica, eccetera; abbiamo, cioè, un quadro sul quale non possiamo concordare, ma che dobbiamo riconoscere abbastanza articolato e preciso.

Lo stesso discorso, sebbene vi sia una maggiore indeterminatezza, anche se comprensibile, si può fare per la spesa relativa all'industria; vengono indicate alcune linee fondamentali e vengono lasciati certi elementi di indeterminatezza, ma un quadro di interventi abbastanza chiaro siamo riusciti a trarlo anche dalla discussione, che ha fatto emergere le linee di sviluppo che si intendono seguire e le iniziative che si intendono finanziare. Se esaminiamo altri settori, troviamo un elenco delle strade che si intendono aprire e la spesa relativa per ciascuna di esse. Possiamo approvare o non approvare; sappiamo però esattamente come verranno spesi i fondi. Ancora, sappiamo che 20 milioni andranno al Centro di addestramento, 120 milioni al Convitto che ha sede a Nuoro e via di seguito.

In questo caso, invece, non si sa che cosa si approva o non si approva. Perché ci troviamo dinanzi a una situazione così mortificante? Credo che dobbiamo fare uno sforzo per comprendere le ragioni di questa situazione e perciò spero che la discussione, anziché limitarsi al mio intervento e alla replica dell'onorevole Covacovich, impegni anche altri colleghi. Forse si riuscirebbe a portare nuovi elementi di giudizio, forse i motivi che io adduco potrebbero risultare sbagliati.

A mio avviso, le cause di questa situazione sono molteplici e profonde. In primo luogo, una vera e propria politica turistica forse ancora non è stata compiutamente elaborata dalla Giunta regionale. Penso che un program-

ma di spese esista già; mi rifiuto di credere che l'Assessore e la Giunta non sappiano in che modo utilizzare questi cinque miliardi e mezzo. Non credo che gli altri Assessori abbiano assegnato al turismo cinque miliardi e mezzo senza aver esaminato richieste precise. I programmi esistono, secondo me, sia per quanto riguarda il fondo di rotazione per la concessione di mutui a lungo termine per l'incremento delle capacità ricettive, sia per quanto si riferisce alle infrastrutture generali e specifiche, relative all'esercizio delle attività turistiche. Sono peraltro costretto a pensare che si esiti a presentare al Consiglio questi programmi per i motivi sui quali mi soffermerò in seguito. Questo è il secondo motivo che, secondo me, ci ha condotto a questa situazione.

Vi è, infine, un terzo motivo, che forse è quello che ci deve preoccupare di più. Parlo di una certa volontà, non dell'Assessore, intendiamoci, perchè chi gestisce il fondo, a norma di legge, è il Presidente, di sottrarre al controllo del Consiglio l'esame preventivo della spesa per poter accentuare un fenomeno che noi già notiamo nel bilancio, quello di lasciare all'esecutivo la più larga discrezionalità possibile nella spesa. Nel bilancio, per esempio, per giustificare un certo stanziamento si inserisce un elenco di leggi senza indicare contemporaneamente quale parte della somma prevista andrà per ogni singola legge. Arbitro perciò di spendere per una legge anzichè per un'altra non è l'organo legislativo che approva il bilancio, ma l'esecutivo. E' una tendenza che abbiamo denunciato e che continuiamo a denunciare; è la tendenza della Democrazia Cristiana a esercitare in modo autoritario il potere politico ottenuto dal corpo elettorale. Quando dico in modo autoritario, intendo dire sfuggendo, nei limiti in cui questo è possibile, al controllo dell'organo legislativo. La riprova di questa affermazione la troviamo nell'impostazione del programma esecutivo in esame; arbitra di definire il programma esecutivo in questo settore è la Giunta, che cita soltanto due cifre: due miliardi e mezzo più 3 miliardi. Queste somme verranno spese secondo certi criteri che detterà la Giunta, sen-

za che il Consiglio possa, preventivamente, dire se quei criteri sono giusti o sbagliati. Mi sembra che questi siano sostanzialmente i motivi che hanno portato alla elaborazione di queste due paginette.

Sul primo punto, cioè sulla politica turistica della Giunta, non voglio attardarmi; i colleghi della Democrazia Cristiana leggeranno «Il Democratico», che è il loro giornale, e avranno perciò le idee chiare su questa politica turistica. Da «Il Democratico» avranno ricavato tutte le critiche possibili ed immaginabili sul titolare del dicastero; posso risparmiarmi di parlare su questo argomento perchè i vostri colleghi hanno già provveduto...

SODDU (D.C.). Mi dispiace, ma non si sente nulla.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Onorevole Soddu, «Il Democratico» non è un giornale parlato, ma scritto, per cui è sufficiente consultarne la raccolta!

Alcune osservazioni rapidissime meritano di essere riportate per confermare che l'incertezza nella elaborazione del programma esecutivo rispecchia l'incertezza della impostazione generale del problema. Noi abbiamo avuto, come tutti sappiamo, una serie di interventi dispersivi nel corso degli anni passati, con un maggiore concentramento della spesa in due settori fondamentali: quello alberghiero e quello della propaganda. Nel settore alberghiero sono state adottate alcune iniziative e anche nel settore della propaganda è stato fatto parecchio: basta percorrere le strade di minor traffico della Penisola per vedere le locandine con scritto «Visitate la Sardegna»...

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Anche in quelle di maggior traffico.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Con minore rilievo, onorevole Covacivich; mi è capitato di traversare zone di scarsissimo traffico con l'indicazione «Visitate la Sardegna». Lasciando da

parte l'ironia, effettivamente si è fatto uno sforzo notevole per propagandare le bellezze della Sardegna e per la costruzione di alberghi. Non so quanto questo sforzo sia stato fruttuoso, perchè potrebbe risolversi in un certo nostro danno non essendo noi in realtà ancora in condizioni di dare quanto promettiamo, come l'esperienza dimostra. Non basta possedere bei panorami da presentare al turista, ma bisogna, perchè il turista rimanga soddisfatto, offrire anche comodità che non siamo in grado di assicurare. Comunque, uno sforzo si è fatto, anche se, ripeto, con notevole dispersione di mezzi e di iniziative.

Non ci si è mai resi conto (forse solo ora si comincia ad aprire gli occhi) che esiste una spinta oggettiva e, direi, di carattere irreversibile, se questo termine potesse essere applicato al problema, all'allargarsi del numero di coloro che viaggiano a scopi turistici...

CONTU ANSELMO (P.S.d'A.), *Assessore all'Igiene e sanità*. Col crescere del benessere!

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). E' evidente, onorevole Contu, ma l'aumento del benessere non significa aumento di voti per la Democrazia Cristiana, come abbiamo visto. L'aumento del benessere non ci spaventa, le assicuro, anzi dirò che esso è il nostro obiettivo, onorevole Contu. E' chiaro anche che di questa spinta oggettiva, di questo fenomeno, noi non ci siamo resi conto quando è sorta la Regione; dobbiamo riconoscere il nostro errore. Non ci siamo resi conto neppure che proprio in collegamento alla spinta oggettiva dell'allargamento delle categorie che incrementano il turismo, nella nostra situazione italiana, che consente certi fenomeni, si registrava un altro fatto, onorevole Contu, che può collegarsi anch'esso con il benessere, ma soltanto di una certa parte della popolazione; parlo del grosso boom sulle aree utilizzabili a fine turistico. Di questi due fenomeni, che in buona parte caratterizzano la situazione di questo settore, noi ci siamo resi conto troppo tardi e forse ancora sulla loro interpretazione

non seguiamo un criterio giusto. Proprio la spinta, in virtù del maggiore benessere, a evadere dalla vita di ogni giorno, dalla fatica quotidiana, porta migliaia, milioni di lavoratori alla ricerca di luoghi di soggiorno; ciò dovrebbe portare a realizzare attrezzature per questi milioni di lavoratori. Poichè però non ci rendiamo conto ancora con esattezza del significato del «boom» delle aree utilizzabili a fine turistico, tendiamo a giudicare ciò che avviene in Sardegna quasi con soddisfazione.

In questo senso, le pagine de «Il Democratico» possono fare testo perchè denunciano il fenomeno con vigore. Anche su questi due fenomeni, dei quali ci siamo accorti molto tardi, secondo me, la Giunta non dà ancora una interpretazione razionale. Del resto la prova di ciò è data dai volumoni della Commissione sul Piano di rinascita, le cui previsioni turistiche sono semplicemente risibili. Dico anzi che tutte le scelte di questi anni della Regione — non le chiamo risibili perchè il termine è molto pesante — non sono state fatte in base a una interpretazione del fenomeno, ma sono il più delle volte scaturite da esigenze di carattere elettorale, clientelare; è un fatto obiettivo che non si può non riconoscere. Non si è andati perciò alla ricerca di elementi da esaminare, valutare, ma il più delle volte si è andati alla ricerca di ciò che poteva rendere, non da un punto di vista turistico, ma da un punto di vista elettorale, di voti. Questa politica ha prodotto la dispersione di molti fondi.

Proprio a causa di questa imprevidenza, noi Regione, prima e durante la gestione del Piano di rinascita, non siamo stati capaci neanche di adottare qualche provvedimento preparatorio. Oggi si annunzia, per esempio, l'intendimento dell'assemblea di preparare un catalogo delle aree turistiche, ma questa decisione doveva essere presa già da tempo. Se noi avessimo compreso verso quale direzione si avviava il turismo, avremmo certamente provveduto da molto tempo a predisporre questo catalogo, che ci avrebbe consentito di fare delle scelte precise e anche di prendere alcune misure precauzionali, che invece non sono state prese.

IV LEGISLATURA

CLXIII SEDUTA

9 MAGGIO 1963

Non ci siamo mai preoccupati neppure di studiare una legislazione protettiva delle aree turistiche, per evitare le speculazioni incontrollate...

ATZENI ALFREDO (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. Acquistando aree?

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). No, onorevole Atzeni, e neppure mediante una tassa sulle speculazioni, che la legge non consente. Non si poteva con i Comuni proprietari di grandi patrimoni demaniali in località turistiche predisporre alcune misure protettive? In realtà, non si è fatto nulla di tutto questo. Oggi ci troviamo di fronte a un incremento delle presenze turistiche notevole. Si tratta di un fenomeno abbastanza importante, ma, secondo me, non dovremmo gonfiarlo. Un altro fenomeno di rilievo dinanzi al quale ci siamo trovati, è il *boom* speculativo sulle aree, che è di portata eccezionale, anche se appena agli inizi. Senza soffermarci sui fenomeni più importanti, dal punto di vista turistico, possiamo rilevare da un lato l'incremento turistico, sia come numero di turisti, che come giornate di presenza, e dall'altro lato un inizio di sfrenata speculazione sulle aree. Questi sono i due aspetti che più colpiscono gli osservatori sardi e della Penisola. Per quanto si riferisce a quest'ultimo fenomeno, tengo a sottolineare che esso è appena iniziato e che l'atteggiamento che noi assumiamo nei suoi confronti è sbagliato. Noi guardiamo con soddisfazione, con compiacimento il fatto che un terreno è stato pagato due milioni per ettaro (mentre prima valeva 50 mila lire) e che quel famoso proprietario di Arzachena ha tenuto duro fino a quando gli hanno pagato un terreno non sò se 750 milioni o un miliardo. Siamo portati a pensare che la fortuna si è ricordata della Sardegna e diamo al fenomeno una interpretazione che non tiene conto della realtà. Il terreno che oggi viene pagato 2 milioni l'ettaro, cito una cifra a caso, domani, quando la speculazione salirà alle stelle alle quali inevitabilmente è destinata a salire, se non poniamo un freno, sarà rivenduto come minimo a 20 milioni, ammettendo che si venda a due mila lire il metro qua-

dro. Voi sapete che duemila lire il metro quadro, in una zona di sviluppo, è un prezzo irrisorio, per cui si parlerà di 3.000, poi di 4.000, di 5.000 e così via. Non dico che si arriverà alle 200 mila lire il metro quadro, come in alcune zone della riviera, ma certo i prezzi saliranno.

Come si può dunque parlare di pioggia d'oro caduta sulla Sardegna? In sostanza, per quattro soldi ci si porta via un bene che frutterà più delle miniere, a coloro che hanno dato inizio a questa azione. Questa è la realtà, onorevoli colleghi. Lo sviluppo turistico servirà ad arricchire i grandi speculatori di aree e a noi resteranno i due milioni pagati oggi a un pastore per il suo ettaro di terra, i 50 milioni pagati ad un altro per cinque ettari di terra e così via. Su questo non v'ha dubbio. Intorno a questa miniera d'oro non si svilupperà alcunchè, perchè non è certo il turismo che fa progredire le altre attività. L'ultima volta che un giornale della Penisola, «Il Giorno», (ed è un quotidiano abbastanza qualificato) si è occupato della Sardegna, ha parlato dell'anello d'oro intorno al deserto. L'anello d'oro sono le spiagge, il deserto è il resto dell'Isola. Non illudiamoci che il turismo possa creare condizioni per la industrializzazione o per le trasformazioni agrarie; non è così, come dimostra la storia di tutti gli insediamenti turistici del mondo. Onorevole Covacovich, ella, che in questo periodo ha viaggiato, sa molto bene che nel retroterra della Riviera ligure, al processo di industrializzazione si è sovrapposto un processo di sviluppo turistico; ella sa che tutte le coste dell'Adriatico più progredite turisticamente sono state valorizzate dopo che nell'Emilia e nella Romagna si era sviluppata l'agricoltura e l'industria. Questo è il processo normale. Ci sono poi gli insediamenti turistici a sè stanti, che dietro hanno il deserto; come la riviera, per esempio, della Catalogna. Prendiamo le coste del Portogallo, dove vivono i re in esilio, e vediamo che nel loro retroterra c'è il deserto. Potrei citare anche le grandi località del Medio Oriente, dietro le quali si vedono le casupole degli arabi...

CONTU ANSELMO (P.S.d'A.), *Assessore all'igiene e sanità*. Perchè non cita l'Alto Adige?

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Onorevole Contu, vediamo rapidissimamente come è avvenuto l'insediamento turistico nell'Alto Adige nell'ultimo secolo e mezzo, perlomeno. Intanto, dobbiamo tenere presente che nell'Alto Adige esistono grandi centrali elettriche, che rappresentano una ricchezza...

CONTU ANSELMO (P.S.d'A.), *Assessore all'igiene e sanità*. Che cosa danno di importante questi impianti al popolo dell'Alto Adige?

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Onorevole Contu, noi non ci rendiamo conto, quando andiamo a Saint Vincent o a Courmayeur, di quanto sia misera la Val d'Aosta. E, del pari, non ci rendiamo conto di come vivono i contadini, i pastori dell'Alto Adige. Gli individui che noi vediamo sono ossuti perchè non mangiano a sufficienza, perchè si nutrono di polenta. Noi non vogliamo vedere questi aspetti...

CONTU ANSELMO (P.S.d'A.), *Assessore all'igiene e sanità*. E' l'esperienza storica che lo dimostra.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). L'esperienza storica dimostra che non si può fare affidamento soltanto sull'insediamento turistico perchè esso, di per se stesso, non è animatore di attività industriali o agricole. Lo sviluppo turistico rimane sempre sussidiario a quello industriale ed agricolo. L'insediamento turistico, se è fatto su basi sane, acquista tanta vitalità da poter essere considerato valido. Questa è la conclusione che si può trarre dall'esperienza di tutti i Paesi europei.

Prendiamo anche i modesti esempi della nostra Isola, come La Maddalena ed Alghero. Nessuno può sostenere che La Maddalena debba il suo benessere al turismo nonostante si tratti della zona sarda turisticamente più attrezzata. La fortuna di La Maddalena è dovuta ad altre attività, all'arsenale che vi esisteva, alle cave di granito, alla pesca. L'altro centro turistico sar-

do di maggior importanza, Alghero, deve il suo sviluppo non al turismo di questi anni, ma alla attività di riforma che si è realizzata nell'entroterra. Se esaminiamo la situazione delle altre località turistiche isolate, vediamo che sono ben lontane dal benessere. Con questo intendo dimostrare che non possiamo puntare tutto sulla carta del turismo, perchè, ciò facendo, dimenticheremmo la condizione reale su cui si deve fondare un effettivo progresso economico.

Il fatto grave della speculazione sulle aree è che l'intervento della Regione e dello Stato, che dovrebbe essere dettato da una libera scelta, è invece condizionato dalla volontà e dalla politica degli speculatori nel settore turistico. Prendiamo l'esempio tipico della Costa Smeralda. E' indubbio che alla base dello sviluppo turistico della zona c'è il chiaro proposito di realizzare una notevole speculazione sulle aree. Consumati finanziari, coloro che hanno costituito il consorzio turistico, hanno studiato la possibilità di un investimento molto fruttuoso. Hanno acquistato i terreni e iniziano a realizzare subito qualche opera. Ancora la speculazione non è iniziata; si potrà parlare di speculazione soltanto quando inizierà la vendita dei terreni. Nessuno degli operatori si sogna di vendere oggi perchè ciò significherebbe soltanto raddoppiare il capitale investito. Costoro attendono, per vendere, che nella zona si riversino i quattrini della Regione e dello Stato per la realizzazione delle infrastrutture. Venderanno quando queste infrastrutture saranno utilizzabili.

La scelta delle zone di intervento viene fatta, perciò, non sulla base di un nostro ragionamento, di una nostra indicazione, ma sulla base della decisione di quegli speculatori. Perchè essi non hanno investito i loro capitali ad Alghero? O a La Maddalena? Perchè preferiscono la Costa Smeralda? Forse che La Maddalena e Alghero sono meno belle della Costa Smeralda? Perchè non investono a Caprera i loro capitali? Evidentemente la scelta non è fatta sulla base della bellezza del paesaggio, ma su altri elementi. Il grande gruppo finanziario determina la scelta. Non sono io che detto

IV LEGISLATURA

CLXIII SEDUTA

9 MAGGIO 1963

la politica turistica; sono i gruppi finanziari a deciderla. Ecco l'elemento chiave, ecco perchè alcune di queste scelte possono anche essere razionali, mentre altre non lo sono. Alcune di queste scelte possono anche, oltre alla speculazione sulle aree, realizzare un reale sviluppo economico, mentre altre lasciano immutata la situazione preesistente.

Il fatto grave di cui parlavo prima si collega a questo problema. Io sono sicuro che il programma regionale degli interventi turistici è stato predisposto, ma non lo si presenta all'approvazione del Consiglio perchè gli argomenti che io ho illustrato, e che vengono confutati con argomenti poco pertinenti, verrebbero confermati dalle scelte e dalle cifre. Io non posso credere che l'Assessore non sappia ancora dove si realizzeranno le infrastrutture turistiche. Tra l'altro, conosco il dinamismo dell'Assessore Covacovich e quindi non penso che sia stato con le mani in mano per tutto questo tempo; sono certo che l'Assessore Covacovich sa come saranno spesi questi due miliardi e mezzo...

CONTU ANSELMO (P.S.d'A.), *Assessore all'igiene e sanità*. Lo dirà il programma delle opere.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Onorevole Contu, su che cosa stiamo discutendo? E' in questa sede che si deve dire come verrà spesa la somma indicata nel documento.

Uno dei motivi per cui non si vuole parlare è che sicuramente i programmi prevedono gli interventi in una certa direzione. Non si ha il coraggio di dire chiaramente, per esempio, che l'acquedotto per la Costa Smeralda si farà, mentre non si farà l'acquedotto per La Maddalena. Questo è un problema che ha suscitato vivaci polemiche, la cui eco non si è ancora spenta. E' più giusto portare l'acqua ai miliardari che vengono in Sardegna a trascorrere un breve periodo di riposo, o è più giusto portarla alle popolazioni della Gallura, che ne sono prive da sempre e che vivono tutto l'anno in quella zona? Dimentichiamo forse come si vive negli stazzi e nelle città della

Gallura? A Tempio, a Olbia e a La Maddalena l'acqua è razionata; dove poi non manca, l'acqua è imbevibile, non è vero, onorevole Asara?

ASARA (D.C.). A Tempio no.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). A Tempio è razionata; è ottima, ma poca. Nelle poche ore in cui viene distribuita è squisita, onorevole Asara.

Il programma non viene sottoposto al nostro esame perchè sicuramente non si vuole che noi conosciamo le indicazioni che vi sono contenute e che creerebbero grande perplessità in tutti i settori del Consiglio. La Giunta preferisce farsi dare un mandato in bianco in modo che i cinque miliardi e mezzo possano essere spesi senza che il Consiglio ne conosca preventivamente la destinazione. Quando arriveranno i consuntivi il gioco sarà già fatto.

A questo punto sorge una terza questione, che è anche la più complessa. A me dispiace di essere costretto a condurre la discussione in questa direzione, ma certamente, dopo che avremo approvato il documento, non sapremo ancora come avverrà la spesa. Questo problema non è stato affrontato. Come vengono utilizzati i cinque miliardi e mezzo? Sulla base di quali leggi verranno spesi? Sulla base di leggi nazionali, o sulla base delle leggi regionali? Per certi settori non esistono leggi, nè regionali, nè nazionali. Certe somme quindi sono state indicate nonostante si sapesse che per la loro spesa occorrerà una legge che non esiste ancora.

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. C'è la 588.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). La 588 non comprende tutti i problemi, onorevole Del Rio. Perchè i colleghi della Democrazia Cristiana, che sono i più interessati alla spesa, dato che ne trarranno almeno qualche vantaggio elettorale, non hanno trattato questi problemi, anzichè starsene zitti, buoni, senza interloquire? Queste, onorevole Del Rio, sono questioni molto serie. Noi non sappiamo ancora, per esempio,

IV LEGISLATURA

CLXIII SEDUTA

9 MAGGIO 1963

se le decisioni di spesa in un determinato settore saranno assunte dal singolo Assessore, oppure dalla Giunta collegialmente.

CONTU ANSELMO (P.S.d'A.), *Assessore all'igiene e sanità*. L'Assessore non decide mai da solo. E' sempre la Giunta che decide.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Forse non mi sono spiegato bene...

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Il problema che lei pone oggi, onorevole Sotgiu, doveva essere posto due o tre mesi fa; noi per conto nostro non abbiamo fatto che accettare le decisioni del Consiglio.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). E' evidente, ma la Giunta e il Gruppo democristiano hanno risolto tutto tacendo, perchè non interessa loro...

CONTU ANSELMO (P.S.d'A.), *Assessore all'igiene e sanità*. Ma è una questione già risolta.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Ho capito, ma è stata risolta senza che il Consiglio sia stato chiamato a decidere. Forse sono stato poco chiaro...

CONTU ANSELMO (P.S.d'A.), *Assessore all'igiene e sanità*. Ella pone due questioni: la prima è che non vi sono decisioni legittime; la seconda è che la decisione deve essere presa dalla Giunta, non dall'Assessore.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Onorevole Assessore, io non parlo dell'atto formale con il quale si autorizza la spesa, ma della scelta. Mi fa piacere apprendere che la responsabilità è collegiale e che una determinata spesa, un determinato indirizzo non è frutto della iniziativa dell'Assessore, ma di decisione collegiale della Giunta. Questa è la prima volta che ciò viene detto esplicitamente e molto chiaramente; da una interruzione dell'onorevole Atzeni sembrava non fosse così. Dicevo che

questo problema fa sorgere tutta una serie di altri problemi più o meno importanti, soprattutto perchè, non essendo in possesso di qualche indicazione, non sappiamo assolutamente su quale base i cinque miliardi e mezzo verranno utilizzati. Ora, vorrei sapere se con questi miliardi voi finanzierete l'E.S.I.T., perchè siete autorizzati a farlo da una legge regionale. Vorrei una risposta in proposito, perchè non sono questioni campate in aria...

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Sono domande legittime!

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Aggiungo comunque che dovrei essere messo in condizioni, non di porre domande, ma di esprimere giudizi sulle vostre scelte. Voi però non mi mettete in questa condizione. Se l'onorevole Covacovich troverà che la mia domanda non è legittima, non mi risponderà, ed io non saprò se approvando la spesa di cinque miliardi e mezzo ho deciso, per esempio, che un miliardo vada all'ESIT. Questa è la questione. Questo problema, a mio avviso, avrebbe meritato una discussione più ampia, che da parte vostra non c'è stata.

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Lo ha fatto molto bene e molto diffusamente lei, anche per gli altri!

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Purtroppo io mi sono dovuto limitare, data la situazione, a porre alcune domande.

Per concludere, credo che questa parte del programma dovrebbe essere profondamente modificata. Noi non presenteremo emendamenti; ma credo che, se si intende porre il Consiglio nella condizione di approvare scientemente il documento, la Giunta debba allegare ad esso un testo preciso con le indicazioni di ciò che si intende fare. Proprio perchè non si può emendare il voto, chiediamo con insistenza che lo onorevole Assessore alleghi a queste due paginette un testo dal quale si possa apprendere con esattezza ciò che la Giunta intende fare nel settore del turismo.

IV LEGISLATURA

CLXIII SEDUTA

9 MAGGIO 1963

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*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei preliminarmente assicurare l'onorevole Sotgiu che la Giunta ha, in materia di turismo, idee precise e molto chiare, quelle stesse che sono state enunciate nel luglio del 1961 quando ha esposto il suo programma e che, come è noto, sono state approvate dal Consiglio.

Desidero anche precisare che, se la sua parte politica e i colleghi socialisti avessero consentito la discussione della mozione sul turismo, da essi stessi presentata, avrei avuto modo di illustrare ulteriormente gli intendimenti dell'Amministrazione regionale in materia di turismo.

CAMBOSU (P.S.I.). Non siamo stati noi ad impedire la discussione.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Onorevole collega, la Giunta ha informato la Presidenza del Consiglio di essere disposta a discutere la mozione fin dal settembre dello scorso anno. Dagli atti del Consiglio risulta che la sua parte ha chiesto di non iniziare la discussione perchè l'onorevole Peralda, che avrebbe dovuto illustrare la mozione, era in quei giorni assente. Il Gruppo comunista chiese che venisse discussa almeno la sua interpellanza sullo stesso argomento e io, a nome della Giunta, dichiarai di essere disposto a farlo. Successivamente fu lo stesso onorevole Pirastu a rinunciare chiedendo che l'interpellanza fosse svolta insieme alla mozione. (*Interruzioni*). Non intendo fare torto a nessuno, onorevoli colleghi; è però mio dovere ricordare agli immemori, compreso «Il Democratico», da voi citato, che io ero pronto a discutere la mozione fin dal settembre dello scorso anno. Non mi si può quindi addossare una responsabilità che non ho.

CAMBOSU (P.S.I.). Ora siamo nel maggio del 1963.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Sì, è vero, ma da allora non vi è stata più la possibilità di discutere la mozione, perchè, come tutti sappiamo bene, tra bilancio e Piano di rinascita il Consiglio non ha potuto più dedicare molto tempo ad altri argomenti. D'altro canto, voi avreste dovuto sollecitare la Giunta o la Presidenza del Consiglio. Io sono disposto anche ora ad affrontare la discussione.

Vorrei ora, chiusa la parentesi, rispondere agli argomenti degli oppositori sul programma esecutivo biennale del settore trasporti e turismo. Vorrei prima di tutto ringraziare l'onorevole Girolamo Sotgiu, che ha avuto l'amabilità di riconoscere che la sua parte non si era ancora resa effettivamente conto dell'importanza che il settore turistico riveste per la nostra regione. E' un atto di onestà, del quale debbo dargli atto.

MANCA (P.C.I.). Chi ha detto questo?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ella evidentemente non ha sentito, perchè assente dall'aula, ciò che ha detto l'onorevole Sotgiu. Intendo ricordare agli onorevoli colleghi che il Consiglio regionale, fin dagli inizi della sua attività, fra la diffidenza di gran parte dei colleghi stessi, si occupò molto seriamente, direi concretamente, del settore di cui stiamo discutendo. Le due leggi base, la 17 e la 62, entrambe del 1950, ne sono la riprova.

D'altra parte, se è vero — e anche questo è stato riconosciuto dall'onorevole Sotgiu — che oggi i turisti vengono in Sardegna, ciò è dovuto non soltanto al fenomeno naturale conseguente al maggiore benessere economico di cui parlava l'onorevole Contu, ma anche perchè la Sardegna è stata fatta conoscere attraverso una efficace propaganda. Se poi è vero, come è vero, che il numero dei turisti stranieri è aumentato in dieci anni del 1800 per cento, ciò significa che la propaganda fatta all'estero dagli organi regionali ha dato i suoi frutti.

Deve ancora preliminarmente sottolinearsi che i turisti italiani sono aumentati nello stesso periodo del 300 per cento, percentuale questa

che non è stata nè superata, nè eguagliata da nessun'altra regione d'Italia. Ciò significa che, fin dal 1950, la Giunta aveva, anche in questo settore, idee chiare.

Noi ci troviamo oggi nella situazione di dover limitare la nostra propaganda perchè le richieste da parte di turisti italiani e stranieri superano di gran lunga le possibilità ricettive della nostra Isola. Naturalmente non possiamo lasciare spegnere la fiamma, ma non siamo in grado di ravvivarla come vorremmo. Da informazioni in nostro possesso risulta che fino a questo momento le richieste di posti letto superano il numero di 35.000. Non è esatto affermare che la Giunta regionale voglia fare del turismo la principale delle sue attività; voi avete visto...

MANCA (P.C.I.). Noleggiate motonavi in disarmo.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Non c'entra la motonave, io parlavo di ricettività...

MANCA (P.C.I.). Appunto, per alloggiare i turisti noleggiate motonavi in disarmo.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Si tratta di cose serie, onorevole Manca. Le barzellette le riservi ai salotti, non a quest'aula. Dicevo, dunque, che fino a questo momento abbiamo richieste per 35.000 posti letto; richieste che, naturalmente, non potranno essere soddisfatte. Non è poi vero che la Regione voglia fare del turismo la sua attività principale; se così fosse, gli stanziamenti del settore, sia nel Piano che nel programma biennale, non sarebbero al quinto posto fra le attività economiche da incrementare. Nel programma in discussione, infatti, sono stanziati per il piano solamente 5.500 milioni rispetto ai 65 miliardi di spesa.

Non si può neppure obiettivamente sostenere, come fa l'onorevole Sotgiu, che il turismo non possa portare ad un aumento delle attività industriali ed agricole. Vorrei ricordare a questo proposito che, da calcoli fatti recentemen-

te dall'Istituto di tecnica aziendale di Firenze, risulta che alla fine del Piano, riuscendo ad occupare all'80 per cento e per 180 giorni soltanto i 100 mila posti letto che, *grosso modo*, si prevede di raggiungere nel giro di 10-12 anni, occorrerà, solo per il settore vinicolo, una maggiore produzione di 5 milioni di litri l'anno. Ciò significa un incremento della viticoltura e quindi un reddito maggiore per i nostri agricoltori. Il collega Sotgiu ha avuto la cortesia di ricordare in quest'aula che, per dovere del mio ufficio, ho dovuto visitare, in questi ultimi due anni, le attrezzature ricettive di Paesi esteri. Nel corso di queste mie visite, ho potuto rendermi conto di fenomeni economici complementari molto interessanti. L'Isola di Majorca, ad esempio, ha orientato tutta la sua economia in funzione del turismo: dispone di circa 500.000 posti letto, tenendo, d'estate, occupata tutta la popolazione, che durante l'inverno lavora in agricoltura o in industrie varie (abbigliamento, artigianato). Riesce così a smerciare ai numerosi turisti tutto ciò che è stato prodotto nella stagione invernale!

Vorrei ora brevemente trattare del programma biennale e dei fondi che questo programma riserva al settore di mia competenza. Non posso certo affermare che il programma presentato per la spesa delle somme stanziato sia analitico, ma non si può neanche affermare che non sia un programma. Vi si dice che dei 5.500 milioni stanziati, tre saranno spesi per l'incremento della ricettività; si è quindi chiaramente indicata la direzione in cui intende intervenire. Non si sono indicate località nelle quali sorgeranno alberghi, poichè ciò dipenderà dalle scelte che faranno gli operatori economici interessati. Nel programma si parla anche della necessità di predisporre una nuova legge che possa affrontare il problema tenendo conto del criterio dell'aggiuntività dei fondi della legge 588; posso assicurare che il nuovo strumento legislativo, che sarà esaminato nei prossimi giorni dalla Giunta, consentirà l'utilizzazione dei fondi di cui alla legge nazionale 68 e della Cassa per il Mezzogiorno.

In linea principale dovrà provvedersi ad armonizzare le disposizioni delle leggi citate con

IV LEGISLATURA

CLXIII SEDUTA

9 MAGGIO 1963

quelle dell'articolo 38 della legge 588. I fondi regionali, compresi gli stanziamenti del Piano, dovrebbero quindi essere utilizzati come integrazione dei fondi disposti dallo Stato. Per i successivi 2.500 milioni, nel programma generale si accenna ad alcune necessità che sono alla base dello sviluppo del turismo. Si tratta delle infrastrutture, cioè di strade, di elettrodotti, acquedotti, servizi igienici, e così via. Sono tutte opere utili per incrementare il turismo, ma anche per portare un po' di progresso nella nostra Isola. Ciò avremmo comunque dovuto fare per le popolazioni locali, indipendentemente dagli interessi dei vari e numerosi operatori economici che si sono installati in Sardegna per fare, sì, i loro interessi, ma anche — perchè non dirlo? — per dare lavoro ai Sardi. Del resto, oggi tutti i paesi stanno spendendo somme cospicue per strutture ed infrastrutture di natura turistica. All'onorevole Sotgiu ricordo che la Russia sta propagandando con ogni mezzo la villeggiatura in Crimea dove, si dice, sono stati approntati impianti veramente grandiosi e lussuosi.

Ho citato la Russia, ma se avessi potuto prevedere certe osservazioni che sono state fatte, avrei potuto portare una documentazione completa per dimostrare che tutti i paesi del mondo cercano di attirare con tutti i mezzi i turisti e che gli stanziamenti disposti dai vari paesi, e soprattutto dall'URSS per la Crimea, in confronto ai nostri pochi quattrinelli...

LAY (P.C.I.). L'Aga Khan però non ha acquistato terreni in Crimea.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Ella sa, onorevole Lay, che in Russia non esiste proprietà privata. E' inutile polemizzare su questo punto...

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). C'è un equivoco. Noi ringraziamo i turisti che portano moneta in Sardegna, ma non gli speculatori che vengono da noi a fare moneta.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. E' naturale anche questo, onorevole

Sotgiu. Ogni attività dell'uomo presuppone ed esige un interesse. E' quindi logico che la Sardegna sia stata scoperta dagli speculatori spinti dai loro interessi.

Dicevo che oggi tutti i paesi del mondo, compresi quelli che non hanno mai fatto turismo, cercano di attrezzarsi per attirare gli stranieri.

Tornando ai programmi, abbiamo già dato una indicazione di massima della direzione nella quale s'intendono spendere gli stanziamenti per le infrastrutture. I programmi dettagliati saranno approvati dalla Giunta regionale e l'intervento sarà rivolto prevalentemente verso le zone nelle quali più intensamente si è manifestata l'attività turistica. (*Interruzioni*). Vorrei pregarla di non interrompermi. Ripeto che abbiamo idee molto chiare in proposito, e che, se volete discutere questo problema, la Giunta non si rifiuta di farlo. Quando si discuterà la mozione socialista, alla quale sono state abbinate le interpellanze sullo stesso argomento presentate dai colleghi comunisti e democristiani, avremo l'occasione di chiarire le nostre posizioni. (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, si verifica nuovamente il fatto che ho già deplorato questa mattina. Mentre i consiglieri riescono a parlare in tutta tranquillità e serenità, le repliche degli Assessori vengono interrotte, non da poche domande o precisazioni, che sono sempre ammissibili, ma da un fuoco ininterrotto di accuse e controaccuse. Vorrei pregare tutti di evitare per quanto possibile le interruzioni.

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Posso comunque assicurare il collega Sotgiu che i fondi destinati alle infrastrutture non saranno spesi per la costruzione dei grandi acquedotti cui faceva cenno. Sono convinto anche io che, se così facessimo, due miliardi e mezzo non sarebbero assolutamente sufficienti. Per il rifornimento idrico si intende utilizzare le acque degli invasi testè ultimati o in via di ultimazione.

Sono opere grandiose che ci consentiranno di fornire acqua potabile ai nostri paesi e alle

coste dal nord al sud della Sardegna. Si tratterà semmai di finanziare condutture di derivazione per servire prima di tutto le popolazioni rivierasche, che, comunque, indipendentemente dallo sviluppo turistico, dovevano essere rifornite di acqua.

Credo di non aver altro da aggiungere. Il settore è in fase di grande sviluppo ed esige investimenti adeguati, che, a differenza di ciò che accade in altri settori, saranno immediatamente produttivi.

PRESIDENTE. Metto in votazione i paragrafi 44.31, 44.32, 44.33 e 44.34. Chi li approva alzi la mano.

(Sono approvati).

Si dia lettura dei paragrafi dal 44.51 al 44.54.

ASARA, Segretario:

TRASPORTI E COMUNICAZIONI

PROGRAMMA ESECUTIVO PER I PRIMI DUE ESERCIZI (1962-'63 - 1963-'64)

44.51 - Come si è accennato nella relazione generale, il Piano non interviene direttamente con i suoi stanziamenti nella risoluzione dei problemi relativi ai trasporti ed alle comunicazioni, all'infuori che per il potenziamento del servizio delle navi traghetto. Anche la legge 588 non prevede interventi diretti in tale settore, ma limita le sue enunciazioni ad alcuni aspetti tariffari del servizio delle navi traghetto ferroviarie. Infatti, all'art. 12: «Per le merci trasportate dal servizio traghetto, si applicano le tariffe ferroviarie calcolate su una distanza virtuale di 100 chilometri, sia che il trasporto venga effettuato con carri ferroviari o mezzi equiparati, sia che venga effettuato con autocarro.

Per le stesse merci si applicano le tariffe differenziali, cumulando il percorso marittimo al percorso terrestre, sia che venga effettuato a mezzo delle ferrovie dello Stato, sia a mezzo delle Ferrovie concesse sarde.

A tali trasporti non si applicano diritti fissi, sovrattasse ed oneri speciali in misura su-

periore a quella in vigore sul territorio nazionale per uguale distanza e per la stessa merce, nè si applicano le quote di transito».

44.52 - In materia di trasporti e di comunicazioni il Piano ha dunque un campo di azione molto limitato, ma le autorità regionali hanno di già provveduto a presentare al Ministero delle partecipazioni statali una serie di richieste intese a far sì che le aziende controllate da tale Ministero (Tirrenia, Alitalia, Teti) intervengano per la risoluzione dei molti e gravi problemi dei trasporti e delle comunicazioni relative alla Sardegna. Tali richieste si concretano nella necessità di ristrutturare i trasporti, sia navali che aerei, da e per il continente, raddoppiandone — almeno — entro un periodo di quattro o cinque anni la capacità, e di ristrutturare le reti telefoniche in maniera da eliminarne le attuali manchevolezze e renderle atte a sostenere i nuovi compiti che ad esse derivano dallo sviluppo dell'Isola.

44.53 - Il problema dei trasporti interni è legato alle realizzazioni dei programmi nel campo della viabilità e dei porti, programmi che sono trattati specificamente nel settore delle infrastrutture.

44.54 - Per il potenziamento dei mezzi di trasporto, quindi, si prevede un solo stanziamento, per il primo periodo del piano e cioè quello di L. 1.000.000.000 per l'impostazione di una nave traghetto destinata ad incrementare il traffico sulla linea Civitavecchia - Golfo Aranci.

PRESIDENTE. Al paragrafo 44.54 è stato presentato un emendamento Peralda - Puddu - Cambosu. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

«Sopprimere il paragrafo 44.54».

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

SOTGIU GIROLAMO

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

IV LEGISLATURA

CLXIII SEDUTA

9 MAGGIO 1963

PERALDA (P.S.I.). Signor Presidente, chiedo, per economia di discussione, se è possibile illustrare insieme a questo emendamento anche quello numero 65, che riguarda la stessa materia.

PRESIDENTE. Certo.

PERALDA (P.S.I.). Per parte nostra, questi due emendamenti sono collegati con l'emendamento aggiuntivo numero 66, che riguarda le strutture portuali di Olbia.

PRESIDENTE. Certo, onorevole Peralda, può illustrare contemporaneamente tutti gli emendamenti.

PERALDA (P.S.I.). Onorevoli colleghi, devo fare due premesse, che mi sembrano fondamentali. La prima è che questi nostri emendamenti in materia di trasporti non possono far venire meno le nostre affermazioni di principio in sede di dibattito sul Piano generale, che tendevano a salvaguardare i criteri della aggiuntività del Piano di rinascita. Noi siamo sempre del parere che gli interventi per l'attuazione dei progetti della Cassa per il Mezzogiorno, dello Stato e degli altri enti pubblici, debbano rimanere di pertinenza degli enti interessati. Ogni nostro intervento sostitutivo non fa altro, perciò, che pregiudicare il criterio della aggiuntività. E' una premessa necessaria, che noi facciamo perchè, nel richiedere che sia stanziato un certo numero di milioni per il porto di Olbia, ci inseriamo già in una clamorosa rottura del criterio dell'aggiuntività, in quanto tendiamo a ripristinare un equilibrio distributivo nella economia isolana. Una volta che il Piano di rinascita prevede la spesa di tre miliardi per il porto di Cagliari, cui invece dovrebbe provvedere lo Stato, non comprendiamo perchè non si debba provvedere anche per un altro porto, che ha esigenze altrettanto fondamentali.

Un'altra premessa che mi pare necessaria è questa: io parlerò del porto di Olbia, ma senza intenti campanilistici o settari. Parlerò del porto di Olbia come polmone essenziale per l'economia isolana; e ogni volta perciò che ci-

terò il porto di Olbia la citazione si dovrà intendere esclusivamente in questo senso.

Il porto di Olbia, onorevoli colleghi, non può continuare ad affidare la sua funzione propulsiva della nostra economia esclusivamente alla sua fortunata posizione geografica; anch'esso ha necessità di essere sorretto nell'interesse della intera economia isolana con tempestivi interventi. Come ha indicato il Piano, una delle nostre evidenti strozzature e carenze è quella che riguarda le attrezzature portuali, le quali, praticamente, sono le uniche che ci consentono di rompere il cerchio di isolamento pregiudizievole per la nostra rinascita.

Fatte queste due brevi considerazioni, che mi sembrano doverose, resta da delineare la cronistoria del nostro intervento. Abbiamo visto, e lo dice lo stesso Piano, che l'incremento indice dei porti sardi è, purtroppo, come in tanti altri settori, inferiore agli incrementi dei porti nazionali. Questo avviene per il numero delle navi, che ci vede a quota 111 rispetto alla quota 122 dei porti nazionali; per la stazza, che ci trova a quota 150 rispetto alla quota 156; per le merci; unica eccezione il movimento dei passeggeri. E', quest'ultimo, un indice positivo, che documenta i rinnovati vincoli tra la Nazione italiana e la nostra Isola. I Sardi, evidentemente, vanno in maggior numero nella Penisola e gli Italiani vengono in maggior numero in questa parte d'Italia che è l'isola di Sardegna. L'indice di incremento del movimento dei passeggeri vede i porti sardi salire a quota 139 rispetto alla quota 135 dei porti nazionali.

Appare così evidente la carenza negli elementi strutturali che riguardano il numero delle navi, la stazza ed il movimento delle merci. Questo è grave, perchè la economia isolana non può contare sui collegamenti terrestri come avviene per le altre regioni. Il Piano straordinario prevede interventi di carattere strumentale, diretti ad aumentare la ricettività dei porti, e anche interventi di natura tariffaria ed organizzativa. A proposito degli interventi di natura tariffaria, purtroppo il Governo non ci ha fatto un gradito regalo mentre per gli

altri settori penso che possiamo intervenire in qualche modo. Esaminando attentamente i tre grandi porti statali della Sardegna, noi vediamo che i porti di Portotorres, di Cagliari e di Olbia registrano incrementi progressivi nel numero delle navi, nella stanza, nelle merci e nel numero dei passeggeri. Vediamo anche che il porto di Olbia, in rapporto agli altri due, ha soltanto un punto in cui fino al 1961 è riuscito a non rimanere terzo, cioè il movimento delle merci, in cui ha registrato un incremento del 35% nel 1961, rispetto al 34% del porto di Cagliari. Se noi, però, teniamo conto che in queste statistiche si parla soltanto del porto di Olbia e non anche dell'altra metà, che è il porto di Golfo Aranci, rileviamo che queste statistiche assumono un interesse particolare per le nostre richieste.

Vi è quindi una strozzatura, che si appalesa evidente per il porto di Olbia. Nel numero dei passeggeri, Olbia resta ancora il centro vitale del collegamento tra l'Isola e la Penisola. Al 1961, nonostante l'entrata in servizio delle navi traghetto, nonostante l'incremento delle comunicazioni tra Portotorres e Genova e tra Civitavecchia e Cagliari, Olbia mantiene ancora il primato del movimento passeggeri con 394.358 unità contro le 289.341 di Cagliari e 207.106 di Portotorres. Da quanto ho detto finora appare evidente la strozzatura dei porti statali, non soltanto a noi Sardi, ma anche purtroppo ai continentali che vengono in Sardegna per ragioni di turismo o di affari. Pur affermando che la eliminazione di queste strozzature spetta allo Stato, il Piano straordinario, con formulazioni che noi abbiamo respinto e che fortunatamente il Consiglio regionale ci ha consentito di correggere accogliendo qualche emendamento, ammette qualche intervento di carattere aggiuntivo, che a nostro avviso è, purtroppo, sostitutivo. Nelle previsioni il Piano si riferisce soprattutto alle polarizzazioni industriali che, con gli interventi dei fondi per il Piano di rinascita, si possono determinare nella nostra Isola; ha previsto un incremento del 41 per cento delle attività industriali nella zona del triangolo Sassari-Portotorres - Alghero, del 33 per cento nel polo industriale di Cagliari, del 10,96 per

Lanusei, del 2,90 per Iglesias e dell'1,97 per Olbia. Da queste considerazioni, purtroppo, sono scaturite conseguenze negative per il porto di Olbia.

Si è detto che Cagliari avrà un incremento formidabile nelle attività industriali e da ciò la necessità di un intervento. La zona di Sassari ha Portotorres; la Cassa per il Mezzogiorno ha provveduto con uno stanziamento di 3 miliardi e 900 milioni, se non vado errato, per questo porto e per quelli di Portovesme ed Arbatax. Restava, quindi, il terzo grande porto statale, quello di Olbia; nei confronti di questo porto si è diagnosticata una stasi, anche se benigna. Il Piano perciò non prevede nulla e non stanziava neppure una lira. Nel far ciò, onorevoli colleghi, io penso che i pianificatori non abbiano tenuto nel debito conto alcune circostanze. La prima è che, nel considerare le percentuali degli ordini di investimenti nel settore industriale previsti nel biennio per le zone o i poli di sviluppo industriale, non si è tenuto conto che sul porto di Olbia non verranno a gravare soltanto gli stanziamenti percentuali dell'1,97, previsti dal Piano per questa zona, ma come movimento, di merci e di passeggeri, graviteranno necessariamente, per ragioni geografiche, tutti gli stanziamenti che riguardano le zone industriali del Nuorese e persino della stessa zona di Sassari - Portotorres. I materiali, infatti, diretti a Portotorres provenienti dalla Finsider di Taranto o dalle zone di Roma, del Lazio, andranno necessariamente a gravitare sul porto di Olbia. Vi è quindi un errato ragionamento nella impostazione del Piano.

La seconda considerazione è di equità e di giustizia e ci spinge a sollecitare la solidarietà dei colleghi del Consiglio regionale. I porti di Portotorres, di Arbatax e di Portovesme hanno beneficiato, sia pure in misura insufficiente, del recente finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno per 4 miliardi complessivi. La dimenticanza di Olbia, oltre che suonare somma ingiustizia, ritengo che aggravi vieppiù la strozzatura di questo porto e anche la strozzatura delle nostre comunicazioni con la Penisola. Per ragioni di equità, quindi, per ragioni di equi-

librio, ma soprattutto per ragioni di interesse economico noi abbiamo proposto questi emendamenti.

Sorgeva questo problema: poichè non abbiamo la facoltà di compiere i miracoli della moltiplicazione dei soldi, è chiaro che responsabilmente noi dovevamo prospettare al Consiglio le possibilità di intervenire in questo settore. Abbiamo visto che vi era una possibilità, cioè di sopprimere lo stanziamento di un miliardo per la nave traghetto. Onorevoli colleghi, in questo caso ci troviamo, scusate il termine giuridico, in piena flagranza, in piena, completa, luminosa violazione del criterio della aggiuntività. Si tratta di una nave traghetto che ha i suoi benefici effetti, e aggiungo, perchè non siano travisate le nostre parole, la cui costruzione è prevista mediante il finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno. La giustificazione di questa spesa è esclusivamente di natura tecnica. Si dice che è necessario accelerare i tempi per la costruzione di questa nave; essa verrebbe impostata nella primavera del 1964, se non vado errato, e invece noi vorremmo che fosse impostata subito. Onorevoli colleghi, questo è un ragionamento che non può trovarci consenzienti; noi stiamo ancora discutendo il Piano, che dovrà essere poi concordato con gli altri uffici competenti prima di diventare esecutivo. Io mi auguro che i primi danari si possano spendere nel prossimo autunno, perchè la stasi estiva colpisce tutte le attività pubbliche. E' utile per l'economia isolana riconsegnare allo Stato, attraverso le mani della Cassa per il Mezzogiorno, un miliardo per guadagnare pochi mesi nell'impostazione di questa nave traghetto? E' opportuno accelerare i tempi quando conosciamo la grave situazione in cui si trova la nostra rete ferroviaria, quando sappiamo i caroselli che si devono far fare ai carri merci soprattutto per lo scompenso che si aggraverà, del vuoto e del pieno, tra l'Isola e la Penisola, quando conosciamo le gravissime lacune, ripeto, soprattutto delle nostre stazioni, dei nostri scambi, dei nostri movimenti ferroviari, del nostro armamento ferroviario, quando conosciamo, soprattutto, le lacune delle attrezzature dei nostri porti?

E' opportuno — ed è un dilemma che io vi pongo in tutta coscienza al di là delle ideologie che ci dividono — spendere questo miliardo, quando sappiamo che i tempi tecnici che riguardano le opere portuali sono particolarmente lunghi, quando sappiamo che la necessità d'intervenire sulla rete ferroviaria è anch'essa legata a lunghi tempi di attuazione? Ecco perchè noi prospettiamo la esigenza dell'emendamento soppressivo e la necessità di devolvere, invece, utilmente queste somme per sanare le strozzature portuali.

Vi è un altro problema che io vi pongo; le navi non hanno una destinazione per virtù di un atto di nascita, che le legghi ai porti; purtroppo, abbiamo visto che navi costruite per collegare Olbia con Civitavecchia sono state utilizzate invece per collegare Napoli con Palermo. Potremmo perciò subire anche un'altra disillusione: domani questa nave, costruita con i nostri denari, potrebbe andare, putacaso, a collegare Reggio con Messina o altri porti della Penisola.

Ritengo che questi siano tutti elementi che devono indurre il Consiglio a meditare su quanto noi abbiamo detto. Poichè so che da parte di alcuni colleghi della maggioranza si intenderebbe presentare un emendamento, non so se sostitutivo o soppressivo, voglio fare un appello. Nel caso che voi, colleghi della maggioranza, siate contrari alla nostra richiesta, vi pregherei, per essere coerenti con voi stessi, di accettare almeno l'emendamento numero 66, che istituisce un paragrafo 45.09 *bis* aggiuntivo, nel quale sono illustrate le carenze e le strozzature della zona portuale di Olbia e indicata la necessità di eliminarle. Spetterà a voi stabilire ogni diversa entità di finanziamento, ma io vi prego caldamente che in questo caso vogliate inserire almeno il principio della necessità di salvare la terza porta d'ingresso della nostra Isola.

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

GHIRRA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, è stata poc'anzi rilevata la limitatezza delle indicazioni relative al turismo, sia

per quanto riguarda gli indirizzi generali, sia per quanto riguarda le indicazioni del primo programma d'intervento. A considerare i problemi gravi che rendono sempre più pesante il sistema dei trasporti e delle comunicazioni, mi pare che i rilievi, di carattere quantitativo e qualitativo che sono stati mossi, siano giustificati; esistono anzi buoni motivi perchè i giudizi espressi circa la politica turistica della Giunta siano trasferiti, e in misura ancora maggiore, al settore dei trasporti e delle comunicazioni.

Per questo settore sono state scritte trenta righe (non voglio mettere nel conto le righe impiegate per riportare integralmente l'articolo 12 della legge 588). Forse si è ritenuto opportuno occupare un certo spazio per dare l'impressione che in fondo uno sforzo era stato fatto per elaborare un programma in questo importante settore, che corrispondesse ad una precisa scelta, ad una precisa politica. Quando abbiamo discusso la parte generale del Piano, il nostro Gruppo ha tentato di portare il dibattito sui trasporti e sulle comunicazioni fino ad investire gli aspetti che esso riveste in rapporto al problema nazionale ed internazionale. Tutto il processo di sviluppo turistico non può che essere strettamente collegato con una vasta serie di attività, tra le quali primeggiano i trasporti. Direi che anche al di fuori di una politica di programmazione, il sistema attuale dei trasporti dimostrava gravi carenze e insufficienze, sia da punto di vista quantitativo che da quello qualitativo.

Comprendo l'obiezione che l'Assessore potrà muovere e che, d'altra parte, è già contenuta nel documento in esame. La legge 588 autorizza in questo settore soltanto interventi indicati tassativamente. Voi vi fate forti di questa indicazione per intervenire in un modo che, a nostro parere, come ha già sostenuto il collega socialista Peralda, non possiamo assolutamente accettare, che dobbiamo respingere. Dico ciò soprattutto considerando la non dimostrata utilità pratica dei tempi ai quali si riferiva il collega Peralda. Questi tempi non possono essere riconosciuti come elementi prioritari validi per giustificare il nostro interven-

to sostitutivo di quello dello Stato, sacrificando per motivi assolutamente inconsistenti il principio ed il carattere dell'aggiuntività del Piano.

Ritornando al problema specifico, vorrei prendere in esame gli elementi di natura programmatica contenuti nel documento in materia di trasporti e di comunicazioni. Lo stesso Assessore, al paragrafo 44.52, sente l'esigenza di dire che la Giunta regionale, rendendosi conto dei limiti previsti nell'articolo 12, ha ritenuto di dover considerare più in generale la politica dei trasporti e di essere perciò intervenuta presso il Ministero delle partecipazioni statali presentando richieste che si concreterebbero nella necessità di rivedere la politica di intervento nel settore. Nello spazio di quattro o cinque anni, si dovrebbero, secondo le richieste della Giunta, raddoppiare gli attuali servizi, sia navali che aerei, fra la Sardegna e la Penisola. Noi non sottovalutiamo il fatto che la Giunta intervenga in uno dei settori importanti dei trasporti, quello cioè del collegamento fra la Sardegna e la Penisola, ma sarebbe stato più opportuno, dal momento che essa riconosce la fondatezza di certe esigenze, che il problema dei trasporti e delle comunicazioni fosse stato visto in una visione più generale.

A mio avviso, si sarebbe dovuto prospettare anche il problema dei trasporti interni della nostra Isola, per presentare al Consiglio almeno indicazioni di un intervento presso il Ministero dei trasporti e la direzione delle Ferrovie dello Stato. In tal modo il Consiglio si sarebbe potuto pronunciare su un eventuale progetto di ammodernamento e di ampliamento della rete ferroviaria dello Stato in armonia con tutta la politica di sviluppo. Ritengo che, almeno per questo problema, tutti i colleghi concordino sulla grande importanza che riveste, nei collegamenti all'interno dell'Isola, la rete ferroviaria dello Stato, che ne costituisce, in definitiva, la ossatura fondamentale. Ciò si sarebbe dovuto fare per esercitare la funzione di coordinamento che si auspica perchè gli interventi non si disperdano in mille direzioni. Si è discusso molto sull'aggiuntività e sul coordinamento; forse si è giunti a fare un'affermazio-

ne di principio su questo problema. Nessuno, mi pare, è contrario all'aggiuntività del Piano e al coordinamento degli interventi. Il problema è quello di vedere se il principio dell'aggiuntività e del coordinamento vengono attuati sempre, in ogni settore in cui noi interveniamo.

Quando mi riferisco alle Ferrovie dello Stato, al Ministero dei trasporti, lo faccio per richiamare un criterio che tutti abbiamo riconosciuto fondamentale per salvaguardare i principi generali del Piano, cioè che sugli stanziamenti, sui programmi particolari, come per esempio quelli studiati dalle Ferrovie dello Stato per il potenziamento della rete, che sono estremamente limitati e imprecisi, il Consiglio regionale non viene chiamato a dare il suo parere, a portare il suo contributo, a collegarli alla politica di sviluppo che intendiamo attuare. Lo stesso sviluppo della rete di trasporti marittimi, la stessa politica legata all'attuazione di navi traghetto non può non essere collegata e armonizzata con la politica di sviluppo delle Ferrovie dello Stato, della rete ferroviaria all'interno della nostra Isola.

Vi è l'altro settore (riassumo per brevi cenni tutto il problema delle ferrovie), cioè quello delle Ferrovie in concessione. Qualcuno ci accuserà di essere poco originali, ma penso che finché rimarranno e anzi si aggraveranno i vecchi problemi sarà difficile fare qualche proposta originale. A questo proposito abbiamo fatto alcune proposte che voi non avete accolto. Noi riteniamo che la strada che abbiamo indicato sia l'unica praticabile. Riteniamo che il problema sia di riformare le strutture del settore. Che cosa contrapporgete alle nostre proposte? Ancora una volta parlerete di ammodernamenti? Noi abbiamo le nostre idee in proposito e sappiamo che cosa ha significato finora la politica degli ammodernamenti. Noi diciamo che è necessario, per risolvere definitivamente il problema, trasferire le Ferrovie in concessione allo Stato. Voi dite di non essere d'accordo, che ciò non è possibile, ma che cosa proponete? La vostra opposizione alla nostra richiesta è legittima, ma meno legittimo, mi pare, il vostro silenzio sui vostri propositi. A

meno che non intendiate che il problema delle Ferrovie concesse continui ad andare come sta andando ora. Questo mi pare, però, che non possa essere responsabilmente accettato da nessuno.

Vi è poi il problema dei trasporti su strada. Auguriamo — mi si conceda l'inciso — al Presidente della Giunta che il suo intervento per risolvere la vertenza tra lavoratori e S.A. T.A.S. a Cagliari e Nuoro e S.C.I.A. in Provincia di Sassari abbia successo; l'augurio è fatto soprattutto per il prestigio dell'Istituto autonomistico impersonato dal Presidente Corrias. Ritengo che alla base di questa vertenza, al di sopra degli elementi squisitamente sindacali che sono facilmente risolvibili, si trovi una sfida ai lavoratori e alla stessa Regione da parte del monopolio, anche per il fatto di non avere sempre trovato in questi anni da parte della Regione un atteggiamento deciso nel far rispettare i limiti invalicabili esistenti anche per i dirigenti d'azienda e per gli interessi delle aziende. Noi auguriamo di cuore un successo al Presidente Corrias. Sotto questo punto di vista siamo disposti a dargli tutta la nostra collaborazione e il sostegno necessario, così come hanno affermato i lavoratori. Però anche qui il nocciolo di tutto, a nostro parere, si trova nel fatto che il settore dei trasporti si concentra sempre più nelle mani dei privati, fenomeni che, se in campo sindacale sfociano negli scioperi e nelle agitazioni, nel campo più generale dell'interesse economico e sociale, della sicurezza dell'esercizio, della capillarizzazione dei servizi, producono un marasma di interessi contrastanti. Per questi motivi il problema è uno dei più attuali, in Italia; si tratta infatti dei trasporti collettivi di massa.

Noi prevediamo gli insediamenti industriali, prevediamo un determinato sviluppo dell'agricoltura, riteniamo che quel determinato sviluppo industriale e agricolo non avverrà secondo le vostre previsioni; tuttavia, gli insediamenti industriali si verificheranno, un certo sviluppo nel campo dell'agricoltura si registrerà (non considero ora le conseguenze di questo sviluppo all'intorno, perché il discorso mi porterebbe lontano; dico comunque che il fatto che sorga

un grosso stabilimento industriale non significherà industrializzazione e non significherà piena occupazione). Il problema dei trasporti collettivi, dei trasporti operai, dei trasporti dei lavoratori è perciò uno dei più attuali che si ponga oggi nel nostro paese. Si ripresenterà domani, non solo come un fenomeno già accentuato che si lamenta oggi nei grandi centri urbani quali Cagliari e Sassari, ma ampliato e soprattutto sotto aspetti nuovi. Dovrà essere assicurato lo spostamento di notevoli masse che si sposteranno giornalmente da un centro all'altro. Un altro aspetto del problema è quello dell'espansione dei servizi pubblici in città legato ai problemi urbanistici, ai problemi dell'estensione degli abitati, dei nuovi centri di insediamento.

Su questo problema occorre assumere una precisa, chiara posizione programmatica e di azione politica. Se non si prenderà subito una decisione dovremo intervenire quando il problema sarà stato già risolto da altri e a vantaggio di certe classi e categorie sociali. Mi pare che il timido accenno fatto dalla Giunta a proposito dei trasporti e delle comunicazioni e la volontà di limitarsi a considerare soltanto l'aspetto che riguarda (importante non lo neghiamo) il Ministero delle partecipazioni, sia assolutamente limitativo e incompleto. Nel programma manca totalmente la parte riguardante i trasporti interni; mentre per i trasporti esterni la Giunta tende a raddoppiare nello spazio di quattro o cinque anni i servizi navali ed aerei. Non è un problema che può attendere quattro o cinque anni ma che deve essere affrontato subito; direi che a quest'ora sarebbe dovuto essere già risolto. Durante le feste natalizie e pasquali il nostro sistema di comunicazioni marittime e aeree dimostra la sua insufficienza e la sua carenza. Si giustificano così le interrogazioni alla Giunta sul problema contingente. Iniziativa la stagione turistica, e cioè dal mese di maggio fino al mese di ottobre, è impossibile, se non prenotando molto tempo prima, viaggiare sulle navi della Società Tirrenia. In occasione delle elezioni, si è verificato un afflusso di ventimila emigrati, si parla almeno di tanti, venuti ad esercitare il diritto di voto; in quell'occa-

sione si sono verificati episodi gravissimi: lavoratori costretti a viaggiare in condizioni indescrivibili, gente abbandonata nelle banchine dei porti, gente alloggiata negli edifici scolastici, con conseguente sospensione di tutta l'attività scolastica.

Non si può dire però che questo sia stato un fenomeno dovuto all'afflusso eccezionale e limitato a pochi giorni, perchè lo stesso fenomeno si verifica durante tutta la stagione turistica e in occasione delle feste. Il servizio dei trasporti marittimi, già dagli anni scorsi, ha dimostrato le sue carenze gravissime. Ricordiamo tutti gli episodi di disperazione dei viaggiatori respinti al momento dell'imbarco, l'intervento per tutelare l'ordine pubblico della polizia e così via. La vita democratica, degli ultimi 17 anni, ha contribuito a liberare i Sardi dall'isolamento. Il cittadino sardo che prima usciva dalla Sardegna era la giovane recluta oppure qualche elemento molto intraprendente che veniva considerato quasi un eroe. Oggi, invece, non vi è Sardo, si può dire, tranne qualche vecchio, che consideri un'avventura la traversata marittima. Si tratta, a mio parere, di un elemento nuovo di coscienza civile molto importante. Il sistema dei nostri trasporti marittimi è, però, crollato di fronte alla nuova realtà; ha dimostrato tutta la sua inadeguatezza a tenersi alla pari con questi fenomeni già in atto. Non può perciò parlarsi di 4 o 5 anni, onorevole Covacovich, occorre un programma immediato; dobbiamo sapere fin da oggi...

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CERIONI

CONTU ANSELMO (P.S.d'A.), *Assessore all'igiene e sanità*. Occorre tempo, onorevole Ghirra.

GHIRRA (P.C.I.). Onorevole Contu, comprendo che occorre tempo, ma questi fenomeni sono in atto da alcuni anni. La Giunta ha fatto bene a riferirsi, anche se in modo incompleto, al paragrafo 44.52, per i trasporti marittimi ed aerei al Ministero delle partecipazioni statali e per le comunicazioni telefoniche agli organi competenti perchè i problemi relativi fossero affrontati adeguatamente. Mi per-

IV LEGISLATURA

CLXIII SEDUTA

9 MAGGIO 1963

mettevo, però, di sottolineare che questi sono soltanto aspetti particolari, anche se importanti, di un problema generale; sottolineavo la urgenza di affrontare gli altri aspetti e richiamavo l'attenzione della Giunta sui fenomeni legati alle comunicazioni interne e in particolare al problema dei trasporti collettivi, ai nuovi insediamenti. Per quanto riguarda l'emendamento presentato dai colleghi del Gruppo socialista, con il quale si propone la soppressione della destinazione di un miliardo dei fondi del Piano per la nave traghetto, debbo dichiarare che noi siamo favorevoli; ho esposto i motivi all'inizio del mio intervento.

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. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la Giunta regionale è perfettamente conscia delle necessità del settore dei trasporti e responsabilmente sta cercando di avviare gradualmente a risoluzione questo problema importantissimo, così strettamente legato allo sviluppo, non soltanto del turismo, ma anche dell'industria, dell'agricoltura e di altri settori.

Direi che, se noi non dovessimo riuscire a risolvere il problema dei trasporti, avremmo già compromesso le mete che ci si propone di raggiungere col Piano di rinascita. Vorrei intanto rassicurare il collega Ghirra su alcune questioni da lui sollevate. La Commissione che dovrebbe redigere il piano, per così dire, regolatore dei trasporti interni ed esterni, e che è stata già approvata dalla Giunta regionale, prenderà in esame anche il problema delle ferrovie a gestione statale ed in concessione, delle linee automobilistiche e dei collegamenti aerei. Non posso evidentemente riprendere in questa sede la discussione sul problema dei mezzi di trasporto, nonostante il collega Ghirra ne abbia fatto esplicita richiesta, in quanto nella parte generale del Piano il Consiglio si è già pronunciato negativamente sugli emendamenti che erano stati presentati dalla sua parte politica.

Devo peraltro rilevare una certa contraddi-

zione tra le richieste dell'onorevole Ghirra e il suo allineamento con l'emendamento Peralda, tendente a sopprimere lo stanziamento di un miliardo per l'impostazione della nave traghetto...

GHIRRA (P.C.I.). Non risolve niente.

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. Ella ha rilevato che la Giunta, nel paragrafo 44.52, ha ribadito la sua volontà di risolvere il problema e di vedere raddoppiati nel giro di quattro - cinque anni i mezzi di trasporto da e per la Sardegna. Questa affermazione della Giunta regionale è evidentemente in relazione a trattative svolte con i competenti organi, Ministero delle partecipazioni statali compreso. Evidentemente, dato che la legge 588 ce ne dà la facoltà, la Giunta desidera accelerare i tempi ponendo subito sullo scalo una nuova nave traghetto. A questo punto si potrà dire: ma allora l'aggiuntività dove va a finire?

Il Consiglio conosce il pensiero della Giunta sul problema dell'aggiuntività del Piano di rinascita: c'è una somma globale che deve venire alla Sardegna e quella globalità rimane ferma e sarà inesorabilmente difesa ove occorra anche con la collaborazione del Consiglio regionale; tutte le somme che venissero da noi anticipate nel frattempo dovranno essere recuperate.

Ne consegue che se noi oggi spendiamo una certa somma per accelerare il programma delle navi traghetto lo facciamo per le necessità e le esigenze di cui, con tanta competenza, ha parlato il collega Ghirra, e delle quali siamo perfettamente compenetrati tanto che non vogliamo attendere l'intervento statale per l'inizio delle costruzioni di cui si parla nel paragrafo 44.52. Questo è il motivo per cui la Giunta non può accettare l'emendamento 65 e tanto meno l'emendamento 64.

Vorrei a questo punto, brevemente, alla buona, esporre il punto di vista dell'Amministrazione riguardo alle navi traghetto ed incomincerò col mettere in evidenza i grandi benefici che sono venuti alla Sardegna dall'articolo

12 della legge 588. Il riconoscimento della distanza virtuale di 100 chilometri rispetto allo effettivo percorso non può essere ancora valutato in pieno, ma è veramente di portata rivoluzionaria. Noi non possiamo perdere questi benefici; il movimento delle merci fin qui trasportate con le navi traghetto ha dimostrato che le due navi attualmente in esercizio, e neanche la terza già in cantiere, saranno sufficienti a soddisfare le effettive necessità; occorreranno almeno sei navi per consentire di sviluppare una certa politica di prezzi delle merci trasportate. Riconosco che il problema più sentito in questo momento è quello del trasporto agevolato. Non tutte le merci dovranno essere trasportate dalle navi traghetto e non tutte potranno godere dei trasporti agevolati; perchè si possano controllare i costi dei trasporti e conseguentemente impedire una speculazione, occorrerà stabilire *a priori* il tipo di merci che deve essere imbarcato e trasportato attraverso le navi traghetto. Sono questi i motivi squisitamente economici e di tutela, oltre che di verifica di certe impostazioni, che spingono a bruciare le tappe e a non perdere neanche un giorno. Non è esatto quanto dice il collega Peralda che il miliardo noi lo daremo alla Cassa per il Mezzogiorno; le due navi saranno finanziate con i fondi del Piano di rinascita e saranno ordinate direttamente ai cantieri dall'Amministrazione regionale.

Sarà così possibile anche un acceleramento nei tempi di costruzione.

PERALDA (P.S.I.). Diverranno proprietà della Regione?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. La Regione ne sarà proprietaria e le farà gestire dalle Ferrovie dello Stato.

PERALDA (P.S.I.). Le Ferrovie dello Stato accetteranno di gestire queste navi?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Onorevole collega, la 588 è legge dello Stato e, conseguentemente, come da un lato impegna noi, dall'altro impegna le Ferrovie sia

alla gestione dei servizi sia alla concessione delle agevolazioni di cui all'articolo 12. Comunque, questa è la nostra ferma e precisa volontà. Mi pare di non dover aggiungere altro, riconfermando che la Giunta non può accettare gli emendamenti 64 e 65. Devo ora far rilevare che al paragrafo 44.54 deve essere aggiunto quanto la Commissione ha chiesto a pagina 7 della relazione, cioè la soppressione della seguente frase: «Sulla linea Civitavecchia - Golfo Aranci». La dizione pertanto dovrebbe essere la seguente: «l'impostazione di una nave traghetto destinata ai traffici da e per la Sardegna».

La Giunta accetta questo emendamento proposto dalla Commissione soprattutto in ossequio a quanto verrà deciso dall'apposita Commissione testè nominata, e della quale ho già parlato. E' evidente, infatti, che se noi indichiamo in questo documento il percorso che dovrà seguire la nuova nave traghetto potremmo trovarci in contrasto col deliberato della Commissione di studio.

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Qual è l'altra linea alla quale si pensa di destinare le navi traghetto?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Non sono state prese decisioni in proposito. Ho detto appunto che non vogliamo ipotecare il futuro; si tratta di non assumere impegni per essere nella condizione di valutare le indicazioni che farà la Commissione di studio cui ho accennato.

Votazione a scrutinio segreto

PRESIDENTE. Sull'emendamento soppressivo Peralda - Puddu - Cambosu è stata presentata una regolare richiesta di votazione a scrutinio segreto.

Si procede alla votazione.

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti 48

IV LEGISLATURA

CLXIII SEDUTA

9 MAGGIO 1963

votanti	47
maggioranza	24
favorevoli	17
contrari	30
astenuti	1

(Il Consiglio non approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Abis - Angius - Asara - Atzeni Alfredo - Atzeni Licio - Bernard - Cara - Casu - Cherchi - Cois - Congiu - Contu Anselmo - Contu Felice - Corrias - Covacivich - Cuccu - Dedola - Del Rio - Falchi Pierina - Filigheddu - Floris - Ghilardi - Ghirra - Giagu De Martini - Lay - Latte - Macis Elodia - Manca - Melis - Mereu - Nioi - Peralda - Pettinau - Prevosto - Puddu - RagGIO - Sanna Randaccio - Sassu - Serra - Soddu - Soggiu Piero - Sotgiu Girolamo - Spano - Torrente - Urraci - Usai - Zaccagnini.

Si sono astenuti: Presidente Cerioni).

PRESIDENTE. Metto in votazione i paragrafi dal 44.51 al 44.54. Chi li approva alzi la mano.

(Sono approvati).

Si dia lettura del paragrafo 44.7.

ASARA, Segretario:

RIASSUNTO DEGLI STANZIAMENTI PER I SETTORI DELLE ATTIVITA' TERZIARIE RELATIVI AI PRIMI DUE ESERCIZI (1962-'63 - 1963-'64)

44.7 - Settore del commercio:

Per contributi in conto interessi sui crediti a medio termine alle imprese commerciali, per interventi urgenti in materia di strutture generali di base, per lo studio e la progettazione di nuove strutture mercantili e per studi di mercato.

L. 600.000.000

— Settore del turismo: Per l'incremento della capacità ricettiva.

» 3.000.000.000

— Per la realizzazione di infrastrutture generali specifiche relative all'esercizio delle attività turistiche. L. 2.500.000.000

— Costituzione di un demanio turistico per memoria

— Settore trasporti e comunicazioni: Per impostare una nuova nave traghetto sulla linea Civitavecchia - Golfo Aranci. » 1.000.000.000
L. 7.200.000.000

PRESIDENTE. A questo paragrafo è stato presentato un emendamento Peralda - Puddu - Cambosu. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

«Sopprimere l'ultima parte dicente: "Settore trasporti e comunicazioni. Per impostare una nuova nave traghetto sulla linea Civitavecchia - Golfo Aranci. - L. 1.000.000.000"».

PRESIDENTE. In seguito alla votazione precedente questo emendamento deve ritenersi decaduto.

Poichè nessuno domanda di parlare sul paragrafo 44.7, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 10.

La seduta è tolta alle ore 20 e 25.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1963