

LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 1968

CCXXV SEDUTA

VENERDI' 12 GENNAIO 1968

Presidenza del Vicepresidente SOTGIU

INDICE

Interpellanze (Svolgimento):

ATZENI LICIO	4662
GHINAMI, Assessore ai trasporti e turismo	4662-4669
MARCIANO	4664

Proposta di legge: «Contributi alle Sezioni sarde della Unione Italiana Ciechi per funzionamento e organizzazione» (107). (Continuazione della discussione e approvazione):

MEDDE	4672
ISOLA	4673
MARCIANO	4674
LIPPI SERRA	4675
MELIS PIETRO	4676
MACIS ELODIA, relatore	4676
CONTU FELICE, Assessore agli enti locali	4677
MONNI	4678
NIOI	4678
(Votazione segreta)	4680
(Risultato della votazione)	4680

Atzeni Licio - Cardia - Congiu - Raggio - Birardi - Pedroni al Presidente della Giunta. Se ne dia lettura.

DEFRAIA, Segretario:

«per conoscere quali iniziative siano state adottate e quali assicurazioni chieste ed eventualmente ottenute dal Governo e dalla Società Tirrenia perchè, ancora una volta — ma questa volta in forme intollerabili di disprezzo per la dignità e la personalità dei Sardi, in specie dei lavoratori sardi emigrati —, non si ripettesse l'amara vicenda dei piroscafi gremiti, della lotta per la conquista di un posto sulle navi, di centinaia di persone, donne, vecchi, bambini costrette a passare giorni e notti nei porti di imbarco, soprattutto a Genova. Una simile vergognosa situazione, che si ripete, aggravandosi però, da anni e l'incapacità e l'incuria della Giunta regionale di fronte al compito di costringere il Governo e la Tirrenia al rispetto dei più elementari diritti del popolo sardo conferma che verso la Sardegna continua a manifestarsi un atteggiamento di tipo coloniale. La politica turistica della Regione, la politica dei trasporti, la politica rivolta a stabilire rapporti permanenti con i lavoratori emigrati acquistano, in simili condizioni, il sapore di beffa e di irresponsabile demagogia. Gli interpellanti domandano se, giunti al punto in cui

La seduta è aperta alle ore 10 e 30.

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

Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due interpellanze.

Per prima viene svolta una interpellanza

V LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 1968

siamo, il Presidente della Regione Sarda non debba esigere la immediata sostituzione del Presidente della Tirrenia e una urgente trattativa, in sede di Governo, per eliminare il disservizio in atto e per toglierlo alla Tirrenia, come altre volte richiesto, la gestione dei servizi marittimi da e per la Sardegna». (133)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Atzeni Licio per illustrare questa interpellanza.

ATZENI LICIO (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo presentato l'interpellanza nel corso dell'estate scorsa in occasione del periodo più critico dell'afflusso verso l'Isola sia dei lavoratori che ritornano dalle zone di emigrazione, sia dei turisti che vengono in Sardegna. Come avviene ormai periodicamente ogni anno, anche nella scorsa estate del 1967 si sono purtroppo verificati dei gravi ed incresciosi episodi per cui centinaia di persone hanno dovuto attendere giorni e giorni per l'imbarco e hanno dovuto addirittura lottare per conquistarsi il posto nella nave che sarebbe partita nei giorni successivi. Ci sembra che anche questi episodi denotino una forma di trattamento verso la Sardegna e verso i Sardi assai discutibile. La responsabilità a questo proposito ricade sul Governo centrale e ricade sulla Giunta regionale.

Nella nostra interpellanza noi avevamo anche affacciato delle proposte sia in ordine al fatto che la Giunta regionale discutesse circa la permanenza del presidente che attualmente è alla direzione della Tirrenia, e sia addirittura sulla esigenza, constatata la insostenibile gravità della situazione in un periodo in cui l'afflusso verso l'Isola è così intenso, se non ci si dovesse orientare verso una sostituzione della stessa Tirrenia con altre società per la gestione dei trasporti marittimi verso l'Isola. E' necessario avviare trattative con il Governo per trovare tutti gli accorgimenti, tutte le iniziative possibili perchè nel corso dell'estate 1968 non si verifichino più questi episodi e sia possibile raggiungere l'Isola dai porti del Continente in modo normale. In un'epoca così avanzata di progresso tecnico

ci sembra impossibile che per giungere in Sardegna si debbano fare a Civitavecchia o a Genova giorni e giorni di attesa per l'imbarco. Attendiamo quindi di conoscere, dall'Assessore competente, se, dall'agosto scorso, da quando l'interpellanza è stata presentata, la Giunta regionale abbia, a questo proposito, già trovato il modo onde poter avviare a soluzione i problemi che nella stessa interpellanza venivano sollevati.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai trasporti e turismo ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

GHINAMI (P.S.U.), Assessore ai trasporti e turismo. Il problema sollevato dagli onorevoli interpellanti è stato determinato, nella decorsa stagione estiva, dalla difficoltà nella quale si è venuta a trovare la Società «Tirrenia» per il mancato tempestivo approntamento delle navi di tipo «Regione», già adibite al collegamento Genova-Portotorres, e per le quali è stata disposta la trasformazione in navi traghetto. La prima di dette navi, la «Lazio», entrata in servizio ai primi di settembre, non è stata reimpiegata sulla linea Portotorres-Genova ma adibita invece sulla linea Napoli-Palermo-Tunisi. Alla immediata giustificata reazione della Regione, il Ministro ha chiarito che detta unità, per quanto la sua trasformazione fosse stata prevista per la Genova-Portotorres, si è dovuta dirottare su altra linea stante l'impossibilità di pieno utilizzo sulla linea originaria, a causa della mancata esecuzione dei lavori alla radice del pontile del faro a Portotorres, indispensabile per l'accesso a bordo dei mezzi pesanti dal portellone principale di poppa. D'altro canto, venuti a cessare i motivi di intenso traffico del periodo estivo, alla data del rientro in linea era venuta a cadere anche l'urgente necessità di avviare detta nave sulla Portotorres-Genova. In dipendenza di tale fatto, tenuto conto che i lavori necessari nel porto di Portotorres non potranno essere ultimati entro breve termine, l'Amministrazione regionale ha disposto perchè la seconda delle navi trasformate, la «Calabria», venisse temporaneamente asse-

V LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 1968

gnata alla Cagliari-Civitavecchia, dirottando sulla Portotorres-Genova una delle navi del tipo «Arborea» già impiegata nella Cagliari-Civitavecchia. Per gli stessi motivi la terza unità, la «Sicilia», che sarà approntata nella prossima primavera, verrà impiegata temporaneamente nella Cagliari-Civitavecchia.

In tal modo, mentre si è così evitato che venissero distolte dalle linee della Sardegna le navi del tipo «Regione» trasformate, ci si è garantiti sul regolare svolgimento dei servizi nel periodo estivo 1968. Infatti, sulla Portotorres-Genova risulteranno, a quella epoca, in servizio l'«Arborea» e la «Karalis», di capacità di trasporto passeggeri nettamente superiore a quella delle navi tradizionali del tipo «Regione» già impiegate in passato, e sulla Cagliari-Civitavecchia le due navi del tipo «Regione» trasformate, con l'impegno da parte della Tirrenia di effettuare le necessarie corse sussidiarie integrative del servizio.

Già in occasione delle festività di fine d'anno non è stato segnalato alcun inconveniente, e si ha fiducia che anche nel periodo di punta dell'estate 1968 non abbiano a ripetersi gli incresciosi e gravi inconvenienti della scorsa stagione estiva. Assicuro, comunque, gli onorevoli interpellanti che l'Amministrazione regionale non mancherà di seguire attentamente l'andamento del traffico per gli urgenti provvedimenti che si renderà necessario adottare. Ed ho notizie anche recentissime, che devo dare come anticipazioni agli onorevoli interpellanti, sulle trattative con la Tirrenia per la creazione di una nuova linea che partendo da Genova passa per Portotorres, Cagliari, e arriva a Palermo.

Conseguentemente, anche in previsione di questa nuova linea che è stata prospettata dalla Tirrenia, si ha motivo di credere che nell'estate di quest'anno non abbiano a ripetersi più gli inconvenienti registrati negli anni scorsi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Atzeni Licio per dichiarare se è soddisfatto.

ATZENI LICIO (P.C.I.). Prendo atto che

la risposta dell'Assessore sembrerebbe garantire, attraverso le misure che sono state adottate per quanto concerne l'anno in corso e quelle che saranno prese per la prossima estate, che gli inconvenienti segnalati nell'interpellanza non debbano più ripetersi. E' però motivo di preoccupazione, che dovrebbe essere condiviso dall'onorevole Assessore, il fatto che quando si giunge al periodo estivo di maggiore afflusso, è difficile adottare sul momento tutte quelle misure che servano ad evitare il ripetersi degli inconvenienti malgrado le notizie tranquillizzanti che l'Assessore ci ha fornito. Inviterei pertanto l'onorevole Assessore a predisporre in tempo le previsioni di afflusso durante i mesi estivi per fare un ragionato esame che consenta di adottare le misure necessarie, in relazione alle esigenze del momento.

Nello stesso tempo io credo che una attenzione particolare dovrebbe essere rivolta ad evitare che abbiano a verificarsi ancora gli incidenti incresciosi della scorsa estate, che si ripercuotono, negativamente non solo nei confronti dei Sardi, ma nei confronti di tutto il Paese, e che fanno apparire il sistema dei trasporti con la Sardegna così arretrato da non permettere, a chi vuole venire a passare 10 giorni nella nostra Isola, di venirci con tutta tranquillità e serenità. Per cui, ripeto, non sono del tutto tranquillo, e invito l'Assessore ad avere molta cura perchè si predispongano i piani per riuscire ad affrontare convenientemente il maggiore afflusso di viaggiatori nel prossimo periodo estivo.

PRESIDENTE. Segue una interpellanza Marciano - Pazzaglia - Lippi al Presidente della Giunta. Se ne dia lettura.

DEFRAIA, Segretario:

«per sapere quale azione intende svolgere in ordine al problema delle comunicazioni tra la Sardegna e la Penisola italiana e particolarmente se ritiene necessario richiedere la costruzione di un nuovo invaso per navi traghetti in un punto idoneo del litorale toscano, in considerazione del notevole profitto che ciò

V LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 1966

determinerebbe all'economia sarda. Pertanto i sottoscritti, considerato: — che il porto di Civitavecchia, scali e collegamenti ferroviari compresi, è inadeguato alle esigenze attuali dei traffici sardi, e tanto meno a quelle ipotizzate dal Piano di rinascita; — che l'approdo di Civitavecchia imporrebbe ancora limitazioni alla costruzione di navi traghetto adeguate; — che per condurre all'economicità il servizio traghetti statale occorrono navi capaci di compiere tre corse giornaliere, anziché due, come attualmente; — che lo sviluppo economico della Sardegna — specie per quanto riguarda le colture ortofrutticole, primizie in particolare, trova un serio ostacolo nella scarsa disponibilità, nell'insicurezza e nel costo di trasporto; considerato ancora: — che oltre l'80 per cento dei carri traghettati interessano i traffici con l'Italia centro-settentrionale; — che per le condizioni ambientali il costo di un nuovo approdo in Civitavecchia supererebbe largamente il costo di un altro scalo a 100-150 Km. più a nord dello stesso, più sicuro e dotato di maggiore possibilità di collegamento col retroterra; — che con un percorso inferiore a quello per Civitavecchia si raggiungerebbe un approdo nel più adatto litorale toscano; — che un approdo toscano inciderebbe positivamente, proprio nel periodo di minor traffico di merci, sul piano turistico; — che le navi attualmente in servizio fra l'Isola e Civitavecchia, con l'attuazione del Piano di rinascita, saranno sufficienti allo smaltimento del traffico con il centro meridione della Penisola; chiedono al Presidente della Giunta se non ritenga opportuno e urgente intervenire affinché non sia realizzata una seconda invasatura per navi traghetto nel porto di Civitavecchia e se non ritenga invece necessario sollecitare la progettazione di una nuova invasatura nel punto più idoneo del litorale toscano, capace di consentire l'approdo a mezzi più grandi e più veloci degli attuali. La presente interpellanza ha carattere di massima urgenza». (30)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marciانو per illustrare questa interpellanza.

MARCIANO (M.S.I.). Signor Presidente onorevoli colleghi, la massima urgenza dell'interpellanza si è protratta per oltre due anni in quanto la interpellanza stessa che è stata letta è del 16 dicembre del 1965. Penso che gli interpellanti avessero segnalato, a suo tempo, alla Giunta in carica, un argomento che doveva veramente interessare, per cui non spendo qui molte parole per ricordare l'importanza dei trasporti in genere per la Sardegna e in particolare per i traghetti tra Golfo Aranci e il continente peninsulare. Debbo comunque precisare che l'Assessore attuale era disposto, dall'aprile scorso, a trattare l'interpellanza che, soltanto per caso, non fu trattata e venne rinviata a dopo la conferenza dei trasporti che si è tenuta testè alla fiera proprio per iniziativa della Giunta e dell'Assessore ai trasporti, con sensibilità apprezzabile di cui bisogna dare atto, in quanto la conferenza faceva parte del programma di questa Giunta. Cionondimeno moltissime delle considerazioni che io andrò a leggere sulla interpellanza, che avevo a suo tempo preparato con i miei colleghi, sono egualmente valide, perchè se i tempi tecnici hanno in parte cambiato determinate cose, tuttavia rimane ancora fermo l'inconveniente principale che la interpellanza andava a segnalare.

In occasione della discussione del bilancio di previsione dell'anno 1966, e precisamente il 16 dicembre del 1965, con carattere di massima urgenza, fu presentata la interpellanza sulla necessità di evitare la costruzione della seconda invasatura per navi traghetto a Civitavecchia, e sull'assoluta esigenza per l'economia sarda di costruire un nuovo invasato sul litorale toscano. Pensammo che l'allora Presidente della Giunta, onorevole Corrias, sensibilizzato al tema posto in discussione, per aver, tra l'altro, assistito — unitamente all'Assessore ai trasporti — al convegno sui «Problemi della marina mercantile e lo sviluppo economico della Sardegna», tenuto a Cagliari appena due mesi prima, e cioè il 23 ottobre 1965, potesse prendere subito a cuore l'importante questione e svolgere l'adeguata azione politica presso il Governo centrale.

L'annuncio al Convegno che un'apposita

Commissione ministeriale avesse già dato il parere favorevole per la costruzione di una seconda invasatura fuori del porto di Civitavecchia, diffuso il giorno 21 ottobre 1965, cioè due giorni prima del convegno stesso, venne dato con esultanza dal commendator Albicini, Presidente del Consorzio autonomo del porto di Civitavecchia, come una primizia. Fortunatamente si ebbe subito l'efficacissimo intervento del Presidente dell'Associazione agronomi, dottor Beniamino Cervi, che, in sintesi, espose i motivi che militano per la costruzione dell'invaso sul litorale toscano. Seguirono scroscianti applausi da parte di tutti, ivi compresi il Ministro Spagnoli e il Presidente Corrias. Io ero presente e non volli intervenire nella discussione proprio per non dare un tono politico; vi fu, appunto, questo intervento tecnico del Presidente della Associazione dei dottori agronomi proprio perchè la questione interessava soprattutto la categoria degli agricoltori, dico soprattutto, ma tutta la economia sarda. Chi vi parla era presente al Convegno, e poichè già da anni interessato alla questione di così grande importanza, soprattutto per l'agricoltura sarda, fu spinto — unitamente ad altri colleghi — a presentare l'interpellanza in discussione, allorchè si ebbe modo di constatare che nei due mesi circa, successivi al convegno, nessuna assicurazione tranquillizzante era stata data. Purtroppo l'interpellanza, pur avendo carattere di massima urgenza, come abbiamo detto, non venne presa in considerazione.

Nel contempo, in data 30 gennaio 1966, la stampa quotidiana, e precisamente «Il Popolo», segnalava che un vasto piano di miglioramento dei collegamenti marittimi tra la Sardegna e la Penisola era in corso di elaborazione tra i Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e della marina mercantile. In particolare si era preso in esame l'adeguamento delle attrezzature dei porti interessati al servizio delle navi traghetto. Veniva riconosciuto per la prima volta che il porto di Civitavecchia presentava difficoltà insormontabili all'ampliamento, per cui il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti avevano studiato di istituire un nuovo invasore ad Orbetello.

Tuttavia, per il momento, era prevalso l'orientamento, nonostante si riconoscesse finalmente l'errore commesso in partenza, di costruire un secondo invasore «provvisorio», veniva detto in quell'articolo, fuori del porto di Civitavecchia. Veniva quindi con tortuosità, o meglio, ambiguità, per non dire ipocrisia, confermato quanto detto al Convegno dell'ottobre del 1965 dal Presidente Albicini. Ma il colmo dei colmi, o meglio la beffa più grave per i sardi, è che la Regione contribuisca al finanziamento del Consorzio di Civitavecchia perchè convinta che il suddetto porto costituisca l'unica ed insostituibile testa di ponte per la Penisola o, seguendo l'altro luogo comune, lo scalo o approdo naturale della Sardegna. E questo ho avuto modo di riferirlo anche in occasione appunto della Conferenza sui trasporti.

Noi abbiamo eletto ieri, mi pare, o l'altro ieri, l'onorevole Ghinami quale componente della Regione Sarda nel consorzio di Civitavecchia, ed è giustissimo questo; però non è giusto che la Regione Sarda sovvenzioni il porto di Civitavecchia che è per la Sardegna, allo stato attuale, una disgrazia per quanto riguarda i traghetti. Ai sensi della legge che consente appunto questo finanziamento, la legge 9 febbraio 1963 n. 223, la Regione elargisce un contributo annuale a favore del Consorzio autonomo del porto di Civitavecchia. Per l'anno in corso tale contributo è di lire 11 milioni e 550 mila sul capitolo 16806 del bilancio regionale 1967.

Di fronte all'assoluta insensibilità dimostrata dalla Giunta Corrias e successive, per i problemi segnalati con l'interpellanza in esame, a conclusione della discussione sul piano quinquennale fu presentato alla Giunta Dettori, nel maggio 1966, un ordine del giorno, accettato come raccomandazione, a firma Marciano ed altri. La stampa isolana lasciò passare inosservato l'ordine del giorno in parola. Non così quella di Civitavecchia tanto che «Il Messaggero», in data 22 giugno, riportava, con grande rilievo tipografico, un articolo di cinque colonne dal vistoso titolo: «Il Consiglio Regionale della Sardegna auspica in un ordine del giorno un invasore per traghetti ad

V LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 1966

Orbetello», preceduto dal soprattitolo: «Una ridicola proposta per danneggiare Civitavecchia». Per danneggiare Civitavecchia, capite? E no siamo per gli interessi generali della nazione!

Ma, nel caso specifico, Civitavecchia ha anche altre entrate, altri transiti, la questione è tale da si deve guardare dalla Sardegna non dal punto di vista di Civitavecchia. A parte il fatto che oggi, dopo tanto, finalmente, lo stesso Consorzio ha ammesso che non può più continuare questa situazione, data la limitatezza dello spazio di cui dispone il porto di Civitavecchia. L'imprudente premessa al titolo, ossia «Una ridicola proposta per danneggiare Civitavecchia» è per noi preziosa, in quanto dimostra più di ogni altro discorso in quale modo vengono considerati i problemi e gli interessi sardi dalla classe politica di Civitavecchia. Ma sapete dove risiede, dove opera, ed in effetti quale sia la suddetta classe politica? Io penso di non scoprire nessuna America se affermo che è stata sempre, ed è tuttora, la potentissima classe politica romana a difendere gli interessi di Civitavecchia sacrificando quelli sardi. Penso appunto di non scoprire l'America nell'affermare ciò. Civitavecchia ha la sua importanza perchè vi è la protezione massiccia di tutta la classe politica romana in suo favore. Lo capite dove risiede, dove opera? Ciò è stato reso ancora più agevole dalla complicità delle Giunte regionali che si sono succedute a tutt'oggi, complicità che io qui mi permetto di denunciare, sia che si debba a negligenza, sia che si debba ad ignavia.

Nell'articolo citato si ripetono i soliti luoghi comuni pro-Civitavecchia, con argomentazioni contraddittorie e, quel che è peggio, ci si erige a moralizzatori nei riguardi dei presentatori dell'ordine del giorno, per dare ad intendere di difendere gli interessi del pubblico erario prima ancora di quelli della città laziale. Ma ci proponiamo di dimostrare, nel corso di questa illustrazione, come le tesi da noi tenacemente e da tempo sostenute non intendono difendere unilateralmente gli interessi sardi, ma innanzitutto il buon senso, la geografia e le elementari leggi economiche che,

tenute in debito conto, varranno a salvaguardare i sacrosanti diritti ed interessi della Sardegna proprio perchè inquadrati in un contesto economico generale che è a sostegno degli interessi nazionali e comunitari.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi riteniamo che sia questa la sola direzione giusta che possa dare veramente forza ed efficacia alla così detta politica di rivendicazione o contestativa che dir si voglia. La Giunta Dettori ha pagato lo scotto per questa errata impostazione, ma sarà sempre così anche la presente Giunta e le future. Ma, ritornando più da vicino alla interpellanza, per completarne la storia dell'*iter*, prendiamo atto che, grazie all'Assessore ai trasporti onorevole Ghinami, è ritornata a galla. Nel mentre però sono passati circa due anni, come ho detto, e lo scopo dell'interpellanza stessa, almeno per quanto riguarda la prima parte, è stato superato dagli eventi. Infatti la seconda invasatura cosiddetta «provvisoria», fuori del porto di Civitavecchia, è ormai una realtà. Ancora una volta gli interessi di tutta una Regione, nonostante l'autonomia, sono stati sacrificati col consenso dei governi regionali esclusivamente a quelli, ben più modesti, di Civitavecchia. Ma se questa Giunta vuole distinguersi per il problema in esame, dimostrando con i fatti d'essere diversa dalle precedenti, non può fare a meno di impegnarsi a fondo, perchè la posta in gioco l'impone.

Quanto fin qui esposto non ci impedisce di riconoscere che la data del 1.º ottobre 1961 è stata per la Sardegna una data storica. Ricordiamo con emozione la gioia di quel giorno, e ci piace citare l'avvenimento con le parole del dottor agronomo Giulio Porciatti riportate nella sua interessante pubblicazione «Porti Vecchi e Nuovi», estratto dalla rivista «Trasporti Pubblici» n. 12 del 1964, pubblicata a cura dell'Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1965. Il Porciatti così si esprime: «Dal 1.º ottobre del 1961 la Sardegna non è più un'isola, perchè con l'istituzione del servizio dei traghetti si è creato un ideale ponte ferroviario con il Continente che è il più lungo d'Europa (miglia marine 115 pari a 225 Km)». Infatti la prima nave traghetto rimon-

a al 1851 e riguarda il servizio Firth of Forth in Scozia, successivamente ci fu quella tra la Sicilia e la Penisola, però il ponte più lungo allo stato attuale è proprio quello sardo. Ma una cosa dobbiamo noi precisare, che mentre fino ad ieri le navi traghetto erano considerate come uno sbocco naturale delle ferrovie, come la continuazione sul mare delle strade ferrate oggi un nuovo concetto deve informare le navi traghetto e cioè che le navi traghetto debbono essere, debbono rappresentare la continuazione delle autostrade; ecco perchè, sotto questo aspetto, la Sardegna la vediamo molto più vicina al Continente, e perchè in questi tempi tutta la strutturazione dei collegamenti deve prendere piede.

Nella premessa alla pubblicazione il Porciatti afferma: «Questo mio scritto, frutto di esperienza maturata da lungo soggiorno nell'Isola, si ripromette di confutare alcuni luoghi comuni che rivestono una particolare importanza per la Sardegna e i suoi trasporti interni ed esterni, nonchè di mettere nel giusto rilievo la rivoluzione portata nell'economia sarda dall'avvenuto saldamento della rete isolana col sistema ferroviario del Mercato Comune Europeo, a mezzo del nuovo servizio delle navi traghetto istituito dalle Ferrovie dello Stato». E per completare si riporta l'acuta ed intelligente prospettiva segnalata: «Tenuto presente che il Mercato Comune Europeo ha una sua ossatura essenziale ferroviaria, Cagliari, Brindisi e Siracusa sono le sue estreme propaggini verso il Continente nero...». E' in questo orizzonte che dobbiamo inquadrare il servizio traghetti ed è così che l'interpellanza ha inteso ed intende indicarlo all'attenzione del Consiglio e della Giunta.

Prendendo più specificatamente in esame i singoli punti dell'interpellanza, che cosa in effetti abbiamo voluto rilevare? Non facciamo nessun ostracismo preconcepito per l'approdo di Civitavecchia; affermiamo che nonostante gli inconvenienti e difficoltà, forse non poteva non incominciarsi che istituendo il primo invaso a Civitavecchia. Era una esperienza da farsi anche perchè, in quel tempo, tanto il traffico merci che passeggeri da e per la Sardegna gravitava soprattutto su Roma e l'Italia cen-

trale. In questo senso considerare Civitavecchia lo scalo naturale della Sardegna era, non soltanto perfettamente comprensibile, ma logico. Dovrebbero essere stati sufficienti i primi due o tre anni, e quindi la prima o al massimo le prime due navi traghetto, per far capire a tutti che, sotto l'incalzare dei nuovi eventi economici e tecnologici, il servizio traghetti andava potenziato impostandolo su altri criteri ed altri invasi, onde renderlo innanzitutto attivo, o perlomeno economico.

Infatti quale è stata la remora principale da parte dello Stato a non voler aumentare i traghetti, che nel frattempo, superando ogni più rosea aspettativa, si andavano rivelando, di giorno in giorno, sempre più indispensabili per lo sviluppo economico e sociale dell'Isola e quindi per la vera rinascita? Tale remora è costituita dalla forte passività del servizio, pari a circa mezzo miliardo all'anno per ogni nave, dato che, per la ben nota convenzione, le merci trasportate dai traghetti tra Golfo Aranci e Civitavecchia pagano una tariffa pari ad un percorso di Km. 100 anzichè dei 225 effettivi.

Posto in questi termini, il problema non ha presentato soluzione, tanto che solo destinando ben 6 miliardi del piano di rinascita — di cui 1 miliardo stanziato sul 1.º programma esecutivo, 1 miliardo sul 2.º programma esecutivo e 4 miliardi sul 3.º programma esecutivo, con anticipazione tecnica di 1 miliardo per l'esercizio 1967-68 — alla costruzione di navi traghetto, la Regione, sopperendo alle deficienze dello Stato, ha potuto solo in parte e malamente — insistendo cioè sull'errore originario, ossia, secondo invaso a Civitavecchia — sbloccare la situazione, facendo finanziare dalla Cassa del Mezzogiorno la terza nave traghetto lo scorso anno, e mettendo in cantiere la quarta con lo storno dei 6 miliardi sopracitati. Ma in questo modo la passività del servizio traghetti a carico della comunità nazionale aumenta sempre di più, e di pari passo aumenta la resistenza dello Stato a costruire altre navi.

Ma quali sono, in effetti, i motivi di questa insopportabile passività? Essi hanno direttamente o indirettamente un solo nome: inad-

V LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 1968

guatezza del porto di Civitavecchia. Basti pensare che tutti e tre i traghetti costruiti, e anche l'altro in costruzione, sono del tipo «Tyr-sus», ossia si sono dovuti necessariamente adattare, cioè «storpiare» riducendone la lunghezza, il tonnellaggio, la velocità, e quindi quasi tutte le caratteristiche di razionalità e di massima efficienza, per consentire che gli stessi potessero entrare nel porto di Civitavecchia, e quindi trovare l'invasatura adatta. Se ai gravissimi inconvenienti del porto, aggiungiamo le limitanti che di giorno in giorno diventano sempre più sentite, per l'assoluta carenza di spazio necessario ai carri ferroviari ed agli autotrasporti traghetti, per le necessarie manovre, smistamenti, soste, eccetera, il quadro si completa e diventa veramente preoccupante.

Attualmente il tipo di nave in servizio carica appena 30 carri, sviluppa una velocità di 15 nodi e compie la traversata in otto ore. Circa un'ora e mezzo occorrono tanto per il carico che lo scarico e pertanto, nelle 24 ore, si hanno soltanto due traversate per un totale di 60 carri trasportati e con la perdita di tempo di circa 4-5 ore, dovute a soste obbligate perchè impossibilitati a compiere tre traversate nelle 24 ore. Tutto ciò ci dice tra l'altro che per circa un quinto della giornata, ferme restanti le spese generali, ed in parte quelle di esercizio, un capitale così cospicuo, come quello di una nave, non viene utilizzato.

Ma non possiamo qui fare a meno di riportare altre importantissime considerazioni: dall'80 al 70 per cento circa delle merci trasportate interessano oggi l'Italia settentrionale, e pertanto ogni approdo fatto più a nord di Civitavecchia, fermo restando il percorso tra Golfo Aranci e la Penisola, non può che risolversi in un risparmio di chilometri da percorrere in ferrovia e quindi in una accelerazione notevole dei trasporti. Accelerazione che riveste grandissima importanza se riferita ai prodotti orto-frutticoli e primizie in genere di facile deperibilità, che talora, per poche ore, sono costrette a far mercato il giorno successivo, con quei deprezzamenti troppo semplici ad immaginarsi. Nè si può dimenticare, per dare una plastica dimostra-

zione dell'inadeguatezza e della insicurezza del porto e della rotta per Civitavecchia in caso di mare grosso, che già diverse volte le navi traghetto hanno subito danni notevoli, e quindi soste altrettanto rilevanti per le riparazioni, che hanno aggravato l'esercizio. Sape-te in caso di burrasca dove trovano rifugio non solo i traghetti ma anche le navi della Tirrenia? Nell'ampia rada di Santa Liberata, protetta dai venti dominanti, libera da ogni attrezzatura portuale e con vasto retroterra disponibile, ossia verso Orbetello. E' proprio la natura che ha indicato lo scalo naturale per la Sardegna, nella rada di Santa Liberata e quindi Orbetello, oppure l'ampio golfo di Follonica con la magnifica baia di Portiglione, avente mare sempre tranquillo, perchè protetto dalla vicina Isola d'Elba e dai monti della Corsica, con fondali regolari, ampio specchio di mare da rispondere a manovre di navi di oltre 10.000 tonnellate, vasto retroterra libero e raccordo ferroviario a soli 5 km. Nel primo caso, ossia facendo ricadere la scelta sulla rada di Santa Liberata e quindi Orbetello, non soltanto è possibile costruire una invasatura in un posto ideale, ma quello che forse molti non immaginano, perchè il luogo comune vuole che sia Civitavecchia il porto più vicino a Golfo Aranci, è che invece Santa Liberata sia ben 7 miglia più vicino all'invaso sardo.

PRESIDENTE. Onorevole Marciano, mi scusi se la interrompo, però il Regolamento, lo articolo 112 del Regolamento...

MARCIANO (M.S.I.). Per svolgere un'interpellanza sono concessi 20 minuti. Io penso di non essere ancora arrivato ai 20 minuti, onorevole Presidente, comunque l'argomento è di tale importanza che dopo aver aspettato due anni, credo di poter fruire degli interessi su questi venti minuti.

Con questa visuale, non solo si possono costruire navi più grandi e veloci, ma le stesse possono approdare in rade tranquille con vasti retroterra liberi, dove tutte le manovre dei mezzi ferroviari o di autotrasporti possono svolgersi nel giro di circa un'ora o poco più.

Così operando è possibile trasportare 40 carri al posto dei 30 attuali e fare tre corse anziché due. Il che significa che nelle 24 ore, con una spesa lievemente superiore, si possono traghettare ben 120 carri rispetto agli attuali 60, precisamente il doppio. Prendendo in considerazione la baia di Portiglione, nel golfo di Follonica, la distanza con Golfo Aranci sarebbe di poco superiore a quella di Civitavecchia, però le navi, pur facendo solo due corse, potrebbero essere da 10 mila tonnellate, trasportare senz'altro 60 carri per traversata, e sbarcare a ben 150 chilometri circa più a nord di Civitavecchia, il che significa 150 chilometri più vicino ai mercati dell'Italia settentrionale e del M.E.C.

Resterebbe da considerare che gli opportuni collegamenti stradali favorirebbero il maggior afflusso turistico della Toscana che è una delle regioni d'Italia di più grande richiamo turistico. In ogni caso, e specialmente effettuando le tre corse giornaliere, qualora la scelta del prossimo invaso cadesse su Santa Liberata-Orbetello, il servizio traghetti diventerebbe attivo o, nella peggiore delle ipotesi, chiuderebbe a pareggio. Si potrebbe sempre tener conto, ferma restando la tariffa convenzionata per soli 100 chilometri, relativa alla sola traversata marittima, dei 70-80 o 150 chilometri in meno di percorso ferroviario, e quindi di un supplemento di acceleramento, pari all'importo del tratto di ferrovia risparmiato, per il 70-80 per cento delle merci dirette o provenienti dal Nord.

Per chi volesse maggiormente approfondire gli aspetti tecnico-economici del problema sui traghetti, segnalo le dotte relazioni e studi dell'ingegner Filippo Manunza, (ce ne sono diverse di pubblicazioni in questo campo) valorosissimo tecnico, Capo del servizio trazione del Compartimento ferroviario della Sardegna, ed in particolare la pubblicazione: «Requisiti da richiedere ai traghetti della Sardegna: scelta delle invasature», estratto dal bollettino tecnico del circolo culturale ingegneri, novembre del 1964.

Concludiamo riaffermando che l'esperienza, il buon senso, la geografia e l'economia impongono di chiudere il capitolo delle navi ti-

po «Tyrsus» per Civitavecchia alle tre in esercizio e, purtroppo, alla quarta in costruzione. Esse saranno più che sufficienti a tenere i collegamenti delle merci dirette al centro-sud. Per tutte le altre navi traghetto programmate o da programmare, valevoli per il trasporto del 70 per cento delle merci da e per il Nord, e che ci auguriamo sempre più intenso con l'area comunitaria, dovranno costruirsi navi più veloci e più grandi con invaso in baia libere, sicure e con ampio retroterra, sia quella di Santa Liberata-Orbetello oppure di Portiglione nel golfo di Follonica. Con l'immediata realizzazione d'uno dei progetti di invaso sopra indicati tutta l'economia sarda, ed in particolare quella agricola, riceverà un formidabile impulso. Infatti, riducendosi notevolmente i tempi, le distanze ed i costi dei trasporti del maggior volume di merci — esclusi i prodotti petroliferi — da e per l'Isola, l'intera Sardegna perderà sempre più i caratteri di insularità e verrà ad integrarsi, con i benefici facilmente intuibili, nel contesto dei mercati e del turismo dell'area comunitaria.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai trasporti e turismo ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

GHINAMI (P.S.U.), Assessore ai trasporti e turismo. Il problema sollevato dagli onorevoli interpellanti ha formato oggetto di esame da parte degli uffici competenti regionali in relazione ad alcune iniziative assunte da enti locali rivieraschi della Provincia di Grosseto, ed in particolare dalla Camera di Commercio di Grosseto, i quali auspicano la creazione, in un punto della costa maremmana, di un accosto per navi traghetto in servizio tra la Sardegna ed il Continente. A tali iniziative l'Amministrazione regionale ha fornito la massima collaborazione ma è ovvio che la realizzazione delle auspiccate nuove opere marittime necessarie allo scopo potrà essere più facile ove alle necessità connesse ai servizi di trasporto con la Sardegna si aggiungano esigenze di carattere industriale, turistico e commerciale della stessa Provincia maremmana. L'Amministrazione regionale, proprio in re-

lazione alle necessità di traffico nonchè di maggiore capienza e di velocità delle navi impiegate, ricordate dagli stessi onorevoli interpellanti, non mancherà anche per il futuro di offrire la più fattiva collaborazione alle iniziative degli enti toscani interessati.

Ciò detto, non vanno peraltro sottaciute le difficoltà connesse al finanziamento di nuove opere marittime; ne è prova la recente ripartizione, tra i porti italiani, dei 75 miliardi stanziati con la legge numero 1200. In tale attesa il servizio traghetto Golfo Aranci-Civitavecchia deve essere adeguatamente intensificato, donde la necessità che oltre alle navi indispensabili vengano assicurati i relativi accosti presso i porti terminali. A queste esigenze rispondono appunto la seconda invasatura di Golfo Aranci e il secondo accosto provvisorio previsto nel porto di Civitavecchia. L'approdo di Civitavecchia, d'altro canto, è stato previsto appunto provvisorio per non pregiudicare la soluzione definitiva del terminale continentale del servizio che, comunque, non potrà trovare collocazione entro il ristretto ambito dell'attuale porto di Civitavecchia.

Di recente la Camera di Commercio di Grosseto ha deliberato la costituzione di una Associazione per la realizzazione del porto-canale di Orbetello, alla quale l'Amministrazione regionale non mancherà di dare il proprio fattivo contributo anche alla luce delle conclusioni cui perverrà, su tale argomento, la Commissione regionale per lo studio di un organico programma dei trasporti interessanti la Sardegna. Come l'onorevole Marciano ricorda certamente, alla Conferenza dei trasporti si è dibattuto anche questo problema e vi fu, anche in quella occasione, un meditato intervento dell'onorevole Marciano sull'argomento. Io condivido le sue preoccupazioni in ordine alla insufficienza attuale e soprattutto a quella che verrà a determinarsi per il porto di Civitavecchia circa gli invasi quando entrerà in funzione la prossima nave traghetto e, ancora più, quando ci sarà la quinta nave traghetto. Ora noi abbiamo condiviso anche le sue preoccupazioni circa le limitazioni imposte dall'invaso di Civitavecchia alla costruzione

delle navi traghetto, sia per il tonnellaggio, sia per la lunghezza sia per le caratteristiche tecniche. Condividiamo anche il giudizio sull'urgenza del problema cui ha accennato l'onorevole Marciano, e prova di questo è stato che, nominato Assessore da appena quindici giorni, io avevo già preparato la risposta alla sua interpellanza e ebbi modo di fargliela avere in via privata. Ora volevo solamente correggere un appunto fatto dall'onorevole Marciano relativo alla erogazione di 11 milioni da parte dell'Amministrazione regionale al Consorzio per il porto di Civitavecchia. Questa è la quota di partecipazione al Consorzio. Ora noi non possiamo fare a meno di partecipare per cercare di garantire, in qualche modo, la funzionalità del porto.

MARCIANO (M.S.I.)... Dovrebbero pagare loro a noi.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Può darsi, ma purtroppo, se vogliamo far parte del Consorzio per il porto di Civitavecchia questa è la condizione: pagare questi 11 milioni.

Sono anche d'accordo su quanto da lei accennato sulla soluzione definitiva del problema e, come ricorderà, alla Conferenza sui trasporti, nella mia relazione, circa l'ubicazione del nuovo invaso della nave traghetto dissi che si trattava di un accordo da raggiungere col Ministero della marina mercantile e il Ministero dei trasporti. Dicevo che questa ubicazione deve corrispondere da un lato alle esigenze proprie del servizio e avere dei punti di attracco e di stacco che consentano di svolgere le operazioni relative nel minor tempo possibile; dall'altro deve corrispondere alle necessità delle prevalenti correnti di traffico ormai accertate sulla base dell'esperienza di questi ultimi cinque anni. Debbo dire anche all'onorevole Marciano che l'Amministrazione così, senza aver fatto ancora nessuno studio approfondito, si è permessa di raccomandare proprio al Ministero dei trasporti, a quello della marina mercantile che la scelta dell'invaso sia ubicata nel golfo di Santa Liberata. E' indubbio, comunque, che quando saranno in

funzione le altre navi traghetto il porto terminale non potrà più essere Civitavecchia; alcune, se non tutte, dovranno necessariamente uscire dall'ambito del piccolo porto di Civitavecchia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marciano per dichiarare se è soddisfatto.

MARCIANO (M.S.I.). C'è una prima parte della risposta dell'onorevole Assessore che va commentata per passare poi alla seconda parte che è molto più interessante e convincente. Riferendomi a quanto detto prima, debbo aggiungere che trattandosi, a nostro parere, di un problema di vitale importanza per lo sviluppo dell'economia sarda, abbiamo atteso con una certa impazienza la risposta alla nostra interpellanza e a tutte le motivazioni che io ho avuto il piacere di illustrare. A tanta impazienza e a tanta attenzione prestata corrisponde, per la prima parte della risposta dell'onorevole Ghinami, altrettanta delusione, perchè riteniamo che non siano state vagliate nella loro giusta misura, le considerazioni d'ordine tecnico-economico dei trasporti, da noi espresse. Questo per quanto si riferisce all'approvazione data (non so se da questa Giunta) per lo scalo provvisorio. D'altro canto rileviamo sul piano non più tecnico, ma strettamente politico, un tentativo di elusione della problematica, in quanto appare scoperto l'intento di spostare il centro di interesse al di fuori della Sardegna, facendo intervenire gli organi della Provincia di Grosseto.

Molto probabilmente in questo aspetto, diciamo così politico, non sono estranei interessi precostituiti — facenti capo alla classe politica romana — a protezione di una situazione che si vuole perpetuare nonostante gli inconvenienti facilmente rilevabili. E' opportuno che sui due punti ci soffermiamo ancora, non tanto perchè non si vedano i problemi, ma perchè non c'è la volontà politica di affrontarli e risolverli nell'interesse totale dell'economia del popolo sardo.

L'interpellanza poneva e pone un principio di fondo che è il seguente: lo sviluppo della

Sardegna è conseguibile solo se il sistema produttivo sardo si potrà incrementare al massimo. Questo comporta la ricerca di un mercato extraregionale per assicurare continuità alle imprese di produzione industriali e agricole; d'altro canto la necessità di mantenere in efficienza tecnico-economica certe strutture, quali per esempio quelle turistiche, fa sì che anche la Sardegna sia un mercato di consumo interno di beni intrasferibili per altre parti d'Italia, d'Europa e del mondo. Da tutto questo emerge la vitalità del mezzo di trasporto, rapido, sicuro, capace, efficiente, economico. Per tutte le considerazioni fatte si dovrebbe arguire che il mezzo di trasporto, cioè il vettore o nave, deve essere scelto in funzione della sua destinazione. Gli attracchi o invasi di terra debbono essere adeguati al vettore. Invece, paradossalmente, si fa esattamente il contrario, cioè si subordina il vettore agli scali a danno della funzionalità del trasporto. In questo senso la necessità assoluta ed imprescindibile di trovare soluzioni adatte, e, se lo scalo attuale di Civitavecchia non risponde alle necessità, non sappiamo cosa farci. Tanto più che è emergente un complesso di fatti positivi che avallano soluzioni alternative rispetto agli scali: minore lunghezza del percorso, maggiore vicinanza ai centri di consumo localizzati al Nord, facilità di manovra che consente più viaggi giornalieri, con più razionale sfruttamento dei costi fissi che distribuendosi in una maggiore quantità di merci trasportate risultano inferiori, sicurezza del percorso infine. E' in forza delle suddette motivazioni che riteniamo valido quanto affermato nell'interpellanza e alla stessa maniera non valida la prima parte della risposta dell'onorevole Assessore.

E veniamo all'aspetto politico. L'onorevole Ghinami ha fatto perno nella risposta della quale ci dichiariamo assolutamente insoddisfatti, sempre per la prima parte, sugli interessi investibili la provincia di Grosseto, mettendo la Sardegna in una posizione di attesa. In altre parole si è assunta una posizione tale per cui l'iniziativa è lasciata ad organi extra-regionali, mentre noi in Sardegna dovremmo fiancheggiarla passivamente come se i

nostri interessi fossero secondari. Anche qui c'è un errore di fondo. Infatti, è la Sardegna ad essere più interessata alla vicenda dei collegamenti, in quanto l'economia isolana, se poggia solo sul suo mercato interno, non può essere che asfittica e limitata. Pertanto, il problema è nostro e la Sardegna dovrà essere protagonista. Vuoi o non vuoi la necessità di collegamenti è tipicamente sarda, se per sua natura la Sardegna è un'isola. Vuoi o non vuoi le altre regioni del continente cercano una integrazione fra di loro per la facilità di scambi a mezzo strada tra il Nord e Sud. Perciò si rimarca come il problema è più nostro che degli altri, laziali o toscani che siano. Se è nostro, risolviamolo noi, con le nostre forze e non facciamo dipendere gli insuccessi e la inettitudine nostra da una presente neghittosità degli altri. Noi ci poniamo in una posizione prospettica, cioè guardiamo al futuro. E nel futuro pensiamo che molte più navi, più grandi e veloci, sono necessarie. Preoccupiamoci dunque che queste possano rendere alla Sardegna un servizio tecnicamente perfetto ed economicamente sopportabile. Invochiamo dei trasporti capaci cui debbono corrispondere strutture d'invaso adatte, e queste non possono essere che quelle da noi indicate.

La nostra azione politica, dunque, dovrà consistere in uno stimolo persuasivo, e nel contempo realizzativo, nei riguardi dello Stato, perchè affronti il problema dei collegamenti con traghetti secondo le indicazioni fornite poggiando su criteri di razionalità tecnica ed economica. Tale razionalità si compendia in un costo di gestione dei trasporti tale da eliminare le attuali passività, ascendenti, come abbiamo detto prima, a mezzo miliardo annuo per nave. Questa posizione è tale da costringere gli organi responsabili statali ad accettarla non esistendo motivazioni logicamente valide per rifiutarla. Qualora si restasse malauguratamente ancora sordi alle nostre proposte, la Sardegna dovrebbe alla fine egualmente spuntarla, perchè il Governo centrale non potrebbe a lungo resistere alla pesante accusa di sabotaggio della rinascita sarda e di sperpero delle risorse nazionali. E' in que-

sto senso che noi intendiamo la politica contestativa.

Ho risposto alla prima parte della comunicazione dell'Assessore ma debbo prendere atto con piacere che quanto è stato trattato nella relazione e nella conferenza dei trasporti è stato testè ribadito con l'impegno preciso da parte dell'Assessore per la soluzione integrale del problema secondo le linee esposte nella interpellanza; e questo ci lascia, voglio sperare, tranquilli, non per noi, ma per gli interessi del popolo sardo.

Continuazione della discussione e approvazione della proposta di legge: «Contributi alle sezioni sarde dell'Unione Italiana Ciechi per funzionamento e organizzazione». (107)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della proposta di legge: «Contributi alle sezioni sarde della Unione Italiana Ciechi per funzionamento e organizzazione».

E' iscritto a parlare l'onorevole Medde. Ne ha facoltà.

MEDDE (P.L.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo liberale darà il voto favorevole alla proposta di legge in esame, pur rendendosi conto che non è proprio questo, o meglio, soltanto questo, il provvedimento invocato dall'infelice categoria dei non vedenti. Infatti se questo contributo vale a rafforzare e quindi a migliorare l'attività di patrocinio delle pratiche e di assistenza morale che l'Unione Ciechi Civili svolge, è altrettanto vero che ben limitato sarà l'aiuto tangibile che direttamente potrà giungere ai ciechi civili. Bisogna rendersi conto non solamente delle esigenze morali, che pure non devono essere trascurate, ma soprattutto di quelle materiali dei ciechi civili; è necessario liberare questa sfortunata categoria dallo stato di inferiorità e di indigenza nel quale versa la sua quasi totalità per inserirla dignitosamente e attivamente nella nostra società civile.

Noi tutti, purtroppo, sappiamo quale scarsa applicazione in Sardegna abbia l'articolo 433 del nostro codice civile ad opera delle persone che sono tenute a prestare gli alimenti: e ciò, non tanto per il limitato senso di solidarietà

LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 1968

umana, quanto per le disagiate condizioni economiche degli stessi familiari che sono tenuti per legge all'assistenza materiale. I non volenti quasi sempre finiscono nei nostri ospizi, privi di qualsiasi affetto familiare, e ciò non è poco. Sappiamo ancora che gli enti pubblici, purtroppo, tengono in scarsa considerazione le leggi relative al collocamento dei ciechi e dei minorati in genere; infatti solo qualche centinaio su circa 10 mila ciechi ha potuto trovare sistemazione confacente alle loro ridotte capacità lavorative.

Il contributo di 15 milioni che la Regione si predispone ad erogare a favore dell'Unione Ciechi non ritengo che possa alleviare le condizioni morali e materiali della categoria. Personalmente posso escludere tale eventualità. Ciononostante bisogna approvare e subito la proposta di legge, anche se le pratiche volte all'ottenimento dell'indennità continueranno ancora ad essere definite dopo quattro o cinque anni dalla data di presentazione. A questo aspetto negativo si aggiunga quello ancora più preoccupante che il 75 per cento delle domande viene bocciato in quanto il risultato delle indagini, che si svolgono non sempre in modo illuminato e coscienzioso, tiene conto delle condizioni economiche dei parenti ed affini dei ciechi contemplati ai sensi del predetto articolo 433 del Codice Civile. Sono infatti esclusi dall'indennità i ciechi che abbiano un reddito personale superiore alle 18 mila lire mensili e quelli che nel nucleo familiare (nel quale sono compresi i generi, le nuore, i suoceri, le suocere, i fratelli, etc.) abbiano un esponente con un reddito mensile superiore alle 15 mila lire mensili. In questi termini è evidente che le domande di indennità vengano bocciate nella gran parte dei casi come in effetti avviene.

Per tutte queste considerazioni, noi liberali, ci renderemo promotori di una proposta di legge regionale che assicuri a tutti i ciechi civili una indennità mensile, così come è stato fatto in altre Regioni a Statuto speciale. Dobbiamo riconoscere che l'Amministrazione regionale si è mossa in questo settore con particolare ritardo. E' una lacuna molto grave nel settore della sicurezza sociale che bisogna

colmare quanto prima. Il Trentino Alto Adige e la Valle d'Aosta hanno già concesso, con legge propria, un contributo di 8 mila lire mensili come assegno integrativo per la 1.a categoria e di 6 mila lire per la 2.a categoria, oltre l'assegno normale. La sola cecità dovrebbe essere titolo più che sufficiente per concedere tale indennità, ma se vogliamo prescindere anche da queste considerazioni di natura umana, basta escludere dal predetto beneficio i ciechi assoggettati all'imposta complementare, perchè in effetti nessuna indennità può compensare il grave danno della cecità, e questo può affermare chi per un mese è stato colpito, per eventi bellici, dalla grave infermità.

Altro correttivo alla legge nazionale, la quale subordina la concessione dell'indennità a chi è diventato cieco dopo i 18 anni — come se fosse una colpa l'essere nati ciechi o esserlo diventati prima dei 18 anni — è la esclusione di questa limitazione, che non ha nessuna giustificazione giuridica, morale e tanto meno cristiana. I ciechi civili chiedono ancora l'assistenza farmaceutica a carico dell'I.N.A.M. Nella proposta di legge, di cui ho fatto cenno, sarà tenuta presente l'opportunità di creare un comitato regionale con potere decisionale da esercitarsi a cura di una sezione regionale dell'Opera Nazionale Ciechi Civili. Sono certo che, quando si dovrà discutere la proposta di legge, che vuole almeno in parte dare una prova di solidarietà umana verso una delle categorie più infelici, tutti i Gruppi politici daranno il loro libero e pieno assenso. *(Consensi a destra)*.

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

ISOLA (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo quanto è stato detto nella relazione che presenta il provvedimento che ora si trova davanti all'assemblea, non rimane da aggiungere se non poche note di chiarimento per meglio illustrare l'attività e gli scopi dell'Associazione Ciechi Civili che tanto ha fatto anche nella nostra regione. Anche dal poco che si è realizzato in una regione povera

V LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 196

come la Sardegna si può affermare che l'Unione Italiana Ciechi è un sodalizio degno di meritare la fiducia delle amministrazioni pubbliche, tanto più che le fu affidata dallo Stato, per oltre cinque anni, l'erogazione del sussidio continuativo ai ciechi, dando prova di capacità ed efficienza, di alto senso del risparmio e del rispetto del danaro pubblico. A parte altre considerazioni che si potrebbero avanzare, senza voler togliere alcun merito a coloro che si sono occupati dei problemi dei ciechi in Italia ed in Sardegna, bisogna riconoscere che l'Unione Italiana Ciechi in quasi mezzo secolo di attività ha operato una vera redenzione dei minorati della vista con la sola preoccupazione di rendere liberi, uomini tra uomini, cittadini tanto gravemente colpiti dalla sorte in modo che almeno in parte ritornino utili alla società, che ha tanto da guadagnare apprestando ad essi l'assistenza necessaria. Che i ciechi siano capaci di rendersi utili alla società, purchè convenientemente educati ed assistiti, lo si vede ogni giorno e non abbiamo bisogno di chiederne la conferma, poichè si giovano della loro opera anche i nostri uffici nei quali alcuni di essi esercitano il loro mestiere e, fino a questo momento, non si hanno informazioni secondo le quali sia legittimo affermare che al posto di lavoro abbiano operato con demerito.

L'azione dell'Unione Italiana Ciechi in Sardegna, malgrado i mezzi limitatissimi, ha fatto sentire i suoi benefici; ci ha rivelato tra l'altro che la nostra popolazione ha il triste primato del numero dei minorati della vista, in percentuale certamente, forse in senso assoluto, se non si è superati dalla Sicilia che ha una popolazione tante volte superiore. I ciechi chiedono di potenziare l'azione del loro sodalizio nella nostra Regione; intendono di estendere la efficienza dell'organizzazione mediante l'aumento delle rappresentanze con particolare riguardo ai Comuni nei quali i soci che domandano assistenza ed aiuti di ogni genere sono più numerosi. Tra l'altro c'è da tener conto in modo speciale del fatto che la maggior parte dei ciechi sardi vive in condizioni assai misere perchè la sventura colpisce particolarmente le famiglie più povere. In-

fatti la maggior parte dei ciechi civili, è una nostra piaga, viene dai vecchi tracomatosi, la maggior parte dei ciechi civili attualmente iscritti sono i vecchi tracomatosi. Come medico che da tempo si occupa dei servizi oculistici sociali potrei dirvi e affermare che la nostra opera si è giovata delle segnalazioni degli organi periferici dell'Unione Italiana Ciechi i cui soci fanno correre lo slogan «Non vogliamo colleghi, nè concorrenti». La legge proposta all'approvazione del Consiglio regionale col modesto finanziamento richiesto consentirà all'Associazione dei ciechi di migliorare l'organizzazione facendo operante la sua attività in più Comuni, anche nei più lontani; renderà possibile l'assistenza anche per i tanti che per ovvie ragioni ancora non si conoscono perchè nessuno si interessa di segnalare il loro caso, spesso trattandosi di persone lasciate nel più assoluto abbandono.

Onorevoli colleghi, con l'approvazione di questo provvedimento si leniscono tante sventure, si aiutano tanti uomini forzatamente tenuti nel più assoluto abbandono, si darà persino la gioia del lavoro a tanti che avevano perduto completamente la fiducia nella vita. Spesso basta una parola per ridare fiducia a chi l'aveva smarrita, basta l'insegnamento dello alfabeto speciale che un cieco studiò ed inventò per i suoi fratelli d'ombra, per ridare l'intera dignità ad uomini che tutto avevano perduto piombando nel buio a causa di una triste terribile sventura. Facciamo che il grido di angoscia e di speranza «Signore che io veda», si trasformi per questi nostri fratelli tanto colpiti dalla sventura per la perdita del dono più bello in grido di gioia per il loro reinserimento nella vita civile, considerandosi uomini tra uomini, cittadini con tutti i diritti e tutti i doveri, i quali, con il loro lavoro, contribuiscono al progresso sociale e al miglioramento delle nostre popolazioni. *(Consensi al centro).*

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

MARCIANO (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, i motivi altamente umani-

ari e sociali che ispirano il provvedimento di legge in discussione non possono non trovare l'incondizionata adesione dell'intero Consiglio, così come è già avvenuto, e si legge nella relazione, in sede di Commissione. Pertanto, mentre annuncio il voto favorevole alla proposta di legge faccio l'augurio che la categoria dei ciechi trovi la più completa solidarietà da parte dei pubblici poteri. Solidarietà che non deve esprimersi soltanto in contributi, pensioni o assistenza, ma in una organica e completa azione intesa innanzitutto al reinserimento della categoria nel circuito vivo delle attività produttive, onde restituire a questi invalidi la vera gioia di vivere così come è stato detto poc'anzi da un competente in materia, il professor Isola. Noi sappiamo che la grave invalidità che li colpisce diventa tale soltanto se essi si sentono veramente abbandonati ed inutili. Al contrario la luce dello spirito, che in genere è molto più fulgida e penetrante in loro di quanto non lo sia nelle creature normali, ci ripagherà abbondantemente di ogni attenzione che sapremo ad essi rivolgere. Concludo affermando che la nostra statura di popolo civile avrà certamente tra le tante componenti quella relativa al modo in cui avremo saputo affrontare e risolvere il problema dei ciechi. Facciamo sì che questi nostri fratelli non abbiano a pensare che i ciechi e gli orbi siamo noi! (*Consensi a destra*).

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

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, chi abbia avuto modo di vivere accanto ai non vedenti raccogliendone lo sconforto, il senso di smarrimento, la insicurezza costante ed il senso di sfiducia in se stessi e nel mondo che li circonda non può certo rimanere insensibile alle richieste contenute nella proposta di legge che siamo chiamati ad esaminare. La Sardegna fra i tanti suoi primati detiene anche quello del maggior numero di tracomatosi e del maggior numero di ciechi. I relatori, informandoci del pietoso primato dei totalmente ciechi, rappresen-

tato dalla cifra di 8.063 unità, hanno trascurato di sottolineare che a quegli ottomila se ne dovrebbero aggiungere almeno altrettanti che, se pure non totalmente privi della luce, presentano tali lesioni del vitale organo della vista la cui funzione visiva è limitata al punto da annullare quasi totalmente la capacità di vedere. Il problema dei non vedenti e dei poco vedenti è quindi un grosso problema che non può essere ancora ignorato. Non può essere ignorato neppure dal Consiglio regionale che deve sensibilizzarsi più di quanto non abbia fino ad oggi fatto alla necessità di questi suoi figli, più degli altri meritevoli di solidarietà e di comprensione.

La proposta di legge in esame non ha la pretesa di affrontare alla radice il problema dei ciechi ma ha certamente il merito di considerarne un aspetto abbastanza importante: mettere cioè l'Unione Italiana Ciechi operante in Sardegna, nelle sezioni di Cagliari e di Sassari, in grado di assolvere in maniera meno precaria ai suoi compiti statutarî. Compiti che, come si legge nella relazione dei proponenti, sono di un altissimo valore umano e sociale e non possono rimanere affidati, come fino ad oggi è avvenuto, nè ai contributi straordinari dello Stato (peraltro sempre irrisori) nè alle quote dei soci, assai spesso non in grado di versare la modestissima somma di 700 lire annue.

In tutti questi anni si è determinato un grave disagio nelle sezioni sarde dell'Unione Ciechi, e ciò appunto per la situazione di precarietà e di insicurezza economica nella quale si sono venute a trovare. La profilassi della cecità, l'assistenza sanitaria, il recupero sociale dei ciechi, la consulenza legale, l'istruzione ai ciechi, non possono essere affidati al caso ma garantiti nel loro espletamento, nella loro funzionalità e nella loro continuità. Bene farà la Regione, quindi, ad intervenire, a somiglianza di quanto altre regioni a statuto speciale come la Sicilia e la Valle d'Aosta hanno fatto. Sinceramente però dobbiamo ammettere che il contributo di 15 milioni previsti dalla legge non ci sembra sufficiente a soddisfare le esigenze delle sezioni di Cagliari e di Sassari e della istituenda sezione di Nu-

V LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 196

ro. I 15 milioni corrispondono *grosso modo* ad una quota mensile di 400 mila lire per ciascuna delle 3 sezioni. Una vera miseria, una elemosina che si aggiunge a quella che l'Unione ha dovuto subire in tutti questi anni per sbarcare il lunario. Pensiamo che sarebbe stato più giusto portare il contributo almeno a 30 milioni per rendere veramente viva l'attività dell'Unione Ciechi Civili operante in Sardegna.

Nonostante questa nostra perplessità in ordine al volume del contributo annuo, noi siamo favorevoli all'approvazione della legge in discussione e voteremo a suo favore. Ciò facciamo non perchè convinti che la stessa risolva il problema dei ciechi — che è ancora tutto da risolvere — ma perchè dimostra la volontà politica della Regione di intervenire in un settore della nostra società certamente fra i più sofferenti e bisognevoli di comprensione umana e di aiuti concreti. (*Consensi a destra*).

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

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, per le ragioni che sono state ampiamente illustrate nella relazione alla proposta di legge e negli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto, il Gruppo sardista darà voto favorevole alla proposta di legge. Tuttavia ritiene di dover fare un rilievo di natura politica. Il Gruppo sardista, cioè, non può non sottolineare ancora una volta, come già per la legge approvata ieri a favore degli artigiani e per numerose altre da tempo operanti, che la esigenza di iniziative simili a queste si pone alla Regione unicamente per la persistente carenza di intervento dello Stato in un settore quale quello della previdenza e assistenza e, in genere, della sicurezza sociale dei cittadini, che gli è politicamente, eticamente e costituzionalmente proprio in modo preminente ed esclusivo. L'avvento del centro-sinistra e la presenza di forze popolari nella maggioranza e nella direzione del paese non ha, purtroppo, modificato questa situazione, il che costringe la Re-

gione, sotto la pressione diretta della indifferibilità della urgenza di penose situazioni sociali, come quella della quale discutiamo, a impegni sostitutivi di spesa che sgravano delle sue responsabilità il Governo centrale nella misura in cui sottraggono cospicui mezzi d'investimento. Non è questo il caso, essendo così modesta la somma, ma nella globalità degli interventi di questo genere le somme sono cospicue e cospicui sono i mezzi di investimento che vengono sottratti ai settori di specifica competenza regionale, particolarmente in campo economico produttivo, ritardando così la auspicata modificazione delle arretrate strutture esistenti. Con questa doverosa e preoccupata riserva il Gruppo sardista conferma il suo voto favorevole. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Poichè nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Macis Elodia, relatore.

MACIS ELODIA (D.C.), relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, gli interventi che si sono succeduti in aula, pur con qualche rilievo, doveroso e necessario a volte, non fanno che dimostrare la unanimità di consensi con la quale la Commissione ha preso in esame la proposta di legge in discussione. Il problema di portare degli aiuti alla Unione Italiana Ciechi risponde, evidentemente, ad un concetto di validità sociale dalla quale non poteva essere esclusa questa categoria che si affaccia al mondo del lavoro, al mondo del riscatto sociale con le carte in regola per ottenere tutta la nostra solidarietà. Quindi la Commissione, interpretando questi sentimenti, e cercando, tentando di venire incontro alle esigenze di circa 8 mila ciechi censiti, (perchè sono 10 mila i ciechi che si presuppone vivono attualmente in Sardegna e senza aiuti validi) cerca di rimediare ad una ingiustizia della quale questi cittadini evidentemente non hanno nessuna colpa.

Il fine dell'Unione Italiana Ciechi è un fine eminentemente sociale, perchè cerca di dare gli aiuti per preparare a lavori proficui e avviare agli studi coloro i quali dimostrano delle

I LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 1968

particolari attitudini... I mezzi, evidentemente, oggi, non corrispondono a tali fini, ed è esiguo il numero dei ciechi i quali sono riusciti ad avere la possibilità di un lavoro validamente retribuito. In vista di questa situazione si propone un sussidio che alla luce delle necessità evidentemente è molto esiguo, ma che pure cerca di essere l'inizio di una più valida collaborazione sostanziale tra la Regione e questa categoria. Ma la Commissione ha creduto opportuno di specificare meglio l'articolo uno, presentato dai proponenti, in altri due articoli ed in modo particolare ha voluto rilevare che il contributo venga ripartito in modo proporzionale tra gli iscritti alle varie sezioni dell'Unione Italiana Ciechi, e che queste stesse associazioni siano comunque riconosciute per quelle operanti in Sardegna. Si è voluto ovviare al fatto che attualmente dovrebbero avere validità giuridica soltanto le sezioni riconosciute per la città di Cagliari e di Sassari, mentre a Nuoro esistono delle forme associate dei ciechi che ancora non hanno, come associazione, validità giuridica. Quindi, con la formula «operanti» si è voluto fare in modo che non restino escluse dal contributo eventuali associazioni che possano essere costituite in Provincia di Nuoro. Nell'articolo 1 *ter* si sono voluti chiarire i termini nei quali si devono presentare e i rendiconti e le richieste.

Rimane il problema del modo con cui si dovrebbero accertare le qualifiche di iscritti alle sezioni per ottenere il contributo, e la Commissione ha pensato che dovrebbero essere ritenuti validamente iscritti coloro che lo sono nell'anno in corso. Dovendosi presentare un programma entro il 15 settembre, evidentemente si arriva a conoscere quale sia il numero effettivo di coloro i quali per l'anno in corso sono tesserati. Fatti questi chiarimenti e riespresso ancora una volta il parere unanime della Commissione, si raccomanda vivamente al Consiglio l'approvazione della proposta di legge in esame. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore agli enti locali.

CONTU FELICE (D.C.), Assessore agli enti locali. La Giunta regionale, nel dare atto ai proponenti della opportunità di aver richiamato l'attenzione del Consiglio sui problemi organizzativi e assistenziali delle Sezioni Provinciali Ciechi dell'Isola, esprime parere favorevole all'approvazione della proposta di legge, per diversi ordini di motivi. Innanzitutto perchè questo provvedimento costituisce un riconoscimento dell'opera fin qui svolta dalle Sezioni dell'Unione Ciechi in Sardegna, oggi appoggiata al solo volontario modesto contributo degli iscritti o a piccoli contributi erogati da amministrazioni pubbliche prima fra tutte, bisogna ricordarlo, anche la stessa Regione Sarda. In secondo luogo il motivo che ci spinge ad approvarla è dato dall'interesse che noi abbiamo allo sviluppo dell'attività delle sezioni per il reinserimento dei ciechi nella vita civile; reinserimento che può essere reso possibile soprattutto dalla organizzazione, dalla cura, dall'addestramento professionale dei ciechi stessi. Ci rendiamo anche conto della limitatezza dell'intervento finanziario, però siamo convinti che questo primo passo può incrementare lo sviluppo organizzativo delle sezioni dell'Isola e quindi dar luogo ad un incremento dell'attività delle sezioni, incremento che — è giusto anche quanto ha fatto rilevare l'onorevole Melis — dovrà essere ottenuto anche e soprattutto con il contributo di altre amministrazioni pubbliche, prima fra tutte l'amministrazione dello Stato. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Metto in votazione il passaggio alla discussione degli articoli. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 1.

DEFRAIA, Segretario:

Art. 1

L'Amministrazione regionale è autorizzata ad erogare a favore delle sezioni dell'Unione Italiana Ciechi, operanti in Sardegna, un con-

V LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 196

tributo annuo non inferiore a L. 15.000.000, per il conseguimento degli scopi previsti dallo Statuto speciale dell'Unione Italiana Ciechi Civili approvato con D.P.R. 7 febbraio 1950 e successive modificazioni.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1 bis.

DEFRAIA, Segretario:

Art. 1 bis

Il contributo sarà ripartito in proporzione al numero degli associati a ciascuna delle sezioni dell'Unione Italiana Ciechi operanti in Sardegna e concessi a favore delle stesse con decreto dell'Assessore agli enti locali.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento a firma Monni - Floris - Perantoni - Puddu Piero - Macis Eledia - Spano. Se ne dia lettura.

DEFRAIA, Segretario:

«Art. 1 bis. - Aggiungere alle parole "ciechi" e "operanti" le parole "riconosciute o comunque operanti"».

PRESIDENTE. L'onorevole Monni ha facoltà di parlare per illustrare l'emendamento.

MONNI (D.C.). L'emendamento è stato ritenuto necessario per chiarire la posizione di una sezione che opera in Sardegna e che non è ancora riconosciuta, esattamente la sezione della Provincia di Nuoro. Il termine che esisteva nel testo della Commissione poteva dare qualche preoccupazione; chiarendo invece il concetto come è stato espresso e cioè, aggiungendo dopo la parola «ciechi» le parole «riconosciute o comunque operanti» viene precisato che il contributo potrà essere concesso anche alle sezioni operanti comunque in Sardegna. Oggi è quella di Nuoro, domani potrà essere qualche altra.

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

NIOI (P.C.I.). Sono d'accordo sulla sostanza dell'emendamento, però non so se conseguilo scopo che si propongono i presentatori, perchè quella di Nuoro non è una sezione, ma una sottosezione; quindi non sono certo che con questa modifica si raggiunga l'obiettivo. Io ho l'impressione che sia necessario precisare: «sottosezioni anche non riconosciute purchè siano di fatto operanti».

PRESIDENTE. Se si vogliono introdurre delle modifiche è necessario presentare un emendamento apposito.

Per esprimere il parere della Giunta sull'emendamento, ha facoltà di parlare l'Assessore agli enti locali.

CONTU FELICE (D.C.), Assessore agli enti locali. La Giunta è favorevole all'emendamento Monni, come può darsi che siano pertinenti gli elementi forniti dall'onorevole Nioi. Naturalmente qui si tratta di migliorare il testo. Io penso che la dizione dell'emendamento dell'onorevole Monni possa non essere sufficiente, per cui se vogliamo aggiungere anche la parola «sottosezioni» e Monni non ha niente in contrario, anche la Giunta non è contraria, anzi è favorevolissima purchè si migliori il testo.

MONNI (D.C.). Noi siamo d'accordo.

CONTU FELICE (D.C.), Assessore agli enti locali. Allora la Giunta accetta l'emendamento.

PRESIDENTE. Se i consiglieri lo desiderano, preparino l'emendamento che, essendo aggiuntivo, potrà essere messo in votazione dopo. Intanto metto in votazione l'articolo 1 bis. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1 ter.

DEFRAIA, Segretario:

V LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 1968

Art. 1 *ter*

Ciascuna sezione dovrà presentare, entro il 15 settembre di ciascun anno, all'Assessorato agli enti locali il programma di attività che intende svolgere nell'anno successivo ed entro il 31 marzo di ciascun anno il resoconto dell'attività svolta nell'anno precedente.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

DEFRAIA, *Segretario*:

Art. 2

Nello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1968 sarà istituito il seguente capitolo: «Contributi alle sezioni sarde dell'Unione Italiana Ciechi per funzionamento ed organizzazione», con lo stanziamento di L. 15.000.000.

Le spese per l'attuazione della presente legge faranno capo al suddetto capitolo dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1968 ed ai capitoli corrispondenti dei bilanci successivi.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

DEFRAIA, *Segretario*:

Art. 3

La presente legge entra in vigore il primo gennaio 1968.

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

(E' approvato).

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

MARCIANO (M.S.I.). Volevo far notare che se le sezioni dell'Unione Ciechi debbono presentare il preventivo entro il 15 settembre, praticamente per il 1968 la legge non è operante. Bisognerebbe chiarire questo punto ed eventualmente inserire un articolo aggiuntivo...

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuto alla Presidenza l'annunciato emendamento aggiuntivo all'articolo 1 *bis* a firma Monni - Floris - Lai - Guaita. Se ne dia lettura.

DEFRAIA, *Segretario*:

«Inserire tra le parole: "sezioni" e "della Unione" la parola "provinciali", e fra le parole "ciechi ed operanti" le parole: "riconosciute o di fatto"».

PRESIDENTE. I presentatori desiderano illustrare l'emendamento?

MONNI (D.C.). Rinunciamo.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento aggiuntivo all'articolo 1 *bis*. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Sospendo la seduta per dieci minuti per dar modo di preparare il testo della norma transitoria suggerita dall'onorevole Marciano.

(La seduta, sospesa alle ore 12 e 15, viene ripresa alle ore 12 e 21).

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuta alla Presidenza, a firma Zaccagnini - Marciano - Lai - Monni - Isola - Puddu, una norma transitoria. Se ne dia lettura.

DEFRAIA, *Segretario*:

«Per l'anno 1968 il programma di cui all'art. 1 *ter* dovrà essere presentato entro sei

V LEGISLATURA

CCXXV SEDUTA

12 GENNAIO 1968

mesi dalla data di pubblicazione della presente legge».

PRESIDENTE. I presentatori desiderano illustrare la norma transitoria?

ZACCAGNINI (D.C.). Non è necessario.

PRESIDENTE. Metto in votazione la norma transitoria. Chi l'approva alzi la mano.

(E' approvata).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di legge: «Contributi alle sezioni sarde dell'Unione Italiana Ciechi per funzionamento e organizzazione».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	50
votanti	49
maggioranza	25
favorevoli	48
contrari	1
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Abis - Asara - Atzeni Alfredo - Atzeni Angelino - Atzeni Licio - Cabras - Campus - Catta - Contu Anselmo - Contu Felice - Defraia - Del Rio - Dessanay - Falchi Pierina - Floris - Gardu - Ghinami - Ghirra - Giagu De Martini - Guaita - Isola - Lai - Latte - Lilliu - Lippi - Macis Elodia - Marciano - Medde - Melis Pietrino - Melis Pietro - Mocci - Monni - Nioi - Nuvoli - Pedroni - Peralda - Pettinau - Pisano - Puddu Piero - Raggio - Ruiiu - Sanna - Serra - Soddu - Spano - Spina - Torrente - Usai - Zaccagnini.

Si sono astenuti: Vicepresidente Sotgiu).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio riprenderanno martedì 16 corrente alle ore 11.

La seduta è tolta alle ore 12 e 35.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1968