

LXXXVI SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

MERCOLEDI' 25 MAGGIO 1966

Presidenza del Vicepresidente GARDU

INDICE

Congedi	1637
Progetto di Piano quinquennale 1965-1969. (Continuazione della discussione):	
PEDRONI	1639
CABRAS	1639-1651
RAGGIO	1642
FLORIS	1646
MARCIANO	1648
NIOI	1650
TORRENTE	1651
Risposta scritta a interrogazioni	1637

La seduta è aperta alle ore 10 e 55.

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

Congedi.

PRESIDENTE. L'onorevole Nuvoli ha chiesto sette giorni di congedo per motivi di salute. Se non vi sono osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Risposta scritta ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che è stata data risposta scritta alle seguenti interrogazioni:

«Interrogazione Melis Giovanni Battista sul ritardo con cui vengono espletate le pratiche relative da parte dell'Ispettorato agrario provinciale». (89)

«Interrogazione Melis Giovanni Battista sulla cancellazione dagli elenchi anagrafici di numerosi lavoratori agricoli». (100)

«Interrogazione Contu Felice sul conferimento della produzione di pomodoro alla Società C.A.S.A.R. Serramanna». (136)

«Interrogazione Atzeni Licio sul trattamento alle ex allieve dei corsi INARP di Carbonia». (147)

«Interrogazione Sanna Randaccio - Medda sulla erogazione degli assegni familiari ai coltivatori diretti». (150)

«Interrogazione Congiu sul servizio postale a S. Andrea Frius». (169)

«Interrogazione Pazzaglia sulle dannose emissioni di fumo nell'abitato di S. Antioco». (179)

«Interrogazione Melis Pietro sulla minacciata soppressione della ricevitoria postale di Villanova Truschedu». (181)

«Interrogazione Contu Felice sulla iniziativa da prendere nei confronti dei coltivatori di Tratalias». (188)

Continuazione della discussione del progetto di Piano quinquennale 1965-1969.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del progetto di Piano quinquennale 1965-1969.

Si dà per letto il capitolo 6.

A questo capitolo sono stati presentati alcuni emendamenti. Una parte di questi, poichè deve essere ancora distribuita, sarà illustrata in un secondo tempo. Sono stati presentati anche alcuni ordini del giorno, che verranno distribuiti nel corso della seduta.

Si dia lettura degli emendamenti già distribuiti.

GHINAMI, Segretario:

Emendamento aggiuntivo Pedroni - Raggio:

«Cap. 6.o - Sez. I - Pagina 2 - Dopo il paragrafo 2 aggiungere: 2 bis — Aspetto sociale del turismo. — Il turismo non è solo un fatto economico. Esso è rilevante anche sotto lo aspetto sociale. La sua organizzazione deve tendere a realizzare un riequilibrio della domanda, favorendo con offerte a bassi prezzi e con mezzi organizzativi e propagandistici il turismo di massa, e, in generale, della popolazione residente in Sardegna. In secondo luogo, e sempre in questo quadro, il turismo deve produrre servizi qualificati e soddisfare le esigenze poste dal "tempo libero"». (A-21)

Emendamento aggiuntivo Pedroni - Raggio - Sotgiu:

«Cap. 6.o - Sez. IV - Par. 12 - Pagina 17 Alla fine del paragrafo aggiungere: "La Sardegna ha il vantaggio, rispetto alle regioni, dove il turismo è diffuso da maggior tempo, di presentarsi ancora in parte immune dalle conseguenze negative che le speculazioni private hanno arrecato al patrimonio turistico nazionale. Lo sviluppo turistico della Sardegna può dunque essere più facilmente predeterminato. A questo fine saranno approntati al più presto, e con la collaborazione dei Comitati zonali, i piani regolatori dei Consorzi intercomunali per lo sviluppo turistico. I piani regolatori dovranno essere ispirati ai seguenti principi: tutta la

fascia costiera deve essere lasciata all'uso pubblico, dovranno essere predisposte strade di accesso agli arenili, dovranno essere disciplinati gli scarichi delle industrie che operano sulla costa in modo che da questi non venga danno al patrimonio turistico; dovrà attuarsi infine una rigorosa e costante tutela del paesaggio"». (A-22)

Emendamento sostitutivo parziale Raggio - Pedroni - Torrente:

«Cap. 6.o - Sez. IV - Pagina 18 - Al par. 14, da: "I comprensori sono i seguenti"; a: "S. Caterina di Pittinuri Cagliari", sostituire con: "I comprensori sono i seguenti: 1) L'arco di costa nord occidentale dell'Isola, tra Torre Pogliuna (Alghero) e punta Campolandrò (Castelsardo); 2) il tratto costiero nord-occidentale compreso tra Cal Vall'altro (S. Teresa di Gallura) e Porto Taverna (Isola amministrativa di Tempio) con le Isole di La Maddalena e Caprera; 3) la costa orientale tra Porto Taverna (Tempio) e la grotta del Bue marino (Dorgali); 4) la costa sud-orientale e meridionale dell'Isola, valle Foce del Flumendosa (Villa-putzu) e Porto Teulada (Teulada); 5) Costa centro-occidentale tra Torre Grande (Oristano) e Torre Pittinuri (Santa Caterina di Pittinuri Cagliari)". (A-35)

Emendamento aggiuntivo Pedroni - Raggio - Sotgiu:

«Cap. 6.o - Sez. VII - Par. 28 - Pagina 32 - Sostituire l'intero paragrafo con: "L'Amministrazione regionale dovrà assumere compiutamente i compiti demandati, in materia turistica, dallo Statuto speciale e dalle Norme di attuazione di cui al D.P.R. 24 novembre 1965, n. 531, e ciò soprattutto mediante l'esercizio dei poteri di indirizzo e direzione nei confronti degli enti ed organismi che agiscono nel settore turistico in campo regionale. L'ESIT dovrà essere designato come organo di iniziativa e di direzione generale nel settore turistico. Gli Enti Provinciali del Turismo dovranno svolgere in particolare assistenza tecnica ai Consorzi intercomunali e attività di assistenza e controllo delle imprese turistiche ai fini del potenziamen-

to e del miglioramento della ricettività alberghiera e dei servizi connessi. La preparazione professionale degli addetti al settore sarà assicurata attraverso gli istituti specializzati in rapporto alle necessità evidenziate nel programma. Nel quadro degli strumenti indicati è necessario potenziare le attività e l'organizzazione delle Sovrintendenze ai monumenti ed alle gallerie competenti di bellezze naturali, al fine di assicurare una più attenta vigilanza dei valori paesaggistici ed ambientali"». (A-23)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pedroni per illustrare gli emendamenti di cui è firmatario.

PEDRONI (P.C.I.). Signor Presidente, illustrerò gli emendamenti A-21, A-23. Questi emendamenti sono stati presentati allo scopo di correggere, almeno in parte, certe tendenze che considerano il turismo come un fatto esclusivamente economico e ne affidano, praticamente, lo sviluppo ai numerosi operatori che da ogni parte d'Italia e d'Europa sono calati in Sardegna. Noi non vogliamo fare qui il processo alla iniziativa turistica che finora è stata realizzata nelle nostre coste; occorre però dire che essa fino ad oggi si è rivolta ad una clientela d'élite, e che i prezzi troppo alti a lungo andare possono ripercuotersi negativamente proprio sul piano economico. Complessi turistici tipo Costa Smeralda possono attirare in Sardegna correnti turistiche sempre più limitate a causa soprattutto dei prezzi. Pertanto, affinché diventi veramente un fatto economico importante per noi, il turismo deve essere di massa. Le zone turistiche della Penisola si sono appunto sviluppate, vivono e prosperano attualmente basandosi sulla organizzazione del turismo di massa, stimolandolo con offerte di bassi prezzi. Non dimentichiamo che il costo del viaggio per arrivare nell'Isola e le difficoltà che il viaggio stesso molte volte comporta costituiscono già una remora allo sviluppo turistico. Se questo svantaggio non verrà compensato da bassi prezzi di soggiorno, il turismo di massa non potrà realizzarsi. Occorre perciò indirizzare gli incentivi in direzioni diverse da quelle seguite finora: occorre, cioè, promuovere lo sviluppo di una

fitta rete di alberghi e pensioni a prezzi almeno uguali a quelli delle zone turistiche della Penisola.

Oltre a ciò, per impedire che la speculazione privata arrechi danni irreparabili al nostro patrimonio turistico, dobbiamo impostare subito i piani regolatori dei consorzi intercomunali. Un grosso problema che bisogna affrontare subito è quello di impedire la privatizzazione delle spiagge. E' vero che fino a questo momento non vi è stata alcuna concessione in tal senso, ma, in realtà, su quante strade di accesso agli arenili si trovano oggi cancelli o cartelli che vietano il passaggio? Occorre perciò costruire strade di accesso agli arenili, e subito, per impedire gli scontri e i soprusi, che sempre più numerosi si verificano nelle zone costiere. La Regione ha oggi gli strumenti per determinare e controllare lo sviluppo turistico della nostra Isola. Il Piano di rinascita, i poteri che derivano dallo Statuto speciale e dalle Norme di attuazione danno alla Regione possibilità enormi di intervento in questo settore, ed è in questa prospettiva che noi abbiamo presentato gli emendamenti A-21, A-22 e A-23.

PRESIDENTE. All'emendamento A-35, a firma degli onorevoli Raggio, Pedroni e Torrente, è stato presentato un emendamento aggiuntivo Cabras - Raggio - Pedroni. Se ne dia lettura.

GHINAMI, Segretario:

«6) La costa centro-orientale della spiaggia di "Cala Luna", Baunei alla spiaggia "Sarrala", Tertenia. 7) Costa centro-occidentale da "S. Caterina Pittinuri" a Torre "Pogolina" Alghero». (A-69)

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

CABRAS (P.C.I.). Nell'emendamento illustrato dall'onorevole Pedroni è stata trascurata una parte della costa centro-orientale della Sardegna, dove vi sono spiagge di notevole interesse anche per l'afflusso dei turisti. Mi riferisco alle spiagge di Baunei, di Santa Maria Navarrese, di Tortolì e di Barisardo, di Ierzu-Gairo (dove

è in corso un'iniziativa turistica), di Tertenia e di Sarrala. Tra i comprensori turistici mi pare sia stato già proposto di includere la parte costiera dell'Ogliastra compresa tra la grotta del Bue Marino e la Torre di Barisardo; oggi si tratterebbe di estendere questa fascia costiera fino alla spiaggia di Sarrala nel Comune di Tertenia. Mi pare che l'emendamento possa essere facilmente accolto.

PRESIDENTE. In attesa che siano distribuiti gli emendamenti al capitolo 6 e gli ordini del giorno della cui presentazione ho dato notizia in apertura di seduta, passiamo al capitolo 7, che si dà per letto.

A questo capitolo sono stati presentati alcuni emendamenti, che devono ancora essere distribuiti. In precedenza era stato presentato un emendamento sostitutivo totale del capitolo a firma degli onorevoli Raggio, Pedroni, Birardi, Nioi, Cabras, Congiu e Sotgiu. Se ne dia lettura.

GHINAMI, Segretario:

«Capitolo 7 - Trasporti - Premessa - La situazione geografica della Sardegna pone in modo particolare il problema dei trasporti, sia esterni che interni. Il loro potenziamento, sviluppo e coordinamento deve realizzarsi con un Piano organico di riorganizzazione dell'intero attuale sistema dei trasporti e delle vie di comunicazione da attuarsi attraverso l'intervento pubblico e volto ad assicurare un servizio rispondente alle esigenze di sviluppo economico, sociale e civile, e perciò sottratto alle scelte e alle speculazioni private. In questa visione organica e unitaria del problema la riorganizzazione del sistema dei trasporti deve comprendere: a) i collegamenti interni; b) i servizi interni a dimensione regionale; c) i servizi interni a dimensione comprensoriale; d) le diverse articolazioni settoriali: autotrasporti merci; trasporti marittimi, e aerei, ferroviari, filotranviari, autolinee. Le finalità economiche e sociali della riorganizzazione, il carattere organico e unitario di essa, devono essere assicurati dall'intervento pubblico, del quale strumenti fondamentali sono: l'Azienda regionale dei tra-

sporti e delle vie di comunicazione; il Consorzio regionale dei porti. L'Azienda regionale dei trasporti, articolata a livello comprensoriale e di settore, deve esercitare i servizi pubblici di trasporto interni filotranviari, autolinee, ferrovie in concessione e coordinare la sua attività con le Ferrovie dello Stato e con le altre aziende dei servizi di collegamento esterno marittimo ed aereo. Il Consorzio regionale dei porti deve provvedere alla realizzazione di un sistema portuale sardo fondato: su una gestione pubblica democratica; sulla estromissione delle imprese private, sul rafforzamento della sua unità tecnico-economica; su una politica unitaria del lavoro portuale e l'ampliamento dei compiti e delle funzioni delle compagnie e gruppi portuali. L'Azienda regionale trasporti e il Consorzio regionale dei porti devono essere istituiti con la partecipazione della Regione, degli Enti locali interessati, dei sindacati, delle compagnie e gruppi portuali. Sez. I — I porti — Per quanto riguarda i porti gli interventi devono interessare Cagliari, Portotorres, Olbia, Sant'Antio-co, Arbatax e Oristano (nuovo porto). Le fonti di finanziamento (per un complesso di 56 miliardi) sono costituite principalmente da fondi statali (26 miliardi) e da fondi della Cassa (22 miliardi). Quattro miliardi sono a carico del Piano quinquennale. La Regione interverrà con quattro miliardi a favore dei porti di IV Classe.

Finanziamento.	Porti.	Fonti.
Fondi Statali		
(Opere pubbliche)		26 miliardi
CASMEZ		
(Porti industriali, potenziamento)		22 miliardi
Piano quinquennale		4 miliardi
Regione		
(Porti di IV Classe)		4 miliardi
Totale		56 miliardi

I fondi verranno distribuiti tra i vari porti tenendo conto della loro importanza attuale e delle prospettive di sviluppo economico previsto nel Piano quinquennale. Complessivamente i fondi verranno distribuiti secondo il seguente prospetto:

V LEGISLATURA

LXXXVI SEDUTA

25 MAGGIO 1966

	Fondi Statali	Casmez	Legge 588	Regione	Totale
Cagliari	8,5	8	1,9	—	18,4
Porto Torres	2	7,5	1,3	—	10,8
Olbia	3,5	2	0,8	—	6,3
Porto Vesme - S. Antioco	1,5	3	—	—	4,5
Arbatax	2,5	1,5	—	—	4
Oristano	8	—	—	—	8
Porti di IV classe	—	—	—	4	4
Totale	26	22	4	4	56

Sez. II - La rete stradale - Nel quadro della organizzazione dei trasporti di massa urbani ed extra-urbani deve essere realizzato l'intervento e l'indirizzo pubblico. Lo sviluppo delle vie di comunicazione stradale è un elemento condizionante il progresso economico e sociale delle singole zone. Molte zone, soprattutto quelle interne e quelle della costa orientale dell'Isola, sono tagliate fuori dalle strade di gran traffico e sono collegate insufficientemente con i maggiori centri ed in particolare con i porti. Il problema acquista particolare importanza soprattutto con la entrata in funzione di navi traghetto per mezzi gommati, dei cui servizi possono beneficiare direttamente anche zone dell'Isola che non sono attraversate dalle linee ferroviarie statali. Occorre pertanto che tutti i lavori di ammodernamento della rete stradale attualmente esistenti vengano accelerati al massimo in modo che entro il quinquennio possano essere del tutto compiute. Nello stesso periodo di tempo dovrà essere compiuta — con le caratteristiche delle strade di gran traffico a scorrimento veloce — la Trasversale Sarda (Macomer - Nuoro - Siniscola), la Orientale Sarda (Olbia - Siniscola - Arbatax - Muravera - Cagliari) e la Oristano - Olbia che attraverserà l'alta Valle del Tirso. Infine dovrà essere attuata la sistemazione delle reti stradali di interesse locale. Gli investimenti previsti per il quinquennio ammontano a Lire 145 miliardi, così ripartiti:

A.N.A.S.	L. 100 miliardi
Strade Provinciali	» 15 » (12+3)
Regione	» 13 »
CASMEZ	» 15 »
Piano quinquennale	» 2 »
Totale	L. 145 miliardi

Sez. III — La rete ferroviaria — Gli interventi necessari per conseguire lo sviluppo dei servizi ferroviari della rete statale devono comprendere: a) l'ammodernamento e il potenziamento delle linee e degli impianti, il rinnovamento di tutto il parco ferroviario, la costruzione della doppia linea lungo la Cagliari-P. Torres - Olbia; b) il coordinamento tra la rete statale e quella a scartamento ridotto; c) la istituzione, a cura della Azienda delle Ferrovie dello Stato, di servizi autotrasporto merci a lunga distanza nelle zone non coperte dalla rete ferroviaria statale. Gli investimenti nel quinquennio assommano a 50 miliardi, ripartiti nel modo seguente:

Casmez	L. 9 miliardi
Azienda Autonoma	» 37 »
Piano Quinquennale	» 4 »
(costruzione nuova nave traghetto)	
Totale	L. 50 miliardi

Le ferrovie in concessione saranno assorbite dall'Azienda regionale dei trasporti onde per-

mettere una razionalizzazione, un coordinamento tra le varie linee a scartamento ridotto e fra queste e le ferrovie statali, e assicurare la efficienza del servizio, l'economia dei costi di trasporto, l'ammodernamento delle attrezzature e del tracciato, la stabilità della mano d'opera occupata nel settore. L'investimento previsto è di L. 5 miliardi.

Sez. IV — I trasporti pubblici urbani ed extra urbani e le autolinee. Gli interventi in questo settore devono tendere: a) realizzare la priorità del mezzo collettivo pubblico di trasporto su quello privato; b) a realizzare nelle zone urbane sistemi comprensoriali di trasporto collettivo estendendo e unificando i trasporti autofilotranviari con quelli su autolinea; c) a dare al servizio delle autolinee la necessaria organicità concentrandolo su brevi e medie percorrenze, con esclusione delle zone a traffico suburbano di massa; d) a superare lo istituto della «concessione» attraverso la estensione dell'esercizio pubblico del servizio ed escludendo ogni «sovvenzione» ai privati; e) ad attuare una politica di «bilancio» del servizio di trasporto pubblico collettivo fondata non su criteri meramente amministrativi ma su criteri economici e sociali tendenti a soddisfare le esigenze di mobilità collettiva in una linea di sviluppo e di progresso della vita civile. Gli oneri sociali della gestione del servizio di trasporto pubblico saranno coperti col concorso dello Stato, della Regione, degli Enti locali interessati, delle aziende industriali nelle aree e nuclei di industrializzazione e con provvedimenti di riforma della finanza locale che assicurino alle Province e ai Comuni le agevolazioni necessarie alla copertura del costo sociale del trasporto urbano. L'Azienda regionale dei trasporti assorbirà gradualmente le filotranvie e le autolinee, con priorità nelle zone a più intenso traffico urbano e suburbano, realizzando programmi di sviluppo comprensoriali e di settore e provvedendo alla gestione attraverso articolazioni comprensoriali (consorzi zonali di gestione) e settoriali. Gli investimenti nel quinquennio assommano a 10 miliardi di cui: 3 miliardi per riscatto di impianti; 7 miliardi per i programmi di sviluppo». (A-24)

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

RAGGIO (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, debbo innanzitutto chiarire le ragioni che ci hanno consigliato di non presentare emendamenti alle singole parti o sezioni, ma un emendamento sostitutivo dell'intero capitolo 7. A noi sembra che per quanto concerne il problema dei trasporti, questo capitolo e il Piano nel suo complesso risultino assolutamente inadeguati. Vorrei dire che, ancora una volta, noi possiamo constatare la contraddizione esistente tra il Piano quinquennale e l'ordine del giorno numero 5 contenente il voto al Parlamento, il quale, per quanto concerne i trasporti, al punto 8, afferma che è necessario creare un sistema di collegamenti interni ed esterni tali da consentire l'effettiva integrazione dell'Isola nella struttura economica italiana ed europea. Questo deve essere l'obiettivo da perseguirsi con il Piano nel campo dei trasporti, ma gli interventi previsti nel capitolo 7 non sono tali da consentire che venga perseguito. In realtà, il capitolo sette si limita a fare delle previsioni quantitative sulla base di una proiezione nel futuro delle tendenze in atto, senza affrontare le nuove prospettive indicate nell'ordine del giorno numero 5.

Io voglio ricordare agli onorevoli colleghi che la situazione nel campo dei trasporti è caratterizzata oggi da una grave crisi e da una confusione notevole estesa in tutti i settori. L'ultimo episodio di questa crisi e di questa confusione è riferito da «L'Unione Sarda» e da tutta la Stampa isolana, che da qualche giorno giustamente va denunciando all'opinione pubblica, alle autorità, agli organi competenti, il fatto che si corre il rischio che i collegamenti aerei tra Cagliari e la Penisola non siano più assicurati dalla compagnia di bandiera, ma da una compagnia minore. Infatti, la pista attuale dell'aeroporto di Elmas non potrebbe essere utilizzata per i moderni aerei a reazione che l'Alitalia dovrebbe far entrare in linea, e la nuova pista non si sa quando potrà essere completata. Dunque, proprio ora che l'Alitalia potrebbe, finalmente, assicurare un servizio con

mezzi più efficienti, più sicuri, capaci di realizzare collegamenti più rapidi, corriamo il rischio di vedere i collegamenti aerei con la Penisola affidati ad una compagnia minore. La responsabilità la si vuole attribuire alla burocrazia romana. Ora, io non metto in dubbio che vi sia una responsabilità precisa della burocrazia romana — e credo che nessuno, del resto, possa metterlo in dubbio — però a me non sembra che la responsabilità fondamentale sia questa. Anche in questa occasione, noi dobbiamo rifarci alle pesanti e gravi responsabilità politiche del Governo e della Giunta regionale. L'onorevole Assessore ai trasporti, quando occorreva impedire, ad esempio, che venissero aumentate le tariffe, oppure ottenere un potenziamento dei servizi, non ha mai assunto un atteggiamento di rivendicazione politica verso il Governo ma ha accettato che venisse attuato il progressivo smantellamento del servizio aereo fra la Sardegna e la Penisola. Recentemente, quando, durante esercitazioni militari della NATO, è stato invaso il corridoio aereo dei trasporti civili, con il pericolo — fortunamente non è accaduto nulla — di conseguenze abbastanza gravi, non c'è stata da parte della Giunta regionale, nè dell'Assessorato competente, la necessaria azione politica nei confronti del Governo centrale. Io non credo, quindi, che tutta la responsabilità della situazione possa essere scaricata sulla burocrazia romana. Se l'aeroporto di Cagliari verrà declassato, se le linee aeree saranno gestite da una società minore, la responsabilità è politica, non è di un burocrate, nè di un ufficio. Non si tratta di una pratica che stenta ad andare avanti. La responsabilità è della Giunta e del Governo. Siamo di fronte all'ultima di una serie di responsabilità che hanno caratterizzato tutta la politica nel campo dei trasporti.

Così è per i trasporti aerei, così è, in fondo, anche per i trasporti marittimi. Noi abbiamo da anni insoluto un grosso problema che rischia di compromettere ogni possibilità di sviluppo del turismo nella nostra Isola ed è il problema dei collegamenti marittimi nei periodi di punta. Sappiamo che non c'è stato nessun intervento concreto, organico tendente ad affrontarlo. Così è per le Ferrovie dello Stato. Mancano pro-

grammi organici di potenziamento, e ci troviamo di fronte ad un intasamento del traffico, determinato dalle navi traghetto; ci troviamo dinanzi al pericolo di smantellamento di una linea nella zona del Sulcis, ci troviamo di fronte al pericolo del trasferimento dell'officina manutenzioni di Cagliari. Altro che potenziamento, si sta procedendo allo smantellamento, alla riduzione dei servizi anche in questo settore! Quanto alle ferrovie in concessione, sono rimasti vani i voti del Consiglio regionale tendenti ad ottenere la gestione pubblica, e si sta attuando un programma di smantellamento di numerose linee. Quanto ai porti isolani, tutti sappiamo che le attrezzature sono sempre più inadeguate all'aumentato volume di traffico (le attrezzature del porto di Cagliari, per esempio, sono da lungo tempo superate, nella loro capacità operativa), ma invano attendiamo un programma organico di rinnovamento, di ammodernamento, di potenziamento. Oltre tutto, notiamo accentuarsi la tendenza alla privatizzazione delle attività portuali, in forme diverse, soprattutto nei porti principali di Cagliari e Portofino, in concomitanza con gli insediamenti privati.

Per quanto riguarda le autolinee, assistiamo a ridimensionamenti limitativi, alla cessione di linee a società minori ed all'atteggiamento di ricatto, prepotente, da parte delle società concessionarie, soprattutto della SATAS, dinanzi alle quali la Giunta regionale mostra di cedere o comunque di essere abbastanza comprensiva. Nel settore del trasporto merci, troviamo ugualmente grande confusione. Ieri l'Assessore Soddu ci ricordava che la politica di incentivazione dell'artigianato ha portato ad un gonfiamento abnorme in questo settore, e che, nel contempo, le navi traghetto, hanno consentito lo intervento di alcune grosse importanti società di autotrasporti, i cui mezzi snodati vanno e vengono attraverso la Sardegna. Bene, questi due fatti concomitanti, il gonfiamento del settore del piccolo autotrasporto, da un lato, dall'altro l'intervento dei grandi mezzi snodati delle società private ha determinato una gravissima crisi nel settore del piccolo trasporto, soprattutto in quelle città, come Cagliari, Sassari e Olbia, dove questa attività ha avuto sem-

pre rilievo. Per i trasporti urbani, infine, la situazione è quella che tutti i colleghi conoscono: a Cagliari da tempo, da mesi, da anni, si succedono lotte, scioperi, paralisi del traffico. La mancata pubblicizzazione ha condotto ad una situazione veramente grave. Ci troviamo di fronte ad un palleggiamento di responsabilità tra la Giunta comunale di Cagliari e la Giunta regionale, che rivela la mancanza della volontà di affrontare il problema della pubblicizzazione. Non poteva quindi non essere recepita passivamente la nota circolare del febbraio scorso, con la quale il Ministro Taviani, non solo si oppone ad ogni ulteriore pubblicizzazione, ma vorrebbe che si trasferissero a gestione privata le attuali reti di trasporto urbano in gestione pubblica. Ed è in questo quadro che si colloca la particolare grave situazione dei lavoratori dipendenti: minacce di licenziamento, licenziamenti per rappresaglia, lotte sindacali senza fine sul terreno rivendicativo e contrattuale. L'esempio più vicino è quello della lotta dei tranvieri di Cagliari. Crisi e confusione, dunque, anche in questo settore.

Ecco perchè non ci sembra più sufficiente tentare di apportare modifiche, a singole parti del capitolo 7, ma ci sembra necessario porre il problema, appunto, come dice l'ordine del giorno numero 5, del modo in cui creare in Sardegna un sistema nuovo di trasporti, che corrisponda agli obiettivi dello sviluppo economico generale. Nella situazione di crisi, nella confusione va passando la linea della privatizzazione, che tende a disarticolare il carattere pubblico e sociale di una politica dei trasporti. Se il problema dei trasporti è oggi importante dovunque, nessuno di noi può ignorare che esso è tra quelli fondamentali per lo sviluppo economico della Sardegna. Chi controlla i trasporti controlla il processo economico nella nostra Isola. Questa è la verità. Perciò ho parlato di responsabilità politiche in generale della Giunta regionale e del Governo, responsabilità politiche che sono molto importanti. E vorrei aggiungere che in materia sono andate sviluppandosi alcune assai deprecabili iniziative demagogiche, della maggioranza del Consiglio regionale. Io voglio riferirmi all'emendamento concernente il porto di Oristano, presentato e appro-

vato dalla maggioranza. In una assai strana e, per molti versi, ridicola assemblea del Consiglio comunale di Oristano, il Sindaco ha proposto un voto di plauso per la maggioranza di centro-sinistra del Consiglio regionale, la quale avrebbe finalmente dato una soluzione al problema del porto di Oristano. Mi meraviglia il fatto che la maggioranza di un Consiglio comunale abbia pensato di dover formulare in modo solenne un tale voto per quello che io chiamo un imbroglio, onorevole Assessore Soddu, mi consenta, un imbroglio vero e proprio.

I fatti sono noti: voi stessi avevate posto nel piano quinquennale per il porto di Oristano otto dei 16 miliardi previsti di intervento statale. Sapevate che in realtà lo Stato non aveva stabilito questo stanziamento nè alcun intervento per il porto di Oristano. Orbene, le soluzioni dinanzi a questa situazione erano due: quella proposta con il nostro emendamento, cioè riconfermare gli otto miliardi di intervento statale per Oristano e di conseguenza porre il problema di una battaglia politica per averli; l'altra, quella che voi avete seguito portando da otto a sei miliardi l'intervento statale e prevedendo un intervento di due miliardi a carico della Regione, ma fuori dalla tabella, come si dice; in altre parole i due miliardi della Regione verrebbero erogati quando e se lo Stato interverrà con i sei miliardi. Ma tutto ciò non è una mistificazione? Tutto questo, consentitemi — non trovo espressione più adeguata — non è un imbroglio politico? Laddove si poneva la esigenza di una lotta per ottenere finanziamenti dello Stato, voi a questa esigenza non avete fatto fronte, avete invece adottato una linea che, per il momento, può consentire anche qualche manifestazione demagogica nel Consiglio comunale di Oristano, ma che non risolve il problema del porto di Oristano, perchè non stanziate manco una lira, in concreto, neppure a carico dei fondi straordinari, per il porto di Oristano. Questa è la verità.

Anche la pubblicizzazione dei trasporti urbani a Cagliari è una vicenda che ha qualche cosa di grottesco. Ho accennato già al palleggiamento di responsabilità tra Giunta comunale di Cagliari e Giunta regionale; sta di fatto che è in corso un nuovo sciopero durissimo dei tran-

vieri e che disagi molto seri devono essere affrontati dalla popolazione di Cagliari e del suo entroterra. Come viene affrontato questo problema? Prima si sono assunti degli impegni e poi si è tornati indietro. Dagli impegni assunti dall'onorevole Corrias nell'agosto scorso si è passati al disegno di legge della Giunta regionale che rappresenta un passo indietro, perchè non affronta nei termini giusti il problema. Così è, nonostante le assicurazioni rese l'altro giorno dall'onorevole Presidente della Giunta ai lavoratori tranvieri ed ai sindacati. Adesso tutto il discorso pare svolgersi intorno alla questione del passivo di gestione, mentre, per un servizio pubblico, come quello in questione, semmai, si deve parlare di costo sociale, perchè esso deve soddisfare le esigenze della popolazione di Cagliari e del suo entroterra (300 mila abitanti) e deve anche e soprattutto diventare una componente dello sviluppo economico della zona. Peraltro, se c'è costo sociale, noi riteniamo che debba essere sostenuto assieme dalla Regione, dagli Enti locali e dagli stessi privati industriali i quali realizzano i loro impianti nella zona cagliaritano e si avvantaggiano di un sistema dei trasporti pubblici moderno ed efficiente. Deve essere affrontato questo problema sul terreno della riforma della finanza locale, dando i mezzi necessari ai Comuni per una gestione diretta. E prima ancora che di costi sociali e di passivo di gestione, come voi amate parlare, bisogna parlare del programma di sviluppo. Si tratta di pubblicizzare l'azienda di trasporto, ma soprattutto di attuare un programma di sviluppo dei trasporti. Noi diciamo, con molta franchezza, che a niente servirebbe la pubblicizzazione se si risolvesse nel puro e semplice riscatto degli impianti e nel passaggio puro e semplice dell'attuale gestione da mani private a mani pubbliche. Non servirebbe, forse, che a fare un favore al privato. La questione essenziale per noi è quella del programma zonale di sviluppo dei trasporti. Questa è la strada da percorrere, sulla quale però non si fa alcun passo avanti e della quale nessun accenno viene fatto nel Piano. E' perciò che noi parliamo di cattiva volontà politica; è perciò che noi abbiamo l'impressione che la pubblicizzazione procurerà qualche miliardo ai padroni della Socie-

tà tranvie, ma non realizzerà gli obiettivi sociali, economici e democratici per i quali i lavoratori tranvieri si battono. E vorrei aggiungere, per concludere questa parte, che a testimonianza della carenza totale della politica dei trasporti della Giunta, basta il fatto che non c'è in questa Giunta un Assessore ai trasporti. Me lo consenta, onorevole Cottoni, lei si caratterizza piuttosto come Assessore al turismo — in bene o in male, questo è un altro discorso evidentemente — ma noi sentiamo l'assenza di interventi a livello dell'esecutivo nello specifico settore dei trasporti.

Il capitolo 7 risulta essere del tutto inadeguato, perchè prevede certe linee di intervento quantitativo, ma non affronta organicamente il problema di un sistema organico dei trasporti. Orbene, il nostro emendamento certo non può rispondere in modo completo e compiuto alla esigenza di una programmazione organica nel settore, però si sforza di indicare i lineamenti, le direzioni fondamentali che si devono seguire per realizzarla. A nostro giudizio, si tratta appunto di apprestare un Piano organico di riorganizzazione dell'intero sistema dei trasporti, fondato sull'intervento pubblico e volto ad assicurare un servizio rispondente alle esigenze di sviluppo economico, sociale e civile, e perciò sottratto alle scelte ed alla speculazione privata. Noi riteniamo che un sistema di tal genere, proprio per la particolare situazione della Sardegna, non possa che essere realizzato sulla base dei collegamenti esterni, di quelli interni a dimensione regionale ed a dimensione comprensoriale. Inoltre dovrà essere articolato settorialmente, cioè in funzione dei trasporti marittimi, aerei e così via. Occorre impostare un piano organico e articolato per la realizzazione di un sistema di trasporti.

Ci sembra anche di dovere indicare alcuni strumenti pubblici di intervento in questo settore: l'azienda regionale dei trasporti per le vie di comunicazione e il consorzio regionale dei porti. L'azienda regionale dei trasporti, articolata a livello comprensoriale e di settore, dovrà provvedere alla gestione dei servizi interni della Sardegna (filotranviari, automobilistici e così via); il Consorzio regionale dei porti, dovrà gestire democraticamente le attività portuali,

dovrà cioè estromettere i privati e tendere al rafforzamento della unità tecnica, economica dei porti, alla realizzazione della politica unitaria del lavoro portuale, all'ampliamento dei compiti e delle funzioni delle compagnie e gruppi portuali. L'emendamento nostro contiene anche indicazioni particolari che a noi sembrano fondamentali, per quanto riguarda i porti, la rete stradale, e la rete ferroviaria. Le ferrovie in concessione, a nostro parere, dovrebbero passare in gestione alla Azienda regionale dei trasporti e si dovrebbe realizzare il coordinamento tra ferrovie in concessione, ferrovie statali e rete di trasporto urbano e comprensoriale. Per i trasporti pubblici urbani ed extra urbani, noi riproponiamo la pubblicizzazione. Si dovrebbe soddisfare l'esigenza della priorità del mezzo collettivo pubblico di trasporto su quello privato e si dovrebbero unificare i trasporti autofiloltranviari con quelli su autolinea. Inoltre bisogna attuare una gestione dei servizi di trasporto pubblico, fondata su criteri non meramente amministrativi o economici, ma soprattutto sociali, per soddisfare le esigenze di mobilità collettiva nel quadro di sviluppo e di progresso della vita civile. Queste le linee fondamentali che a noi sembra debbano essere poste alla base di un programma di sviluppo dei trasporti; questi i principi base per una politica nuova dei trasporti, che consideri questi come componente fondamentale del processo di sviluppo economico e sociale della nostra Isola.

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

FLORIS (D.C.). Signor Presidente, nel capitolo 7, sezione seconda, pagina 25, per il porto di Olbia è previsto uno stanziamento di un miliardo e mezzo. Abbiamo proposto, con il nostro emendamento A-27, di portare a due miliardi lo stanziamento, perchè abbiamo accertato che un miliardo e mezzo non è sufficiente. Tra l'altro occorre provvedere alla sistemazione dei fondali, per consentire l'approdo di grosse navi. Ricordo che anche per il porto di Cagliari, il testo della Giunta prevedeva una somma che la Commissione ha proposto di migliorare.

PRESIDENTE. E' necessario ora sospendere la discussione del capitolo settimo, in attesa che siano riprodotti e distribuiti gli altri emendamenti e i due ordini del giorno presentati all'ultimo momento. Si dà per letto il capitolo 8.

A questo capitolo sono stati presentati alcuni emendamenti. Se ne dia lettura.

GHINAMI, Segretario:

Emendamento sostitutivo totale del paragrafo 9 Manca - Atzeni Angelino - Nioi - Sotgiu:

«Cap. 8.0 - Sez. III - Par. 23 - Formazione professionale e investimenti sociali. Parag. 9 — Addestramento professionale — Il problema dell'addestramento professionale, deve essere considerato in relazione ai bisogni reali e urgenti di mano d'opera qualificata e specializzata, e nella prospettiva futura dello sviluppo armonico della economia sarda, su scala settoriale e territoriale. Per agevolare il raggiungimento dei fini e degli scopi della programmazione economica occorre eliminare, nel settore dell'addestramento professionale, la notevole dispersione di mezzi e strumenti di ogni genere, per il fatto della esistenza di una molteplicità di enti, preposti alla formazione professionale della manodopera. A tale scopo, mentre da un lato occorre accentrare in un unico organismo regionale i compiti relativi alla elaborazione dei programmi e ai tempi di attuazione, nonchè le questioni relative al personale docente tecnico e pratico, d'altra parte si rende indispensabile la esclusione dai finanziamenti, di quegli enti che non offrono adeguate garanzie per lo svolgimento del programma annuale e pluriennale, secondo le direttive dell'organismo regionale sul quale vigila l'Assessorato della rinascita congiuntamente all'Assessorato della pubblica istruzione. Il coordinamento, sia nella fase di elaborazione dei programmi che in quella di attuazione, dei diversi organi: Regione, Ministeri e Cassa per il Mezzogiorno, deve essere attuato in armonia con quanto disposto in materia dall'organismo regionale. Nella fase di elaborazione, in quella della esecuzione del controllo dei programmi, saranno sentite le organizzazioni sindacali dei lavoratori unitariamente e le organizzazioni degli imprenditori. La rea-

V LEGISLATURA

LXXXVI SEDUTA

25 MAGGIO 1966

lizzazione dei programmi sarà affidata agli enti che offriranno chiare garanzie in tutte le fasi dell'esecuzione e per ogni specializzazione e qualificazione cui i singoli corsi si riferiscono. I programmi dovranno in primo luogo uniformarsi ai previsti sviluppi di ogni settore economico, considerando in via prioritaria il settore dell'agricoltura, specificamente quello agricolo in tutta la sua articolazione relativa alle varie colture specializzate, alla pastorizia, alla zootecnia. Pertanto, il compito immediato sarà quello dell'addestramento, della riqualificazione, della qualificazione e della specializzazione dei lavoratori agricoli ivi compresi i lavoratori autonomi nei riguardi dei quali i programmi dovranno contenere insegnamenti pratico-tecnici relativi alle conduzioni aziendali e all'organizzazione dei mercati. Particolare attenzione sarà dedicata ai temi della cooperazione per tutte le categorie del settore agricolo, tenendo presente inoltre la mano d'opera femminile e quella giovanile alle quali saranno accordate speciali facilitazioni e agevolazioni per la frequenza dei corsi e la conseguente permanenza in attività del settore agricolo. Nel quinquennio, oltre la formazione professionale delle attuali unità lavorative presenti nel settore agricolo, saranno trasferite a questo settore, previa qualificazione nei vari rami, 10 mila unità provenienti dalle nuove leve di lavoratori. Nei settori dell'industria, dell'artigianato e delle attività terziarie, che segue la priorità accordata al settore agricolo, la formazione professionale deve attuarsi con particolare riguardo alla qualificazione e alla specializzazione, riservando i corsi relativi all'addestramento e alla qualificazione alla mano d'opera femminile e giovanile. Il Piano sulla formazione professionale sarà articolato nel seguente modo: a) qualificazione, specializzazione e conduzione aziendale per le zone irrigue, ortofrutticole e zootecnia, 25 mila unità; b) addestramento professionale, riqualificazione, qualificazione e specializzazione con corsi di media e normale durata per le diverse zone di intervento e per le varie colture specializzate, 30 mila unità; c) qualificazione, riqualificazione e specializzazione di 50 mila operai per la industria di cui 20 mila qualificati, 20 mila specializzati e 10 mila operai comuni,

così ripartiti: 6 mila qualificati e specializzati per l'industria di trasformazione dei prodotti agricoli; 20 mila qualificati e specializzati per l'industria manifatturiera; 10 mila qualificati e specializzati per l'industria delle costruzioni; 7 mila operai comuni per l'industria manifatturiera; 7 mila operai comuni per l'industria delle costruzioni; d) qualificazione e riqualificazione di 5 mila artigiani di cui 2 mila nel settore artistico; e) addestramento e qualificazione di 10 mila lavoratori del settore terziario. Gli interventi relativi alle attrezzature e quanto si renderà indispensabile per il buon funzionamento dei corsi, saranno limitati nel corso del quinquennio alla dotazione di adeguate attrezzature per centri già esistenti e ritenuti in grado di svolgere regolarmente i corsi, per il completamento e la costruzione di nuovi centri, reparti e convitti. Gli interventi relativi alle agevolazioni e gli incentivi, tesi ad assicurare la frequenza ai vari corsi dovranno assicurare in primo luogo assegni fissi per tutta la durata del corso, ai giovani di entrambi i sessi e agli adulti che abbiano familiari a carico in misura non inferiore al salario minimo stabilito dai cc. dd. per le rispettive categorie cui il corso si riferisce. A tutti gli allievi competerà inoltre il rimborso delle spese di viaggio eventualmente sostenute, la mensa o indennità sostitutive, nonché la completa gratuità dei soggiorni per coloro che saranno ospitati nei convitti. A tutti gli allievi, nessuno escluso, che non abbiano carico di famiglia competerà, a titolo di assegno, la somma di 30 mila lire mensili da liquidarsi bimestralmente. I programmi di aggiornamento per insegnanti e istruttori, a cui deve assicurarsi stabilità di impiego e progressione di carriera, saranno predisposti presso Istituti specializzati operanti in Sardegna e nel Continente, d'intesa con l'organismo regionale cui è demandato il compito di elaborare i programmi generali sulla formazione professionale in Sardegna. Il fabbisogno finanziario per l'attuazione del programma risulta: per addestramento, qualificazione, riqualificazione e specializzazione per ogni settore e per gli incentivi e le agevolazioni alle frequenze L. 12.500 milioni; per completamenti, costruzioni nuovi reparti e convitti e adeguamento attrezzature: L. 3.000

V LEGISLATURA

LXXXVI SEDUTA

25 MAGGIO 1966

milioni; per aggiornamento insegnanti e istruttori L. 500 milioni; totale L. 16.000 milioni. Tale fabbisogno verrà coperto da:

Stato	per L. 6.000 milioni
Regione	per » 4.000 »
Legge 588	per » 4.500 »
Cassa Mezzogiorno	per » 1.500 »

Totale L. 16.000 ». (A-26)

Emendamento aggiuntivo Torrente - Melis Giovanni Battista - Melis Pietrino:

«Cap. 8.0 - Sez. III - Pag. 27. Dopo il terzo comma aggiungere: "A questo scopo l'Assessorato finanzia la realizzazione di specifici programmi di iniziativa da parte delle organizzazioni rappresentate nel Comitato regionale di consultazione sindacale"». (A-25)

Emendamento aggiuntivo Cabras - Nioi - Ragio all'emendamento n. 16:

«Cap. 8.0 - Sez. VI - Alla fine dell'emendamento aggiungere: "Piano per le attrezzature civili nelle campagne e nei centri rurali. Le inadeguatezze della situazione abitativa nelle campagne e nei centri rurali sono causate oltre che dalla quantità e qualità delle abitazioni, anche dalla mancanza ed insufficienza delle più essenziali attrezzature civili. E' particolarmente urgente la realizzazione, nelle campagne e nei centri rurali, di acquedotti, fognature, opere di depolverizzazione delle strade interne ed esterne, linee elettriche e telefoniche, edifici scolastici, ambulatori, mattatoi. A tal fine dovrà essere predisposto un piano particolare di opere pubbliche da attuarsi con l'impiego di fondi del Piano sociale (art. 15, lett. a) legge n. 588 di fondi ordinari della Regione e con il contributo dello Stato (art. 8, comma 11)".» (A-27)

Emendamento aggiuntivo Nioi - Sotgiu - Manca:

«Al cap. 8.0 istituire la sez. III Pag. 40. Fondo sociale. Tenuto conto che gli obiettivi occupativi del piano, già di per se modesti, non potranno tuttavia che essere conseguiti per gradi e che pertanto l'attuale gravissimo problema

della disoccupazione si prevede rimanga tale per almeno i primi sei mesi dall'inizio dell'attuazione del piano, si impone, pertanto, la necessità di predisporre un piano occupativo che preveda la occupazione immediata di tutti i disoccupati sardi. A questo scopo il piano predispone un congruo incremento del Fondo sociale istituito con legge regionale 7 aprile 1965, n. 10, in modo che permetta la occupazione di almeno 30 mila disoccupati». (A-28)

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

MARCIANO (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel trattare l'impegnativo articolo 8, concernente la formazione professionale e gli interventi sociali, che io stimo vera chiave di volta per proiettarsi veramente in avanti e dare un contenuto realistico alla rinascita, mi chiederò da dove veniamo, chi siamo e dove stiamo andando. In effetti, l'economia della Sardegna è stata sempre agro-pastorale. La produzione agricola e pastorale assicurava e costituiva sostanziale base di vita per la società sarda. Stiamo attualmente attraversando una profonda metamorfosi, per due ordini di cause: esodo dai campi e dall'Isola; inserimento e sviluppo di attività industriali e di servizi. L'entità del reddito isolano segna, proporzionalmente parlando, la notevole flessione della componente agricola e questo fatto, visto in rapporto all'esodo dalle campagne, appare con tinte preoccupanti. Osservo che detto esodo è decisamente negativo e che il prodotto delle altre attività è destinato a creare ricchezza, sì, ma a vantaggio di interessi, in genere, extra isolani. Stiamo andando, invece, o ci proponiamo di andare verso una accentuazione delle ricettività secondarie e terziarie e verso una riduzione ancora più al limite di quella agraria. Affinchè ci possa essere uno sviluppo equilibrato in tutti i settori, e particolarmente in quello agrario, che cosa dobbiamo fare? Secondare la dotazione del settore industriale e salvare la economia agraria, non riducendo la grossa questione ad una fallace politica di mezzi, ma curando la formazione umana e tecnica di quanti più giovani è possibile. Indubbiamente le scelte scolastiche

sono legate alla stima della utilità nel tempo e, pertanto, rappresentando l'industria ed i servizi fonti di reddito di più ampio respiro e di più consistenti quanto immediati redditi, l'attività agraria è pressochè riuscata o rifuggita da tutti. Potremmo pertanto concludere che appare conveniente frequentare una scuola o un ciclo istruttivo per l'industria o per il commercio *et similia*, ma non un corso per l'agricoltura. La società, però, ha interesse e bisogno che le campagne producano sempre più. Di qui la necessità di promuovere in maniera del tutto particolare la formazione professionale in agricoltura rendendola, per così dire, appetibile e più conveniente. Obiettivo, questo, da perseguire e raggiungere con una specifica politica di incentivazione differenziata. Pertanto, concordo con il capitolo 8 quando prospetta l'istruzione professionale, distinta dal cosiddetto addestramento professionale. Questo, del resto, è previsto nel Piano.

All'addestramento professionale dovrà riservarsi il compito contingente di fornire particolari qualificazioni, per nuovi processi produttivi o nuovi stabilimenti industriali, e più ancora riqualificazioni per evoluzioni di cicli di lavoro o riconversione di stabilimenti eccetera. All'istruzione professionale, cioè alla normale scuola professionale dovremo chiedere uno sforzo massimo, per ottenere, non solo lavoratori preparati, ma uomini nuovi, mentre all'addestramento dovremo domandare una concentrazione dei programmi e dei mezzi per l'adeguamento e la ristrutturazione di capacità esecutive già in atto. Tutta questa impostazione, però, è dominata e deve diventare sempre più soggetta all'imperativo del coordinamento fra istruzione ed addestramento. Particolarmente ciò vale per l'attività di quegli enti che, sotto le più enigmatiche sigle, perseguono scopi spesso non troppo precisi. L'onorevole Assessore alla rinascita ha avuto il coraggio, e gliene diamo atto, di riconoscere che l'attività addestrativa realizzata finora nei diversi settori è stata in gran parte affidata alle scelte dei singoli enti o di istituti, senza un indirizzo unitario, un coordinamento delle iniziative e, in taluni casi, senza un preciso legame con le esigenze di sviluppo economico in atto, o previ-

ste, nella Regione. Un rilevante numero di enti, istituti e iniziative, che talvolta operano contemporaneamente nello stesso settore, ha reso difficile il coordinamento e le indicazioni di precise direttive da parte degli organi pubblici; è da ritenere che proprio tali deficienze abbiano permesso la proliferazione delle iniziative nel settore. Il numero dei corsi e degli allievi, nei diversi settori, può considerarsi quasi adeguato alle esigenze della manodopera per lo sviluppo economico dell'Isola realizzato finora. Non altrettanto può dirsi dell'aspetto qualitativo, sia per il profilo professionale talvolta seguito, che per lo svolgimento dei corsi e per il personale istruttore. Risulta, dall'esame dei corsi realizzati in questi anni e dall'esame dei «posti di lavoro» dei Centri, che l'addestramento è stato indirizzato in prevalenza alla qualificazione di personale per attività economica a carattere individuale e di tipo artigianale; inoltre, data la scarsa richiesta di manodopera con determinate qualifiche nel locale mercato di lavoro, e data la domanda che proveniva dall'esterno, un notevole numero di allievi dei corsi ha trovato sbocco nella emigrazione.

Pertanto, l'intero settore non è soltanto da riconsiderare, ma da bonificare affinché sia eliminata ogni possibilità di parassitismo e di proselitismo politico. C'è da lavorare per la Sardegna, e non da buttar via centinaia di milioni, a beneficio delle poche persone che operano in questi enti. Concludendo questa parte desidero esprimere un giudizio non negativo sull'articolazione del capitolo 8. Lo faccio ben volentieri, perchè riconosco che la formazione professionale è stata tratteggiata secondo i concetti appropriati a tutti i livelli, da quello iniziale a quelli culturali, tecnici e scientifici. Questa polivalenza deve però essere concentrata con diagrammi operativi, salva restando la convergenza finalistica degli interventi. In merito all'esame specifico, lasciate che io rilevi, prima di ogni altra cosa, la inadeguatezza dei mezzi, in rapporto al progressivo quanto inesorabile assottigliamento del potere di acquisto della moneta. Invito pertanto a riflettere se non sia il caso, tra l'altro, di studiare la possibilità di arrivare a impinguare gli stanziamenti con gli interessi prodotti dai fondi di rinascita. Avrei

preparato degli emendamenti miranti a dare importanza notevole a quella che è l'istruzione professionale attuata dagli istituti professionali di Stato, in una con l'addestramento professionale attuato da diversi enti. Siccome dall'esame del capitolo si rileva che in diversi punti si trascurano gli istituti professionali, mi auguro che gli emendamenti siano accettati, perchè non vengano trascurati, alla pari dei centri e degli enti che operano l'addestramento professionale, anche gli istituti professionali di Stato. Dobbiamo iniziare a risolvere il problema dalle radici. Se vogliamo in campo agrario fermare i giovani che attualmente lavorano nell'agricoltura, dobbiamo incentivare questa attività e renderla quindi conveniente. Ecco perchè ho proposto che siano estesi anche agli alunni degli istituti professionali quei benefici e quelle provvidenze previste per l'addestramento professionale. In particolare metto in evidenza che, qualora se ne presentasse la necessità, per la vera specializzazione, per il vero perfezionamento, sia degli allievi che degli insegnanti, potremmo anche considerare l'opportunità che specifiche specializzazioni e qualificazioni avvengano non soltanto in Sardegna, ma anche nel resto d'Italia, o, addirittura, nell'area comunitaria. Ritengo che con questa visuale noi potremo dare una impostazione più organica a questa importante attività e fare sì che le nuove leve agricole siano veramente rispondenti allo scopo, sia dal punto di vista tecnico che culturale, e, soprattutto, come formazione umana. Occorre una incentivazione psicologica e morale, affinché chi lavora nell'agricoltura non si senta «paria» della società.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nioi per illustrare gli emendamenti di cui è firmatario.

NIOI (P.C.I.). Illustrerò brevemente, signor Presidente, gli emendamenti A-26, ed A-28. Con il primo noi tendiamo, nei limiti del possibile, giunti a questo punto, di mettere un po' d'ordine nella confusa situazione esistente in Sardegna nel settore degli istituti ed enti di addestramento professionale. Intanto noi vorremmo che questo settore venisse inquadrato in un

programma di investimenti e di indirizzi coordinato a livello regionale dalla Regione Sarda. Vorremmo che vi fosse un maggiore controllo democratico e, soprattutto, una rispondenza più immediata tra questi Istituti di addestramento professionale e la realtà sarda. Noi vediamo che moltissimi dei giovani usciti dai corsi di addestramento sono costretti ad emigrare od a rimanere sbandati, perchè la loro specifica preparazione non può essere utilizzata nel mercato del lavoro isolano. Questa situazione può essere eliminata, appunto, facendo uno studio dello sviluppo, delle prospettive e degli indirizzi della economia sarda ed impostando i programmi della scuola in funzione di questi. L'altro emendamento risponde ad una esigenza ripetutamente espressa in Sardegna dai sindacati ed anche da diversi partiti politici, alcuni dei quali della stessa maggioranza. Per superare la drammatica situazione disoccupativa della nostra Isola è stato chiesto un Piano di emergenza. Tutti i colleghi hanno potuto constatare come nei mesi scorsi, ed anche adesso, migliaia di lavoratori, in varie zone dell'Isola, sono stati costretti a scendere in piazza, esasperati, per rivendicare lavoro. Ci troviamo di fronte a circa 40 mila disoccupati, ufficialmente iscritti negli uffici di collocamento in Sardegna, e si tenga presente che la cifra reale, in realtà, è molto maggiore. D'altra parte, il Piano di rinascita, il Piano quinquennale ed il prossimo Piano esecutivo, non potranno immediatamente essere operanti ed immediatamente raggiungere quegli obiettivi di occupazione che essi prevedono, per cui, ancora per un certo periodo di tempo, la disoccupazione rimarrà tale e quale è oggi. Ora, noi vorremmo tentare di assorbire non certo tutti, ma il maggior numero di disoccupati. Chiediamo il finanziamento a carico del fondo sociale per la occupazione di almeno 30 mila disoccupati, che rappresentano prevedibilmente la cifra media in questo periodo. Ripeto che la proposta va incontro alla richiesta avanzata da tutti i sindacati indistintamente, attraverso ripetuti ordini del giorno, ed altre dichiarazioni pubbliche. Gli stessi partiti della maggioranza hanno prospettato questa esigenza, che ha trovato eco anche in alcune dichiarazioni di autorevoli membri della Giunta. Io credo, quindi,

che la Giunta possa accettare l'emendamento, se non integralmente, almeno per il principio che esso afferma.

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

TORRENTE (P.C.I.). Onorevole Presidente, io mi limito a rivolgere una viva preghiera all'Assessore alla rinascita affinché accetti l'emendamento A-25, che, in fondo, ripete un concetto già affermato, mi pare, in qualche programma precedente. Non credo che sia il caso di aggiungere altre parole a quelle del testo dell'emendamento.

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

CABRAS (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, penso che il Consiglio, un po' per le discussioni che sono state sempre fatte in aula ed un po' per l'esperienza dei singoli consiglieri, sia perfettamente al corrente della situazione dalla quale trae origine la necessità di proporre l'emendamento A-27, e quindi anche la necessità della sua accettazione. Si parla di un piano per le attrezzature civili nelle campagne e nei centri rurali; un piano che, in un certo qual senso, potrebbe anche essere considerato ambizioso, perchè servirebbe alla risoluzione di uno dei fondamentali problemi delle nostre campagne, cioè di una gran parte (penso che potremmo dire anche della maggior parte) della Sardegna, sia dal punto di vista territoriale sia dal punto di vista numerico della popolazione. Noi tutti sappiamo quale sia la situazione dei nostri centri rurali per quanto riguarda le attrezzature civili. Non so se sia mai stato fatto un censimento, ma certo sarebbe molto interessante sapere quanti e quali centri rurali della Sardegna e agglomerati delle campagne siano privi o di tutte o di parte delle attrezzature civili, e cioè, ad esempio, di acquedotti, di fognature, di strade (e parlo particolarmente delle strade interne convenientemente depolverizzate), di mattatoi, di ambulatori, di caseg-

giati scolastici e di tutte quelle opere necessarie per vivere civilmente. Io penso che siamo arrivati oggi al momento in cui questo gravissimo problema debba essere preso in considerazione dal nostro Consiglio. Io mi rendo conto delle difficoltà che vi possono essere in questo settore, per affrontare e risolvere globalmente i problemi della campagna, tuttavia asserisco ragionevolmente che si potrebbe, almeno, incominciare a risolvere il problema in questione. Tanto più che la sua risoluzione porterebbe anche alla soluzione di un altro problema, quello relativo alla disoccupazione nelle campagne di cui tanto si è parlato. L'attuazione di un piano di opere pubbliche nei centri rurali sanerebbe, almeno in gran parte, la piaga della disoccupazione nelle campagne sarde. Non solo, ma servirebbe altresì a ridonare speranza a quelle popolazioni, che oggi non ne hanno molta, sulla rinascita dell'Isola, a ridare speranza, soprattutto, ai Sardi che sono dovuti emigrare dai propri paesi per procurarsi lavoro altrove, e che naturalmente aspirano a ritornare.

Si potrebbe osservare che il nostro emendamento risulterebbe in parte superato da un emendamento approvato recentemente, che mi pare qualcuno abbia voluto sostenere che sia simile al nostro. Mi riferisco all'emendamento A-53 presentato dagli onorevoli Carta, Del Rio, Contu Anselmo ed altri al capitolo 4, sezione quarta, paragrafo 29. Però, a me pare che la materia di questo emendamento...

SODDU (D.C.), Assessore alla rinascita. E' diversa.

CABRAS (P.C.I.). Come lo stesso Assessore alla rinascita conferma, il precedente emendamento si riferisce a materia diversa, cioè si riferisce genericamente a quelle opere pubbliche nelle campagne che costituiscono le infrastrutture necessarie per lo sviluppo dell'agricoltura. Per esempio, nel paragrafo 29 al quale l'emendamento è riferito, si parla di elettrodotti, di strade, tra le quali potrebbero comprendersi anche le strade di penetrazione rurale, che devono servire essenzialmente a scopi agricoli. Quindi, penso che l'emendamento precedentemente pre-

V LEGISLATURA

LXXXVI SEDUTA

25 MAGGIO 1966

sentato non possa essere di ostacolo all'accettazione dell'emendamento presentato da noi.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 18 e 30.

La seduta è tolta alle ore 12 e 15.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1966