

XCIV SEDUTA

LUNEDÌ 19 LUGLIO 1954

Presidenza del Presidente CORRIAS EFISIO
indi
del Vicepresidente MURETTI
indi
del Presidente CORRIAS EFISIO

I N D I C E

Congedi	1763
Disegno di legge: « Disposizioni aggiuntive alla legge regionale 7 maggio 1953, numero 22 ». (54)	
(Discussione):	
COLIA	1764
CARDIA	1767-1775
PRESIDENTE	1767-1772-1773
ŠOGGIU PIERO	1768-1771
SERRA, Assessore all'industria e commercio	1770
CASTALDI	1770-1772
MELIS, Assessore agli enti locali e trasporti	1771
ZUCCA	1772
COVACIVICH	1772
SOTGIU GIROLAMO	1773-1774
STARA, relatore	1775
Disegno di legge: « Modifiche alla legge regionale 15 maggio 1951, numero 20 ». (22) (Approvazione):	
(Votazione segreta)	1777
(Risultato della votazione)	1777
Interpellanze e interrogazioni (Per lo svolgimento):	
BAGEDDA	1763
PRESIDENTE	1763
ASQUER	1763
GIUA ELIO	1763
CORRIAS ALFREDO, Presidente della Giunta	1764
Interrogazioni (Annunzio)	1753
Interrogazioni e interpellanza (Svolgimento):	
DEL RIO, Assessore al lavoro e artigianato	1754-1755-1756-1757
FRAU	1754
BAGEDDA	1755
ZUCCA	1756-1758
PRESIDENTE	1757-1758
DERIU	1757
CARDIA	1758-1762
MELIS, Assessore agli enti locali e trasporti	1760-1763

Sull'ordine del giorno:	
SERRA, Assessore all'industria e commercio	1777
PIRASTU	1778
CORRIAS ALFREDO, Presidente della Giunta	1778
CARDIA	1778
PRESIDENTE	1778-1779
COVACIVICH	1778

La seduta è aperta alle ore 18 e 35.

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

Annunzio di Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BERNARD, *Segretario*:

«Interrogazione urgente Campus - Canalis concernente il problema dell'Isola di La Maddalena ». (220)

«Interrogazione Gardu concernente la tariffa dell'energia elettrica». (221)

Svolgimento di Interrogazioni e Interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune interrogazioni e di una interpellanza. Per prima viene svolta un'interrogazione dell'onorevole Frau all'Assessore al lavoro e artigianato. Se ne dia lettura.

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

BERNARD, *Segretario*:

«Circa le ragioni che hanno determinato la chiusura del cantiere scuola in Palau (Tempio) e se non ritenga opportuno un'immediata riapertura dello stesso per alleviare la dilagante disoccupazione in quel grosso centro. L'onorevole Assessore è ancora pregato di comunicarmi notizie rassicuranti circa eventuale influenze atteggiamento del Reverendo Parroco del luogo nei riguardi del cantiere». (95)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DEL RIO, *Assessore al lavoro e artigianato*. L'Assessorato al lavoro, con telegramma numero 10095, in data 10 luglio 1953, disponeva la sospensione dell'attività del cantiere regionale di Palau. Tale provvedimento era motivato dal rifiuto, da parte del personale del cantiere, di attenersi al nuovo orario di lavoro disposto dall'Assessorato e dalla persistente carenza dei materiali necessari all'esecuzione delle opere. Com'è noto, questi materiali devono essere forniti dall'ente gestore. Il Comune di Tempio soltanto il 29 aprile 1954, con nota 5331, pervenuta all'Assessorato il 13 maggio, comunicava di essere in grado di fornire nuovamente il materiale necessario e chiedeva la riapertura del cantiere. Con telegramma numero 7239 del 14 maggio 1954, l'Assessorato autorizzava la ripresa dei lavori. In pratica però il cantiere riprendeva la propria attività il 1° del corrente mese. E' da escludere qualsiasi intervento del Parroco.

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

FRAU. Devo ringraziare l'onorevole Assessore al lavoro per le confortanti notizie che ora ha voluto fornirmi. Mi dichiaro soddisfatto. Mi aveva indotto a presentare l'interrogazione l'alta percentuale di disoccupati esistenti a Palau.

In questo centro, quando io presentai l'interrogazione, esistevano 120-130 disoccupati; con

la riapertura del cantiere essi sono diminuiti di numero. Mi risulta che gli operai attualmente occupati nel cantiere sono solo 20. Poichè a Palau esistono ancora circa 70 disoccupati, sarebbe opportuno che l'Assessorato al lavoro intervenisse ulteriormente. Mi dichiaro soddisfatto anche per l'assicurazione fornitami dall'onorevole Assessore al lavoro in relazione a quanto ho detto nella seconda parte della mia interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ancora lo svolgimento di una interrogazione Bagedda all'Assessore al lavoro e artigianato. Se ne dia lettura.

BERNARD, *Segretario*:

«Per conoscere se non intenda sollecitamente intervenire — con opportune provvidenze — al fine di eliminare la disoccupazione esistente nel Comune di Orgosolo. All'interrogante sembra superfluo illustrare le ragioni che motivano simile urgente, particolare intervento». (98)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e artigianato ha facoltà di rispondere.

DEL RIO, *Assessore al lavoro e artigianato*. L'Assessorato al lavoro e artigianato, sin dallo aprile del 1953, per l'istituzione di un cantiere di lavoro nel Comune di Orgosolo, stanziò la somma di 4 milioni. Poichè la pratica relativa non risultava corredata dei documenti necessari, comprovanti la cessione dei terreni da parte dei proprietari interessati, l'Assessorato provvide a sollecitarne l'invio con diversi telegrammi: uno, numero 5334 del 15 aprile 1953, uno numero 7525 del 21 maggio, un altro numero 7839 del 30 maggio e, infine, uno numero 15114 del 15 ottobre. Nonostante i telegrammi, i documenti non vennero inviati.

In sede di chiusura della gestione, la somma stanziata e rimasta inutilizzata venne stornata a favore di un altro Comune non meno bisognoso e più sollecito nell'approntare la documentazione necessaria. In data 10 maggio 1954

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

il Comune di Orgosolo, con nota 658, comunicava di aver presentato, per il rifiuto del proprietario di cedere amichevolmente i terreni sui quali il cantiere di lavoro avrebbe dovuto costruire un canale di guardia, una regolare pratica di esproprio presso il Genio Civile di Nuoro. Con la stessa nota, il Comune di Orgosolo chiedeva che la somma stanziata nel 1953 venisse stornata a favore di un nuovo cantiere di lavoro che avrebbe dovuto procedere alla sistemazione delle strade interne del suo abitato.

La nuova proposta verrà esaminata: l'Assessorato conta di poterla accogliere per la ripresa dei lavori autunnali.

PRESIDENTE. L'onorevole Bagedda ha facoltà di dichiarare se è soddisfatto.

BAGEDDA. Dalla risposta dell'Assessore al lavoro mi è sembrato di capire che il Comune di Orgosolo non abbia usufruito di un cantiere di lavoro per la scarsa intraprendenza del suo Sindaco.

Se è così, io devo qui dichiararmi soddisfatto per la risposta dell'Assessore regionale e insoddisfatto per l'operato del Sindaco di Orgosolo. Mi pare opportuno che la Regione intervenga per far sì che le nostre popolazioni non debbano soffrire dell'inattività e dell'ignoranza dei Sindaci. La Regione deve intervenire per evitare che, per l'incuria che spesso caratterizza la vita delle amministrazioni comunali, le nostre popolazioni non possano godere di determinati benefici.

Ora mi pare che l'Assessore al lavoro, nella ultima parte della sua risposta, abbia detto che la Regione vedrà di assegnare al Comune di Orgosolo un nuovo stanziamento...

DEL RIO, *Assessore al lavoro e artigianato*. Vorrei dare qualche ulteriore precisazione. Il Comune di Orgosolo intendeva costruire una strada vicinale; alcuni proprietari non hanno però voluto cedere i tratti di terreno sui quali la strada sarebbe dovuta passare. Il Comune, allora, è venuto nella determinazione di chiedere un altro cantiere per la sistemazione delle strade interne. L'Assessorato al lavoro, alla

ripresa dei lavori autunnali, cercherà di soddisfare questa richiesta.

BAGEDDA. Vorrei veramente che l'Assessorato accogliesse la richiesta di un nuovo cantiere. Fra le cause dello squilibrio esistente oggi ad Orgosolo, infatti, è da annoverare anche la disoccupazione.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione urgente Zucca all'Assessore al lavoro e artigianato. Se ne dia lettura.

BERNARD, *Segretario*:

«Per sapere se risponda a verità che a Dolianova è stato concesso dall'Assessorato un cantiere di lavoro per la costruzione di una scuola arcivescovile, nel quale, tra l'altro, gli operai lavorerebbero otto ore al giorno; e in caso affermativo se non ritenga che ci si trovi di fronte ad un fatto estremamente grave sia perchè si eludono le tariffe fissate dagli accordi sindacali sia perchè si concede implicitamente un contributo per la costruzione di una scuola privata». (103)

PRESIDENTE. L'onorevole Del Rio, Assessore al lavoro e artigianato, ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DEL RIO, *Assessore al lavoro e artigianato*. Il cantiere di lavoro che a Dolianova provvede alla costruzione della scuola media arcivescovile venne istituito con decreto numero 37 del 3 maggio 1952, registrato alla Corte dei Conti il 21 maggio dello stesso anno.

A norma della legge regionale 4 febbraio 1950, numero 3, recante provvedimenti a sollievo della disoccupazione, i cantieri di lavoro possono essere istituiti soltanto dietro richiesta dei Comuni interessati. Il Sindaco di Dolianova, in data 3 aprile 1952, inviava all'Assessorato al lavoro e artigianato regolare domanda per il cantiere cui l'interrogazione si riferisce. Alla domanda seguiva, in data 17 aprile, regolare deliberazione della Giunta comunale. L'Amministrazione comunale di Dolianova, di parte socialcomunista, nel formulare

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

la richiesta per l'istituzione del cantiere, si rendeva interprete dell'unanime desiderio della popolazione di Dolianova e dei Comuni vicini di avere una scuola media.

Nel cantiere di Dolianova gli operai, talvolta, lavorano più delle sette ore regolamentari. Ciò non torna però a loro svantaggio, dato che per le ore straordinarie si procede al recupero. E' noto poi che nei cantieri edili, per diverse esigenze, si è spesso costretti a protrarre il lavoro oltre l'orario normale.

PRESIDENTE. L'onorevole Zucca ha facoltà di dichiarare se è soddisfatto.

ZUCCA. Ho l'impressione, onorevoli colleghi, che l'Assessore al lavoro voglia nascondere le proprie responsabilità dietro l'Amministrazione socialcomunista di Dolianova: il che non mi pare giusto. Se è vero, infatti, che la legge regionale 4 febbraio 1950, numero, 3 sancisce che siano le Amministrazioni comunali a richiedere i cantieri di lavoro, è anche vero, onorevole Del Rio, che l'articolo 1 della stessa legge parla di cantieri di lavoro per opere di esclusivo interesse pubblico. La questione, dunque, non è tanto semplice, come ella mostra di credere.

L'Amministrazione comunale di Dolianova, in un primo momento, richiese un cantiere di lavoro diverso da quello che è stato istituito; l'Assessorato al lavoro rispose che si poteva concedere soltanto un cantiere per la costruzione della scuola arcivescovile. Il Consiglio comunale di Dolianova, dunque, si trovò dinanzi a questa alternativa: o perdere il cantiere di lavoro, o costruire la scuola media arcivescovile. Questa è la verità, onorevole Del Rio. D'altra parte, con l'accogliere la richiesta dell'Amministrazione comunale di Dolianova, l'Assessorato al lavoro ha commesso una violazione di legge. E' stato violato l'articolo 1 della legge regionale 4 febbraio 1950, numero 3, col quale si sancisce che i cantieri di lavoro possono essere istituiti esclusivamente per la costruzione di opere di pubblico interesse. Ora, una scuola media arcivescovile non è un'opera nè di esclusi-

vo, nè di preminente interesse pubblico, onorevole Del Rio.

DEL RIO, *Assessore al lavoro e artigianato*. La legge non è stata violata.

ZUCCA. La legge è stata violata, e nella sostanza, e nella forma. E non tanto perchè si è voluto costruire una scuola arcivescovile mentre sarebbe stato meglio costruire una scuola pubblica, quanto perchè si è voluto approfittare di un cantiere di lavoro, e quindi di un salario ridotto, per un'opera che doveva essere portata a compimento con l'applicazione delle normali tariffe sindacali.

DEL RIO, *Assessore al lavoro e artigianato*. A me risulta che i salari venivano integrati.

ZUCCA. No, onorevole Del Rio; non veniva corrisposta nessuna integrazione. Comunque, se la sua affermazione fosse vera, ci troveremmo innanzi ad una seconda violazione di legge. Nessun testo legislativo, infatti, prevede un'integrazione dei salari. Eppoi, chi avrebbe concesso l'integrazione? Il Vescovo? Bisogna chiarire queste cose! Bisogna chiarirle, perchè il caso di Dolianova non è isolato. Anche ad Ales, si è utilizzato un cantiere di lavoro per la costruzione di una scuola e, addirittura, di un cinema arcivescovile.

Io capisco le benemeritenze degli Arcivescovi nei vostri confronti; non capisco però come su queste benemeritenze possano fondarsi delle violazioni di legge; non capisco, soprattutto, come si possano costringere operai ed apprendisti a lavorare otto ore al giorno, anzichè sette, come la legge sui cantieri di lavoro dispone. Gli operai di Dolianova lavoravano per otto ore al giorno, non perchè a questo li spingesse il loro amore per l'Arcivescovo, ma perchè a questo li obbligava il capo-cantiere. E non veniva loro corrisposta nessuna integrazione di salario. Tant'è che gli operai si sono lamentati, e dalle loro lamentele è scaturita questa mia interrogazione.

Onorevole Del Rio, bisogna procedere con estrema cautela nell'amministrazione del pub-

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

blico danaro. Come ella sa, da tutti i settori si levano spesso delle proteste per il modo con cui si procede nella spesa dei fondi riservati ai cantieri di lavoro. Oggi c'è un veterinario che fa il geometra, domani si costruisce una scuola arcivescovile, dopodomani un Sindaco utilizza gli operai di un cantiere per suoi lavori privati.

DEL RIO, *Assessore al lavoro e artigianato*.
Le denunci, queste cose.

ZUCCA. Le abbiamo denunciate e continueremo a denunciarle. Ma ella, onorevole Del Rio, ci dice che tutto va bene, che la colpa di quanto è successo a Dolianova è dell'Amministrazione socialcomunista! La colpa invece è dell'Assessorato, che non ha concesso al Comune di Dolianova il cantiere richiesto, che ha costretto quella Amministrazione comunale a richiedere un cantiere per la costruzione di una scuola arcivescovile!

DEL RIO, *Assessore al lavoro e artigianato*.
E' strano che l'Amministrazione di Dolianova si debba preoccupare di ciò dopo due anni!

ZUCCA. Non è esatto neanche questo, onorevole Del Rio. La mia interrogazione è del dicembre del '53. La risposta è estiva, ma l'interrogazione era invernale.

DEL RIO, *Assessore al lavoro e artigianato*.
Comunque, quando venne presentata la sua interrogazione, il cantiere aveva terminato i suoi lavori.

ZUCCA. No; nel dicembre del 1953 il cantiere era aperto. Non avrei presentato un'interrogazione per un cantiere chiuso.

Io non intendo elevare delle accuse contro l'attuale Assessore al lavoro; la responsabilità dell'apertura del cantiere di lavoro di Dolianova risale al suo predecessore. Voglio però dire che cambiano le Giunte, cambiano i Presidenti, cambiano gli Assessori, ma tutto, praticamente, procede come prima.

DERIU. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'articolo 69 del regolamento dispone che «In qualunque occasione siano discussi provvedimenti adottati da precedenti Giunte, i consiglieri i quali appartenevano alle Giunte che li adottarono hanno diritto di ottenere la parola al termine della discussione per un tempo non superiore ai quindici minuti». L'articolo 69 è compreso nel titolo X che riguarda la discussione dei disegni di legge e delle proposte di iniziativa consiliare. Ritengo comunque che esso possa applicarsi per analogia anche allo svolgimento delle interrogazioni. Lo onorevole Deriu, che ha preceduto l'onorevole Del Rio nella carica di Assessore al lavoro, ha, pertanto, facoltà di parlare.

DERIU. Voglio soltanto rilevare che non si è operata nessuna violazione di legge nell'istituire a Dolianova il cantiere di lavoro per la costruzione della scuola media arcivescovile. Tale scuola, infatti, non è privata, bensì pubblica. La Corte dei Conti, che esercita il controllo di legittimità sui provvedimenti della Giunta, nel decreto dell'Assessore al lavoro col quale si istituiva il cantiere di Dolianova non ha riscontrato nessun vizio.

L'Amministrazione comunale di Dolianova non ha subito nessun ricatto da parte dell'Assessorato al lavoro; essa è stata indotta a richiedere l'istituzione del cantiere dall'importanza dell'opera che doveva eseguirsi con esso. Tant'è vero che quando io mi recai a Dolianova per esaminare l'andamento dei lavori della scuola arcivescovile, il Sindaco socialcomunista venne ad ossequiarmi ed a ringraziarmi per avere accolto la richiesta del Comune. In quella stessa occasione il Sindaco mi rivolse la preghiera di istituire a Dolianova un altro cantiere per opere stradali; la preghiera venne accolta.

Non si può quindi, parlare di violazione di legge. In un'opera può riscontrarsi il pubblico interesse, non solo quando essa appartiene ad un Comune, ma anche quando essa soddisfa i bisogni di una comunità. Le critiche sollevate dall'onorevole Zucca, del resto, hanno il torto di giungere con circa tre anni di ritardo.

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

ZUCCA. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà per pochi minuti, onorevole Zucca. Tengo peraltro a precisare che il fatto personale non sussiste.

ZUCCA. Onorevole Deriu, il fatto che il Sindaco socialista di Dolianova l'abbia ossequiata dimostra soltanto che i nostri Sindaci non sono persone maleducate. E sono lieto che di questo ella abbia dato atto. Contesto, però, per aver parlato personalmente col Sindaco di Dolianova, che non ci siano state delle pressioni, da parte dell'Assessorato, perchè il Comune richiedesse il cantiere di lavoro per la costruzione della scuola arcivescovile. Io sono disposto — se ella lo ritiene opportuno — a portare le prove, le testimonianze delle pressioni dell'Assessorato.

Onorevole Deriu, ella ha affermato che la scuola arcivescovile di Dolianova è una scuola pubblica. Mi pare che questa sua affermazione contrasti troppo evidentemente con quanto le leggi vigenti e la stessa Costituzione della Repubblica dispongono in materia di istruzione. La scuola arcivescovile di Dolianova, anche se è aperta a tutti, è una scuola privata, parificata.

Comprendo, onorevole Deriu, che la sua ideologia possa portarla a confondere l'interesse pubblico con l'interesse arcivescovile, ma so con certezza che le leggi dello Stato italiano una confusione del genere non consentono. Ella dunque ha commesso una violazione della legge regionale sui cantieri di lavoro. Il fatto che ella sia stato assolto dalla Corte dei Conti, non dimostra niente; anche degli assassini — mi scusi il paragone — possono essere assolti dalla Corte di Cassazione. Ella, onorevole Deriu, ha violato la legge, anche se ciò non è stato rilevato dalla Corte dei Conti.

PRESIDENTE. Segue ora un'interpellanza urgente Cardia al Presidente della Giunta e all'Assessore ai trasporti. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

«Per conoscere: 1) quali passi siano stati fatti o siano in corso per impedire che la L.A.I. dia pratica attuazione, a partire dal 2 giugno p.v., alle annunciate modifiche d'orario per i servizi aerei da e per la Sardegna, modifiche d'orario che gravemente ledono gli interessi legittimi della Sardegna e dei Sardi; 2) se la Regione Sarda sia stata consultata dalla L.A.I. e dalla Direzione dell'Aviazione Civile sulle progettate modifiche e quale sia stato, in caso affermativo, il parere espresso dai competenti organi della Regione; 3) quali misure si intenda adottare perchè gli orari dei servizi aerei siano stabiliti in relazione con gli interessi della Isola e dei Sardi e, più in generale, perchè tutto il servizio sia migliorato e reso più rispondente alle esigenze della Regione». (26)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cardia per svolgere la sua interpellanza.

CARDIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, presentai questa interpellanza appena venni a conoscenza, attraverso la stampa isolana, delle modifiche che la società L.A.I. — a partire dal 2 giugno 1954 — intendeva apportare all'orario delle partenze degli aerei da e per la Sardegna. Quelle modifiche, infatti, mi sembrò comportassero una grave lesione degli interessi della Sardegna e dei Sardi, di quei Sardi, in particolare, che delle linee aeree che collegano l'Isola con il Continente frequentemente si servono. Questa lesione veniva posta in essere soprattutto con la modifica dell'orario degli aerei in partenza da Roma. Infatti, mentre per le partenze da Cagliari l'orario veniva a subire lievi modifiche che lasciavano pressochè invariata la situazione, per le partenze da Roma l'orario veniva spostato.

Il primo aereo, quello che, prima del 2 giugno, partiva da Ciampino intorno alle 7 del mattino, consentendo l'arrivo dei viaggiatori dal Continente all'aeroporto di Elmas per le 8,30-8,45, con il nuovo orario doveva partire alle 11 del mattino per arrivare ad Elmas alle 12,45 circa. Il secondo aereo doveva partire da Roma alle ore 19 per essere a Cagliari alle 20,45. Ora, è

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

facile constatare i seri inconvenienti che le modifiche degli orari delle partenze da Roma comportavano. In primo luogo, chi intende venire dal Continente in Sardegna non è più in grado di arrivare a Cagliari in tempo utile per poter curare i suoi affari e ripartire per Roma in giornata. In secondo luogo: le modifiche degli orari annullavano la reciprocità dei servizi aerei da e per il Continente. Se prima ad una partenza da Cagliari alle ore 7 corrispondeva una partenza da Roma pure alle ore 7, dopo il 2 giugno questo non era più possibile.

I nuovi orari, come ho detto, rappresentano una lesione degli interessi della Sardegna. Essi hanno posto su due piani diversi il collegamento aereo della Sardegna col Continente e il collegamento aereo del Continente con la Sardegna. Noi non possiamo accettare una valutazione di questo genere. Non possiamo ritenere la giusta né sotto l'aspetto pratico, materiale, né sotto l'aspetto della affermazione di principio che essa innegabilmente contiene. Non possiamo accettare una misura tendente a svalutare l'importanza dei traffici che dal Continente muovono verso l'Isola. Tra il Continente e la Sardegna il flusso degli scambi, commerciali e culturali, è reciproco.

I nuovi orari hanno apportato svantaggi considerevoli anche per ciò che concerne l'inoltro della stampa e della posta in Sardegna. So che su questo particolare problema sono state espresse le più disparate opinioni. Ritengo, comunque, che noi Sardi non possiamo tollerare che i giornali nazionali, che rappresentano un veicolo insostituibile di informazioni, un veicolo culturale necessario per la nostra Isola, ci pervengano con mezza giornata o, addirittura, con una giornata di ritardo. La stampa nazionale, qualunque sia il suo orientamento, in Sardegna assolve una funzione importante. Noi dobbiamo esigere che essa circoli allo stesso modo su tutto il territorio della Repubblica; noi dobbiamo esigere che i Sardi, come i Calabresi, come i Siciliani, come gli abitanti delle altre regioni d'Italia, siano messi in condizione di poter tempestivamente leggere la stampa nazionale del mattino.

V'è di più: la domenica nessun aereo arri-

va in Sardegna in mattinata; ne arriva solo uno alle ore 21. Vi lascio valutare, onorevoli colleghi, la situazione di chi la domenica deve venire in Sardegna per ragioni politiche o culturali, per tenere una conferenza, per tenere un pubblico discorso o per partecipare ad una qualsiasi manifestazione. Di quali mezzi si deve servire? Di aerei speciali?

Voglio richiamare l'attenzione dei colleghi della maggioranza sulla situazione in cui può trovarsi un membro del Governo che la domenica mattina debba partecipare ad una manifestazione in Sardegna: deve necessariamente servirsi di mezzi che partono dal Continente il sabato. Così in Sardegna la stampa nazionale della domenica deve leggersi con mezza giornata di ritardo. Con mezza giornata di ritardo arriva anche la posta aerea.

Certo mi si può dire: in fondo, che è mezza giornata di ritardo? Ad una domanda come questa si può rispondere che la Sardegna ha il diritto di ricevere la stampa e la posta con la stessa celerità con la quale le ricevono le altre regioni d'Italia. Tra l'altro, chi è al corrente del modo con cui avviene il collegamento tra gli arrivi degli aerei e le partenze dei treni sa che, molto spesso, un leggero ritardo dell'aereo proveniente da Roma può impedire che la posta e la stampa raggiungano in giornata l'interno dell'Isola.

Taluno, con argomentazioni di carattere economico, sostiene le ragioni della L.A.I. Così si dice: la linea Ciampino - Elmas è una linea scarsamente redditizia durante la stagione estiva; è quindi naturale che la società di navigazione aerea che la gestisce si ingegni a risparmiare. Queste argomentazioni non mi paiono fondate. Dalle informazioni in mio possesso risulta che la L.A.I. dispone di un numero di aerei troppo scarso per i servizi che essa gestisce in Italia. Da persona degna di fede mi è stato assicurato che le modifiche degli orari adottate dalla L.A.I. per la Sardegna sono una diretta conseguenza della necessità di rendere giornaliero il servizio sulla linea Roma - Zuriago.

Mi è stato detto dalla stessa persona che la L.A.I. dispone di quattro apparecchi per le li-

nee Roma - Zurigo, Roma - Cairo, Roma - Atene, Roma - Barcellona e Roma - Cagliari. Una società di tipo monopolistico, come la L.A.I., non può basare la sua attività su minuti, particolaristici calcoli economici come quelli che possono derivare dalla gestione estiva della linea Elmas - Ciampino. Altrimenti anche i servizi ferroviari e marittimi dovrebbero cambiare orario di stagione in stagione a seconda del flusso dei passeggeri. E' dunque giusto pretendere che i servizi aerei, così come avviene per i servizi ferroviari e marittimi, si svolgano con gli stessi orari in tutte le stagioni. Solo le cattive condizioni atmosferiche dovrebbero determinare uno spostamento degli orari di partenza degli aerei.

Noi non possiamo accettare supinamente le decisioni della L.A.I. Noi dobbiamo batterci perchè la L.A.I., se vuole continuare a gestire i servizi aerei in Italia, rinnovi e potenzi la propria flotta.

Con la mia interpellanza miravo a sapere dall'onorevole Assessore ai trasporti se la Regione fosse stata interpellata sulle modifiche degli orari introdotte dalla L.A.I. e quale fosse stato il suo parere. Miravo anche a conoscere quali passi avesse fatto la Regione per ottenere che i nuovi orari non venissero instaurati, supposto che essa li considerasse, come io li considero, lesivi degli interessi dei Sardi.

Dopo quanto ho detto finora, mi rimane da affrontare un ultimo argomento: la richiesta di un intervento della Regione per un miglioramento dei servizi aerei esistenti in Sardegna; la richiesta, cioè, che avevo formulato nell'ultima parte della mia interpellanza. Ritengo che la Regione debba attivamente interessarsi della situazione in cui si trova oggi la stazione aerea di Elmas. Ritengo anche sia necessario intervenire per costringere la L.A.I. a rinnovare la sua flotta.

Dopo il malaugurato, funesto incidente avvenuto nel cielo di Sinnai, dopo gli incidenti verificatisi su altre linee, il viaggiatore ha delle perplessità prima di montare in aereo. Per superare queste perplessità, occorre costringere la L.A.I. a rinnovare la sua flotta. Non è certo incoraggiante il fatto che sulle nostre li-

nee viaggino ancora i vecchi «Douglas», del tipo di quello tragicamente caduto sui monti di Sinnai. Noi non abbiamo potuto sapere con chiarezza quali siano state le cause della tragedia di Sinnai. Comunque, dopo quella tragedia, i «Douglas» hanno continuato a disimpegnare i servizi di linea. E i passeggeri, oggi, salgono titubanti le scalette che li portano su di essi. La Regione — ripeto — dovrebbe intervenire per costringere la L.A.I. a rinnovare e potenziare la sua flotta; dovrebbe intervenire per la sostituzione dei «Douglas» con aerei di un altro tipo, con i «Convair», ad esempio. In questo modo gli interessi della Sardegna e dei Sardi verrebbero meglio tutelati di quanto oggi non accada.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore agli enti locali e trasporti ha facoltà di rispondere.

MELIS, *Assessore agli enti locali e trasporti*. Innanzitutto devo dire che l'Amministrazione regionale condivide gli apprezzamenti, espressi dall'onorevole Cardia, sull'importanza dei collegamenti aerei della Sardegna con il Continente.

Detto questo, affronto immediatamente il problema sollevato dall'interpellanza. La Regione è stata consultata dalla Direzione generale della L.A.I. circa le progettate modifiche; è stata consultata con una lettera in data 17 maggio con la quale si annunciava l'attuazione delle modifiche stesse per il 10 giugno. In questa lettera la L.A.I. sosteneva che le modifiche degli orari dei servizi aerei si erano rese necessarie in seguito ad una grave contrazione del traffico. Era questa la motivazione ufficiale del provvedimento: il traffico si era ridotto del 40 per cento col sopravvenire della stagione estiva. Ed era senza dubbio una motivazione seria, che dimostrava, oltre tutto, la scarsa rispondenza dei servizi al soddisfacimento degli interessi generali per il quale essi erano stati predisposti; e la Regione doveva tenerne conto. In effetti, però, la ragione del provvedimento che la L.A.I. intendeva adottare non era soltanto quella della contrazione del traffico. Esistevano anche altre ragioni, che la società ae-

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

rea ufficialmente non faceva conoscere, ma delle quali l'opinione pubblica — come ha detto nello svolgere la sua interpellanza l'onorevole Cardia — era al corrente. Gli aerei che disimpegnano il servizio sulla linea Ciampino - Elmas percorrono anche altre linee; essi toccano la Sardegna dopo aver svolto un servizio su linee internazionali.

Le modifiche d'orario che, nel maggio scorso, venivano proposte alla Regione erano dunque determinate, da un lato dalla contrazione del movimento passeggeri e dall'altro dall'indisponibilità di un numero di aerei sufficienti a disimpegnare tutti i servizi di linea rientranti nella concessione della L.A.I.

Quando dico che le modifiche d'orario venivano proposte alla Regione, uso una espressione inesatta. Infatti, mentre ancora l'Amministrazione regionale (allora vi era un *interim* ai trasporti, come ricordate) consultava gli enti economici della Sardegna per vedere se non esistesse la possibilità di adottare orari che si conciliassero con le esigenze della Sardegna e, allo stesso tempo, della L.A.I., questa, il 2 giugno, in anticipo sul previsto, dava realizzazione pratica alle sue «proposte». L'Amministrazione regionale, con un telegramma del suo Presidente, interveniva immediatamente a segnalare gli inconvenienti che dai nuovi orari derivavano. Poichè era stata messa dinanzi al fatto compiuto, la Regione, tenendo conto del fatto che sarebbe stato estremamente complicato, per la L.A.I., annullare il provvedimento adottato, suggerì una modifica degli orari che potesse consentire ai Sardi di trascorrere a Roma l'intera mattinata. Questo si sarebbe potuto ottenere spostando l'orario della partenza da Roma di alcune ore, dalle 10 alle 13 o alle 14. Gli operatori sardi, così, avrebbero avuto modo di passare a Roma le ore in cui gli uffici sono aperti.

Queste proposte venivano avanzate, come ho detto, quando l'Assessorato ai trasporti non aveva un suo titolare ed era retto ad *interim* dal Presidente della Giunta. Sin da quando sono stato chiamato ad assumere la carica di Assessore ai trasporti, io ho ripreso in esame il problema, che, nel frattempo, aveva assunto

nuovi sviluppi ed era stato largamente dibattuto sulla stampa. In quel periodo, da parte delle categorie economiche interessate e da parte di taluni giornali del Continente, si prospettava la necessità di anticipare l'orario di partenza da Roma dell'aereo del pomeriggio. In particolare si osservava che l'orario di partenza da Roma, fissato per le ore 20, determinava un arrivo a Cagliari ad ore molto tarde. Non solo: si faceva anche notare che il «Convair» che disimpegnava il servizio pomeridiano Ciampino - Cagliari, sempre di pomeriggio, percorreva la linea Zurigo - Roma, ed era costretto a regolare la sua partenza dalla città svizzera su una serie di coincidenze che rendevano quanto mai incerti i suoi orari.

Il suo arrivo a Cagliari, previsto per le ore 21 e 10, subiva dunque un notevole ritardo. Si determinava così un grave disagio nel servizio viaggiatori. Intanto i viaggiatori non potevano godere della possibilità di raggiungere i centri dell'interno dell'Isola, in secondo luogo i giornali nazionali nelle edizioni pomeridiane arrivavano troppo tardi per poter essere acquistati e letti da chi segue la vita politica nazionale. Onorevoli colleghi, i rilievi che or ora ho riferito erano e sono giusti. A ciascuno di voi, indubbiamente, sarà ad esempio accaduto di sentir fare lo strillonaggio di questo e di quel giornale, arrivato per via aerea, verso le 11 di notte.

Uno spostamento dell'orario di partenza da Roma dell'aereo del pomeriggio venne chiesto dall'Assessorato ai trasporti telegraficamente alla L.A.I. L'Assessorato si rivolse anche ai due Sottosegretari sardi, in modo particolare al Sottosegretario ai trasporti, perchè fiancheggiassero l'azione della Regione. Questa era, allora, l'azione più concreta che si potesse intraprendere. Allo stato attuale, però, nessun provvedimento modificativo è stato assunto dalla Direzione generale della L.A.I.

Assicurazioni di interessamento sono state fornite dai Sottosegretari ai quali la nostra sollecitazione è stata trasmessa, ma, in pratica, niente è stato risolto. Non posso tacere che la Regione considera con preoccupazione l'atteggiamento della Direzione generale della L.A.I.

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19. LUGLIO 1954

e del settore aviazione civile del Ministero Difesa. Il servizio aereo che collega la Sardegna col Continente ha assunto ormai per noi un'importanza fondamentale. Le richieste della Regione, dunque, non possono essere trascurate, così come oggi avviene.

Concludendo, do assicurazioni all'onorevole interpellante che dei servizi aerei tra la Sardegna e il Continente mi interesserò attivamente nella prossima visita a Roma, anche se quella visita mi riproponevo di dedicare, come giorni fa ho detto rispondendo ad una interpellanza dell'onorevole Ibba, ad altri problemi. Mi impegno anche a sollecitare l'interessamento della rappresentanza parlamentare sarda a Roma, che spero possa essere convocata prima della chiusura dei lavori parlamentari. Spero che, nel corso della presente settimana, anche il problema dei servizi aerei tra la Sardegna e il Continente possa essere uno dei temi sui quali il Governo centrale dovrà discutere con l'Amministrazione regionale e con la rappresentanza parlamentare isolana. Queste sono le assicurazioni che, allo stato attuale delle cose, posso fornire.

PRESIDENTE. L'onorevole Cardia ha facoltà di dichiarare se è soddisfatto.

CARDIA. Ogni commento sull'atteggiamento assunto dalla L.A.I. nei confronti della Regione Sarda mi pare superfluo. Ci troviamo, in definitiva, di fronte ad una delle solite imposizioni dei grossi gruppi industriali e finanziari nei confronti della Sardegna. I grossi gruppi industriali e finanziari saranno gli ultimi ad accorgersi dell'esistenza della Regione Sarda, dell'esistenza di un governo regionale che rappresenta e tutela gli interessi dei Sardi; saranno gli ultimi a constatare che le questioni che riguardano l'Isola non possono essere decise dal di fuori, senza tener conto della volontà e del parere degli organi regionali.

Onorevoli colleghi della Giunta, è necessario che contro le imposizioni di questo tipo ci si batta con forza, con tutta l'energia di cui siamo capaci. Ormai non si tratta più di episodi sporadici: si tratta di una mentalità, di un modo di agire consolidato che bisogna combattere

e vincere. Mi rendo conto delle difficoltà che si frappongono ad un chiarimento tendente a far comprendere alla L.A.I. e alle società monopolistiche in genere che in Sardegna c'è la Regione e che la Regione deve essere rispettata. Mi rendo conto di queste difficoltà; e mentre esprimo la mia insoddisfazione per le dichiarazioni fatte or ora dall'onorevole Melis, insisto perchè l'Assessorato ai trasporti e la Giunta nel suo complesso intervengano ancora perchè la L.A.I. riveda gli orari dei servizi aerei che collegano la Sardegna col Continente.

Le argomentazioni della L.A.I. basate sulla pretesa contrazione del traffico che si sarebbe verificata col sopravvenire della stagione estiva, possono e devono essere serenamente respinte; devono essere respinte perchè l'orario delle 7 del mattino per la partenza da Roma degli aerei diretti in Sardegna è stato altre volte mantenuto dalla L.A.I. per mesi e mesi, per stagioni intere. Negli anni scorsi era una regola normale che l'aereo del mattino arrivasse a Cagliari alle 10. In effetti non è la contrazione del traffico a determinare i cambiamenti di orario. E' vero anzi il contrario: il servizio aereo, così come oggi si svolge, rischia di diminuire il volume del traffico.

Cade ora a proposito, onorevoli colleghi, segnalarvi una notizia che ho potuto conoscere solo alcuni momenti fa, una notizia grave che non abbiamo potuto apprendere dalla risposta data or ora dall'onorevole Assessore ai trasporti, alla mia interpellanza. Il 20 corrente mese, cioè domani, verrà soppresso lo scalo di Olbia, della linea aerea Roma - Alghero. Non ho parlato della questione nella mia interpellanza e non posso quindi pretendere che l'onorevole Assessore ai trasporti mi dia ampi schiarimenti in proposito. Comunque l'abolizione dello scalo di Olbia può fornirci un'altra occasione per impostare una forte azione nei confronti della L.A.I.

Concludendo: non posso dichiararmi soddisfatto della risposta che l'onorevole Assessore ai trasporti ha dato alla mia interpellanza. Sarei però lieto se, in un prossimo futuro, potessi avere, sul problema dei nostri servizi aerei, notizie più rassicuranti di quanto oggi non ne abbia avuto.

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

MELIS, *Assessore agli enti locali e trasporti*.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELIS, *Assessore agli enti locali e trasporti*.
La soppressione dello scalo di Olbia è stata comunicata alla Regione, se non erro, sabato scorso. La Regione, immediatamente, ha chiesto la sospensione del provvedimento in attesa che si potesse addivenire ad un incontro per lo studio del problema.

E' proprio vero che oggi siamo costretti ad assistere a strani fenomeni. Anche se questa non è la sede adatta, devo dire che, recentemente, in contrasto con le richieste di talune Amministrazioni comunali ho dovuto provvedere d'autorità alla modifica di alcuni orari automobilistici per consentire ai viaggiatori di un'intera plaga della provincia di Nuoro di raggiungere lo scalo di Olbia in tempo per la partenza dell'aereo. La notizia della soppressione dello scalo, dunque, è giunta quanto mai inopportuna. Ho chiesto alla L.A.I., ripeto, la sospensione, per un mese, del provvedimento. Ho prospettato una soluzione interlocutoria del problema. Entro un mese l'Assessorato ai trasporti studierà attentamente il problema e si interesserà attivamente per la sua soluzione.

Congedi.

PRESIDENTE. I consiglieri regionali onorevoli Pernis e Angioni hanno chiesto congedo, rispettivamente per 10 e 20 giorni.

Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Per lo svolgimento di interrogazioni e interpellanze.

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

BAGEDDA. Signor Presidente, ho ricevuto la circolare della Presidenza con la quale si invitano i consiglieri a rinunciare alle interrogazioni che, per fatti successivi alla loro presentazione, non siano più attuali. All'ordine del giorno figura una mia interrogazione concernente le espressioni ingiuriose nei riguardi della provincia di Nuoro che un ebdomadario volle attribuire al Prefetto di Arezzo. Poi-

chè il Prefetto di Arezzo ha ritrattato ampiamente le espressioni ingiuriose che gli vennero attribuite, poichè la Giunta è intervenuta in modo energico presso il Rappresentante del Governo, rinunzio alla mia interrogazione.

PRESIDENTE. Onorevole Bagedda, prendo atto della sua rinunzia e colgo l'occasione per invitare ancora gli onorevoli consiglieri a ritirare quelle interrogazioni e quelle interpellanze che abbiano perduto la loro attualità.

ASQUER. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ASQUER. Signor Presidente, secondo me sarebbe opportuno distribuire ad ogni consigliere un elenco delle interrogazioni e delle interpellanze che devono ancora essere svolte. Così ognuno potrà rapidamente stabilire quali delle sue interrogazioni o delle sue interpellanze abbiano perduto l'attualità.

GIUA ELIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUA ELIO. Signor Presidente, già da diverso tempo, uniformandomi alle sue richieste, ho domandato la semplice risposta scritta per alcune mie interrogazioni rivolte all'Assessorato ai lavori pubblici. Vorrei però che anche le risposte scritte non si facessero attendere troppo.

PRESIDENTE. Il problema sollevato dall'onorevole Asquer può essere agevolmente risolto. Negli uffici della Segreteria Generale del Consiglio esiste un registro che riporta, in ordine sistematico, tutte le interrogazioni e le interpellanze che devono ancora essere svolte. Se gli onorevoli consiglieri avessero la compiacenza di consultare quel registro e segnalare alla Presidenza le interrogazioni e le interpellanze alle quali intendono rinunciare, i nostri lavori potrebbero procedere più spediti. Alla ripresa dei lavori del Consiglio, vorrei essere in grado, per ciò che riguarda lo svolgimento delle interrogazioni e delle interpellanze, di seguire scrupolosamente il regolamento.

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

Cogliendo l'occasione fornitami or ora dallo onorevole Giua Elio, vorrei pregare gli onorevoli Assessori di rispondere tempestivamente alle interrogazioni per le quali è stata richiesta la semplice risposta scritta. Se l'onorevole Presidente della Giunta volesse dire qualcosa in proposito, gliene sarei molto grato.

CORRIAS ALFREDO, *Presidente della Giunta*. Signor Presidente, l'iniziativa che ella ha voluto prendere, pregando i consiglieri di rinunciare alle interrogazioni ed alle interpellanze che abbiano perduto l'attualità, consentirà alla Giunta di poter, d'ora innanzi, fornire risposte tempestive. Sono sicuro che d'ora in avanti non avverrà più che si debbano attendere diversi mesi per lo svolgimento delle interrogazioni e delle interpellanze.

Discussione del disegno di legge: « Disposizioni aggiuntive alla legge regionale 7 maggio 1953, n. 22 ». (54)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Disposizioni aggiuntive alla legge regionale 7 maggio 1953, n. 22 ».

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

COLIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi; se pensiamo al modo col quale la quinta Commissione legislativa ha proceduto all'esame del disegno di legge sul quale oggi siamo chiamati a discutere, c'è da credere che la Giunta sia stata indotta a presentare lo stesso disegno di legge, non per completare la legge 7 maggio 1953, numero 22, ma solamente perchè ben note forze pseudo armatoriali bussano insistentemente alle casse della Regione. E' ben strano che le stesse classi ricche, che lo hanno osteggiato nel nascere, intendano oggi asservire ai loro interessi l'Istituto autonomistico; tanto che questo oggi non sembra più configurarsi uno strumento per la redenzione del popolo sardo.

In un primo momento si tentò di far affrontare alla quinta Commissione l'esame del disegno di legge numero 54 senza che questo fosse stato precedentemente inserito nell'ordine del giorno dei suoi lavori. Fu il presidente Castaldi, in una riunione fissata per l'esame di altri problemi, a

chiedere ai commissari, che già abbandonavano l'aula, di discutere questo disegno di legge. Ai commissari, che del disegno di legge non conoscevano neppure il testo, l'onorevole Castaldi diceva: « Si tratta di un leggina con la quale si estendono le provvidenze previste dalla legge regionale 7 maggio 1953, numero 22 al settore della navigazione; possiamo sbrigarcela in due minuti ». La Commissione fu di avviso contrario.

La discussione (che durò due giorni, e non due minuti) si tenne nei giorni successivi, quando tutti i commissari, che avevano ricevuto la copia del disegno di legge, ebbero così la possibilità di studiare il problema.

Onorevoli colleghi, ricordandovi questo episodio ho inteso soltanto richiamare la vostra attenzione sul fatto che, spesso, problemi di una certa importanza vengono esaminati con troppa fretta. Così è accaduto per il problema dello zuccherificio di Oristano, per quello del Banco di Sardegna, per quello ancora della compartecipazione azionaria al C.I.S., per quello di Arborea e per tanti altri problemi. La stessa legge 7 maggio 1953, numero 22, non poté godere di un esame approfondito. Già si pensava che quella legge non sarebbe stata approvata durante la prima legislatura, già si era in periodo elettorale, quando i colleghi della maggioranza, dopo una discussione affrettata, riuscirono a fare approvare la legge 22 nel corso di una seduta quasi deserta.

Con la stessa fretta che ha contraddistinto l'esame dei problemi ai quali ho accennato, si vuole oggi procedere all'approvazione del disegno di legge numero 54. Si tengano magari delle sedute fiume, ma si approvi in fretta il disegno perchè il 25 luglio si terrà l'assemblea degli azionisti della Sardamare! Questi benefattori della Sardegna potrebbero spazientirsi! Pare proprio che noi si viva un dramma simile a quello che, in Francia, vive Mendés France! Pare che anche per noi, fra quarantotto ore, scadano i termini per un armistizio! Fra pochi giorni si riunisce l'assemblea degli azionisti della Sardamare; il Consiglio regionale deve approvare in fretta il disegno di legge numero 54!

In Commissione ci sono voluti due giorni per l'esame di questo disegno di legge; e in questi due giorni è risultato chiaramente che esso è

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

stato elaborato unicamente per favorire gli interessi della Sardamare. Nessuno dei commissari del Gruppo di maggioranza voleva confessarlo; c'è voluta la sincerità dei due Assessori che sono intervenuti nel dibattito, perchè questo risultasse in modo chiaro! Devo dire sinceramente che anche noi della sinistra, prima di giungere alla nostra attuale posizione sul disegno di legge numero 54 abbiamo avuto delle perplessità. Abbiamo dovuto valutare attentamente il fatto che tante persone modeste avessero investito i loro poveri risparmi in azioni della Sardamare. Abbiamo però saputo superare le nostre perplessità, in virtù di una visione ampia del problema.

Onorevoli colleghi, si dice che per sapere amare bisogna saper odiare. Se si volesse porre il problema di cui oggi discutiamo in termini sentimentali, si potrebbe forse dire che io amo il mare, che io amo le navi, solo perchè odio gli azionisti della Sardamare (*ilarità*). In effetti però il problema del quale noi oggi discutiamo non è di carattere sentimentale. Io non odio gli azionisti della Sardamare; non li conosco neppure. Esula dunque da questo mio intervento lo spirito di parte.

Quando la Giunta ci propone l'inserimento dell'articolo 10 *bis* nella legge regionale 7 maggio 1953, numero 22, dal punto di vista della correttezza legislativa non vi sarebbe nulla da obiettare. Si tratta, in fondo, di estendere le provvidenze previste da quella legge alle imprese di navigazione, e anche noi, in considerazione della posizione che la Sardegna occupa nel Mediterraneo, non possiamo non essere d'accordo su una misura di questo genere. Le nostre critiche al disegno di legge numero 54 sono altre; sono le stesse che abbiamo prospettato in sede di Commissione.

La legge 7 maggio 1953, numero 22, riguarda essenzialmente un settore — diciamo così — terrestre. Per le imprese di navigazione, la Giunta aveva promesso di elaborare un apposito disegno di legge. Perchè ancora questo disegno di legge non è stato presentato? Onorevoli colleghi della Giunta, se ancora non avete avuto il tempo necessario per far questo, noi siamo disposti ad attendere ancora pur di evitare che venga ancora ad accentuarsi l'inor-

ganicità che — come dicevo alcuni giorni orsono — caratterizza sempre più la nostra legislazione regionale.

Abbiamo diverse leggi che operano nel settore della navigazione: unifichiamole. Inserire lo articolo 10 *bis* nella legge 7 maggio 1953, numero 22, — a mio modo di vedere — sarebbe come inserire la coltivazione razionale del garofano in un pascolo. Noi riteniamo — ripeto — che le diverse leggi operanti nel settore della navigazione possano essere unificate. Della bontà della nostra tesi, pensiamo siate convinti anche voi, onorevoli colleghi della maggioranza. Il disegno di legge numero 54, infatti, non ha lo scopo di introdurre norme ampie, di generale applicazione, ma soltanto quello di permettere alla Sardamare di sopravvivere.

Lo scopo che con l'estensione della legge 22 alle imprese di navigazione si vuole perseguire pone un grosso problema. Onorevoli colleghi, da due anni circa si sente parlare della situazione fallimentare della Sardamare. Sapevamo che del problema si era interessata anche la vecchia Giunta, e che questo aveva provocato dei contrasti in seno alle forze governative. Ci constava che il collega Puligheddu — e non voglio con questo muovergli un appunto — aveva esercitato delle pressioni sulla Giunta per il salvataggio della Sardamare. Tante cose sapevamo, ma le notizie forniteci dai due Assessori che hanno partecipato ai lavori della quinta Commissione ci hanno veramente sorpreso.

Dalla lettura della relazione stesa per conto della Regione dall'avvocato Mossa, funzionario dell'Istituto Immobiliare Italiano, si ricava che la drammatica situazione finanziaria nella quale versa oggi la Sardamare è il risultato di una gestione familiare condotta da incompetenti. E' anche particolarmente significativo che lo stesso avvocato Mossa, da buon esperto in materia, finisca con lo sconsigliare chicchessia dall'occuparsi della Sardamare, a meno che non vi siano delle concrete garanzie nel campo azionario e soprattutto in quello della capacità tecnica organizzativa. Ora io, mentre elogia la Giunta per aver consultato un esperto che ci ha saputo dire la verità nuda e cruda, faccio mie le preoccupazioni dell'avvocato Mossa. Da quanto finora ho detto sorge spontanea una domanda: ci trovia-

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

mo di fronte ad uomini incompetenti che hanno amministrato la Sardamare come questa fosse una società di tipo familiare o ci troviamo di fronte ad uomini troppo scaltri? Io non sono particolarmente versato in problemi di questo genere, però sono costretto a chiedermi come sia possibile che un'impresa di navigazione abbia lavorato in perdita in un momento in cui tutti gli armatori hanno realizzato utili favolosi. Gli uomini che hanno amministrato la Sardamare, dunque, o sono degli incompetenti o sono degli scaltri; non vi è altra soluzione. E per essi si dovrebbe forse invocare, non il salvataggio, ma la villeggiatura nelle patrie galere. Solo così si potrebbe dare soddisfazione a coloro che in azioni della Sardamare hanno investito i loro risparmi. Se noi ci dovessimo interessare del problema che la situazione finanziaria della Sardamare ha determinato, dovremmo unicamente preoccuparci dei piccoli azionisti: degli speculatori non dovremmo assolutamente interessarci.

Mi si potrà dire che la Sardamare è una società che contribuisce, in qualche modo, allo sviluppo industriale dell'Isola. Ma che cosa ha di sardo, la Sardamare? Quali benefici ha dato alla Sardegna, se ha praticato sempre tariffe uguali a quelle delle società del Continente? Quali benefici potrà dare ai Sardi nell'avvenire, quando si consideri che, anche se riorganizzata su nuove basi, non potrà più compiere il periplo della Sardegna?

Onorevoli colleghi, in noi sorge il dubbio che, con l'approvazione del disegno di legge numero 54, 180-200 milioni di lire vengano spesi a vantaggio di poche persone. Mentre si lesinano contributi ad enti statali o parastatali, che esplicano funzioni sociali, si largheggerebbe così con imprese a carattere privatistico. In noi agisce, senza dubbio, il desiderio o la volontà di creare una società di navigazione sarda, ma non dobbiamo favorire in nessun modo gli azionisti della Sardamare, nei quali agisce unicamente il desiderio e la volontà di recuperare i loro capitali.

Noi siamo decisamente contrari ad un'azione tendente a salvare una impresa male amministrata. Onorevoli colleghi, bisogna smetterla con le azioni di questo genere, con le azioni che

rasentano lo scandalo! Può darsi che io mi sbagli, ma sono convinto che qualche collega della maggioranza, qualche Assessore persino, nel suo intimo, la pensa come me. A chi ha presentato questo disegno di legge, vorrei chiedere se si sarebbe battuto con lo stesso zelo, con la stessa tempestività per salvare una cooperativa di pescatori o di artigiani, o di ricercatori minerari, che si fosse trovata sull'orlo del fallimento. Noi abbiamo motivo di dubitarne.

Io non sono uno sportivo, ma penso sia meglio concedere diversi milioni alla squadra di calcio del «Cagliari», con la speranza che ciò serva a farla passare nella serie A, piuttosto che salvare una società di navigazione che ai Sardi non ha dato alcun beneficio. Concedendo dei milioni al Cagliari, daremmo forse un contributo allo sviluppo del turismo isolano; niente otterremmo, ai fini del potenziamento della nostra economia, col salvare dal fallimento la Sardamare.

Smettiamola, onorevoli colleghi, con l'asserire l'Istituto autonomistico agli interessi dei ricchi o degli amici! Smettiamola di favorire ora il ricco agricoltore di Sassari, ora il veterinario di Arzachena. Un mese fa è stata respinta una nostra proposta di legge che tendeva a tagliare le unghie ai monopolisti minerari, oggi ci si propone di aiutare gli speculatori della Sardamare! Onorevoli colleghi della maggioranza, tutte le vostre azioni sono state sempre dirette a favorire gli interessi delle classi abbienti. Finché continuerete su questa strada non ci avrete come alleati! La Sardamare dichiara pure il suo fallimento; segua la sorte di tante altre imprese male amministrate: la colpa certamente non sarà della Regione. Per l'amore che ciascuno di noi porta all'autonomia, non mettiamo il danaro del popolo sardo a disposizione di un'impresa di navigazione che ha di sardo solo il nome! Siamo cauti!

Onorevoli colleghi, non ho voluto riferire i retroscena sui quali è nata e si sviluppa la Sardamare, non l'ho voluto fare per non dare la sensazione che io nutra personali risentimenti nei confronti degli azionisti della Sardamare. Ripeto: non nutro sentimenti d'odio contro

questi azionisti; nemmeno li conosco. Sono favorevole al potenziamento delle nostre imprese di navigazione, sono favorevole all'unificazione di tutte le leggi regionali che la navigazione concernono.

Perchè non si dica, analogamente a quanto è stato detto a proposito della posizione da noi assunta nei confronti del disegno di legge numero 35, che il Gruppo socialista sabota il sorgere e il potenziarsi delle imprese di navigazione, avanzo ora una proposta. Se la Giunta si impegna a portare all'approvazione del Consiglio l'atto col quale la Regione dovrebbe diventare la maggiore azionista della Sardamare, il mio Gruppo approverà il disegno di legge numero 54. E' necessario che il Consiglio sappia con cognizione di causa qual'è lo stato attuale della Sardamare; è necessario che il Consiglio conosca a quali condizioni la Regione può ottenere la partecipazione azionaria nella Sardamare. La proposta che formulo è contenuta nell'ordine del giorno che il mio Gruppo ha presentato.

Onorevoli colleghi, ancora una volta dico: siamo cauti. Anche se talvolta i fatti sembrano dimostrare il contrario, la Sardegna ci guarda e ci giudica.

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

CARDIA. Signor Presidente, per consentire che la discussione si svolga in modo funzionale, sarei lieto se ella volesse dar facoltà di parlare a qualche collega della maggioranza.

PRESIDENTE. Non c'è, per ora, nessun altro consigliere iscritto a parlare, onorevole Cardia. Non posso quindi accontentarla.

CARDIA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non voglio interpretare la reticenza dell'Assemblea come il manifestarsi di una diffusa opinione secondo la quale il disegno di legge numero 54 avrebbe scarso rilievo. Non reputo di poco momento questo disegno di legge che, nella sua forma concisa, pur presentandosi come una semplice modifica ad una legge già esi-

stente, investe problemi di vasta portata, per la nostra Regione. Mi auguro, dunque che, nel corso della discussione generale, altri colleghi intervengano, dando così un contributo valido ad un approfondimento del dibattito.

Onorevoli colleghi, oggi dinanzi a noi si pone il problema di modificare il testo della legge 7 maggio 1953, numero 22, recante provvidenze dirette a promuovere e sviluppare l'industrializzazione in Sardegna. E' ben strana la storia di questa legge. Concepita come uno degli elementi cardine dell'industrializzazione sarda, come uno strumento di manovra di primo ordine nelle mani della Regione per favorire lo sviluppo economico dell'Isola, essa è stata affrettatamente, senza un ampio dibattito, discussa ed approvata sul cadere della passata legislatura. La mancanza di un esauriente dibattito ci ha dato un testo di legge confuso, disordinato, sommario nelle sue formulazioni; un testo di legge che, praticamente, rischia di non essere tanto utile quanto noi avevamo sperato.

In verità, il legislatore avrebbe dovuto discutere più a lungo sulla formulazione e sui principi fondamentali che stanno alla base della legge 7 maggio 1953, numero 22. Questa legge, infatti, ha dato alla Regione una leva di primo ordine per agire nel campo dell'industrializzazione, dello sviluppo economico della Sardegna. Attraverso questa legge, la Regione non solo ha avuto la possibilità di partecipare al capitale azionario delle società industriali e di pianificare, in certo qual modo, le iniziative industriali che si svolgono in alcune zone dell'Isola, ma anche la facoltà di assumere, assieme alla partecipazione azionaria, la responsabilità fondamentale nella vita e nello sviluppo di interi settori dell'economia isolana. Attraverso questa legge, la Regione ha avuto il potere di intervenire direttamente, con capitali pubblici, in quei settori nei quali l'iniziativa privata langue o ristagna.

Un esame accurato da parte del legislatore sarebbe stato dunque necessario. Invece la legge 7 maggio 1953, numero 22, ha mantenuto un carattere sommario, che la rende scarsamente applicabile. Io sono per natura contrario alle concezioni troppo ottimistiche; e sono convinto, in

modo particolare, che esse difficilmente possono giustificarsi nel campo dell'industrializzazione. Il campo dell'industrializzazione è (come dire?) un campo minato. Lavorarci per creare qualcosa di positivo, di duraturo è estremamente difficile. La nostra industria è oggi dominata dai monopoli.

L'iniziativa privata, dunque, non può agire con libertà. Nel settore industriale agiscono forze potenti, premeditatamente ostili alla rinascita industriale del Mezzogiorno e delle Isole; in questo settore agiscono i monopoli, che preordinatamente impediscono il sorgere e il potenziarsi di nuove iniziative. Oggi, in Italia, la concentrazione finanziaria dà la possibilità a 10-12 grandi società di dominare l'industria e di mantenere asserviti, come mercati di consumo, il Mezzogiorno e le Isole.

Quando si è proceduto alla elaborazione della legge 7 maggio 1953, numero 22, non si è tenuto conto dell'obiettivo situazione della industria italiana. La legge è stata approvata in modo affrettato ed ha mantenuto, anche nel testo definitivo, una serie di imprecisioni che la rendono difficilmente applicabile. E' ben vero che, all'articolo 13, si prevede un regolamento per la sua attuazione. Ma è anche vero che il regolamento non è stato ancora emanato. E' già passato un anno e la legge 7 maggio 1953, numero 22, non può essere attuata proprio perchè il regolamento, previsto dal suo articolo 13, non è stato ancora approntato.

SOGGIU PIERO. E chi le ha detto che è indispensabile un regolamento? Con i regolamenti in Italia si finisce per violare le leggi.

CARDIA. Onorevole Soggiu, questa può essere una sua opinione brillante. Io so però che è buona prassi emanare i regolamenti che le leggi prevedono, altrimenti le leggi non trovano applicazione. E, del resto, ritengo che gli organi di controllo si attengano a questo principio. Ora io non so come si comporterà la Giunta quando si darà il caso di dover applicare questa legge sprovvista di regolamento.

Onorevoli colleghi, come dicevo, la legge 7 maggio 1953, numero 22, è estremamente im-

portante. Ad essa noi della sinistra, nella passata legislatura, superando le divergenze che allora erano sorte, abbiamo dato il nostro appoggio, convinti che rappresentasse uno strumento utile per l'industrializzazione dell'Isola.

Oggi si pone il problema dell'estensione delle provvidenze previste dalla legge 7 maggio 1953, numero 22, alle imprese di navigazione. Taluno ha sostenuto che a questo modo si viene a colmare una lacuna. Questo confermerebbe la tesi espressa giorni or sono dal collega Muretti, il quale affermava che la Regione dovrebbe costituire un ufficio legislativo, un organo che studi, dal punto di vista tecnico, i problemi che sorgono nel corso della elaborazione delle leggi. Io non credo però che si possa parlare di una «lacuna» esistente nella legge 22. Questa infatti, volutamente, di proposito, trascura di dettare disposizioni per le imprese di navigazione:

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MURETTI.

(Segue **CARDIA**). Onorevoli colleghi, l'articolo 1 della legge 7 maggio 1953, numero 22, dice che «Per favorire lo sviluppo economico delle zone che, con decreto del Presidente della Giunta regionale,... saranno riconosciute idonee ad assicurare una più efficace valorizzazione della mano d'opera e delle risorse isolate, l'Amministrazione regionale è autorizzata a concedere a enti, società o privati le seguenti categorie di provvidenze...». Da un lato, dunque, si dà rilievo alla valorizzazione della mano d'opera e delle risorse isolate, dall'altro ad una funzione pianificatrice della Regione, la quale deve concedere le provvidenze, non partendo da sollecitazioni momentanee e contingenti, ma secondo una visione organica dello sviluppo delle diverse zone della Sardegna, e in modo particolare delle zone industriali. Or bene, tutte le disposizioni della legge sono legate a questa premessa: alla valorizzazione delle risorse e della mano d'opera in determinate zone della Sardegna. Così l'articolo 2 parla di una possibile estensione, caso per caso, delle provvidenze anche a quelle iniziative industriali e commerciali che, pur sorgendo al di fuori delle zone contemplate nell'articolo 1, «ri-

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

vestano particolare interesse ai fini della valorizzazione della mano d'opera e delle risorse isolate e, in special modo, a favore delle iniziative a carattere consorziale o cooperativistico, nonché a quelle che si propongono l'istituzione di punti franchi, di magazzini generali e simili». Il legislatore, evidentemente, ha voluto dettare delle disposizioni per particolari iniziative che possano sorgere fuori dalle zone industriali vere e proprie. L'articolo 4, poi, mentre autorizza l'Amministrazione regionale a partecipare al capitale degli enti e delle imprese, precisa che questo può avvenire solo quando gli enti e le imprese «risultino in possesso dei requisiti necessari per beneficiare delle provvidenze di cui agli articoli precedenti».

E' dunque chiaro che la legge 7 maggio 1953, numero 22 concerne particolari settori della industrializzazione della Sardegna. Altre iniziative, e fra queste quelle attinenti alla navigazione, non sono in essa contemplate. Durante la passata legislatura noi fummo del parere che, riordinando le disposizioni esistenti ed elaborandone delle nuove, si dovesse, seguendo l'esempio della Sicilia, elaborare una legge che investisse, in modo compiuto e organico, il settore della navigazione. Se il nostro parere fosse stato accolto, si sarebbe, senza alcun dubbio, svolta una discussione esauriente sul problema dello sviluppo dei traffici marittimi. Invece una tale discussione non si è potuta mai svolgere. Ed ora noi consideriamo la mancanza di disposizioni che, nella legge 22, si riferiscano alle imprese di navigazione, non come una lacuna da colmare, ma come una premeditata esclusione. Per questo noi proponiamo che il disegno di legge numero 54 non venga oggi approvato; per questo proponiamo che le disposizioni in esso contenute vengano riprese da una legge organica sulla navigazione.

Onorevoli colleghi, altre volte ho accennato alla necessità di valorizzare la mano d'opera sarda che lavora nelle imprese di navigazione. Mi è stato detto che la questione poteva anche essere presa in esame, ma che, per il momento, era più urgente approvare le modifiche alla legge 22. Mi è stato detto che era più urgente affrontare un problema di largo interesse regio-

nale, quale sarebbe quello della Sardamare. Così oggi noi ci troviamo a discutere sul disegno di legge numero 54. E siamo profondamente imbarazzati. Ancora una volta, dobbiamo affrontare la discussione di un disegno di legge che, pur avendo la veste di un provvedimento di generale applicazione, concerne una autorizzazione per atti amministrativi della Giunta. Non solo: oggi ci si chiede di autorizzare la Giunta ad emanare dei provvedimenti amministrativi sulla bontà dei quali non siamo in grado di esprimere un giudizio.

Onorevoli colleghi della maggioranza, non voglio fare troppo sottili ragionamenti giuridici. Voglio soltanto dire che, nel chiederci di approvare con urgenza il disegno di legge numero 54, per il quale voi affermate che esiste una scadenza obbligata, in sostanza voi ci proponete di firmare una cambiale in bianco. Voglio dire che con l'approvazione di questo disegno di legge, al di là dei cavilli formalmente e vuotamente giuridici, voi ci chiedete una autorizzazione per un atto amministrativo di cui non siamo in grado di valutare l'utilità e la portata. Oggi voi avete deciso di far diventare la Regione il più forte azionista della Sardamare. E' questa la prima volta che si tenta un esperimento del genere. Noi siamo preoccupati: non vorremmo che un esperimento fallito possa condizionare negativamente gli sforzi e le iniziative di partecipazioni azionarie che, in futuro, la Regione volesse attuare in altri settori industriali. Noi ci preoccupiamo che dei passi arrischiati possano negativamente riflettersi su tutta l'attività avvenire della Regione.

Onorevoli colleghi della maggioranza, la vostra richiesta contiene una grossa contraddizione. A nessuno può sfuggire che votare a favore del disegno di legge numero 54, consentire cioè che la Regione diventi il più grosso azionista della Sardamare, significa per noi, come ho già detto, firmare una cambiale in bianco. Non sappiamo infatti a quali criteri vi atterrete nel realizzare la compartecipazione azionaria della Regione nella Sardamare. Voi non ci dite che cosa intendete fare per avviare la Sardamare verso lo sviluppo industriale; voi non ci dite quale politica intendete attuare

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

per combattere contro la concentrazione finanziaria esistente oggi nel settore delle imprese di navigazione; voi ci chiedete soltanto di avalare la vostra decisione di erogare somme ingenti a favore della Sardamare.

L'Assessore Serra, due giorni fa, ha letto un elenco di 13 società che hanno chiesto alla Regione degli investimenti o meglio dei contributi...

SERRA, *Assessore all'industria e commercio*. Contributi, non investimenti.

CARDIA. Tredici industrie, dunque, hanno chiesto alla Regione dei contributi; una società sassarese, se non vado errato, ha anche richiesto la partecipazione azionaria. Ebbene la Regione, a vantaggio di queste 13 società, ha deciso di erogare 144-145 milioni. Queste sono le cifre forniteci dall'Assessore Serra. Onorevoli colleghi della maggioranza, ora, per la Sardamare, se verranno accolte le vostre richieste di svalutazione del suo capitale azionario, non potrete erogare meno di 200 milioni; diversamente, per acquisire la maggioranza delle azioni della Sardamare, voi dovrete spendere 300, o 350 o 400 milioni.

Così 145 milioni sono sufficienti per i contributi da concedere a ben 13 società industriali, mentre 200-300 milioni possono non essere sufficienti per portare ad effetto la partecipazione azionaria della Regione alla Sardamare. Con questo poi: che i rischi che la Regione può correre nel concedere i contributi alle 13 società sono meno gravi di quelli che può correre con la sua partecipazione azionaria alla Sardamare.

Noi non siamo contrari a che si aiutino delle piccole, o delle medie società; non siamo favorevoli, invece, allo sperpero del denaro pubblico. Noi miriamo soprattutto a far sì che gli interventi della Regione a favore delle piccole e medie industrie diano risultati positivi.

CASTALDI. E per Carbonia?

CARDIA. Onorevole Castaldi, mi intenda meglio. Siamo anche, e voi lo sapete bene,

favorevoli alla gelosa tutela del patrimonio industriale nazionale. Noi saremmo contrari ad una proposta che tendesse a regalare denari alla Montecatini; siamo invece favorevoli a spendere dei miliardi per Carbonia, perchè la Carbosarda appartiene allo Stato italiano. Noi siamo contrari, onorevole Castaldi, a regalare i denari del contribuente italiano ai grandi monopoli, che il contribuente italiano già sfruttano. Questa è la nostra posizione. Noi siamo favorevoli al potenziamento delle piccole e delle medie società industriali soprattutto a fini antimonopolistici. Per questo abbiamo approvato la concessione di crediti proprio a favore della Sardamare. E vorrei che l'onorevole Assessore all'industria, nel suo intervento, ci spiegasse come mai la Sardamare quei crediti non abbia voluto utilizzare: non mi è riuscito di avere notizie esaurienti su questo aspetto del problema. Così non sappiamo quanto la Regione abbia fatto, in questi ultimi anni, per evitare che la Sardamare venisse a trovarsi nelle attuali condizioni.

In che modo la Regione è intervenuta per far sì che lo Stato trattasse la Sardamare alla stregua della Tirrenia e delle altre società di navigazione? Quale azione politica è stata intrapresa per tentare di sbloccare la situazione di monopolio esistente nel settore della navigazione?

Onorevoli colleghi della maggioranza, voi oggi ci chiedete di dare la nostra approvazione ad un intervento diretto a salvare la Sardamare, ma non ci illustrate esaurientemente la situazione nella quale questa società versa. Qualcosa a questo proposito ci avete detto in sede di Commissione, ma non vi siete preoccupati di stendere sull'argomento una relazione ampia, corredata di dati, tale insomma da darci la possibilità di esprimere un giudizio. Noi siamo disposti a credere che l'attuale decadenza della Sardamare sia in relazione con una cattiva gestione. Non possiamo però credere che la cattiva amministrazione sia il motivo fondamentale della crisi della Società di navigazione. E consideriamo una grave illusione il credere che un buon dirigente, un buon amministratore possa rimettere in sesto la Sardamare.

Sul settore delle società di navigazione, più che su altri settori, grava la concentrazione finanziaria. In esso è particolarmente difficile lo sviluppo della iniziativa privata e l'inserimento del piccolo armatore ha scarse possibilità di riuscita. Vi è ormai una situazione, che si è andata sempre più consolidando dal dopo guerra ad oggi, per cui, nel settore delle imprese di navigazione, possono operare solo gli armatori come Lauro, gli armatori cioè che hanno spesso potuto godere dell'aiuto dello Stato e della protezione dei partiti politici oggi al Governo. Ci troviamo dunque in una situazione di tipo protezionistico, caratterizzata, come dicevo, da una forte concentrazione finanziaria. In questa situazione noi ci proponiamo di far sviluppare una piccola società sarda che, nel passato, ha male impostato i propri piani produttivi, una società che, sino ad ora, evidentemente, non ha saputo adattare la sua flotta alle esigenze del traffico sardo.

Abbiamo apprezzato l'analisi del problema dei nostri traffici marittimi sviluppata dall'Assessore Melis in sede di Commissione. Dai numerosi dati fornitici dall'Assessore Melis si dedurrebbe che gli investimenti azionari della Regione nel settore della navigazione possono essere utili. Il problema, tuttavia, non si riduce alla sostituzione dell'amministratore delegato della Sardamare o ad una diversa composizione del pacchetto azionario di questa società. Il problema è più vasto e più complesso: esso investe la nascita e lo sviluppo di una grande società sarda di navigazione che sia capace di lottare con la Tirrenia e di sviluppare una attività commerciale. Occorre costituire una società armatoriale che abbia navi nuove, di una stazza tale da poter consentire il traffico per l'esportazione dei prodotti sardi, del sale e del carbone, cioè di merci povere. Occorre costituire una società che sappia reggere alla concorrenza dei gruppi armatoriali che hanno oggi in mano il traffico marittimo sardo.

Questi sono i problemi che la Regione deve affrontare. Onorevoli colleghi della maggioranza, se volete che noi appoggiamo un intervento della Regione a favore della Sardamare, dovete dirci su quali basi questo intervento si

fonda, quali mete, attraverso di esso, si vogliono raggiungere. In sede di Commissione invece ci avete detto: per il momento realizziamo l'operazione finanziaria, poi vedremo il programma. E' in fondo lo stesso metodo che si è tentato e si tenta di far adottare per Carbonia. Ed è un metodo sbagliato; le operazioni finanziarie devono sempre basarsi su un programma. Ma di programmi, sino ad ora, non si è sentito parlare! Abbiamo solo saputo che il periplo della Sardegna, compiuto oggi dalla Sardamare, dovrà essere abolito.

MELIS, *Assessore agli enti locali e trasporti*. Certo, questo non rientra nel programma; è la conseguenza della attuale situazione.

CARDIA. Comunque, momentaneamente è stata prospettata l'esigenza di sospendere i servizi che la Sardamare compie sul periplo della Sardegna. Poi i servizi dovrebbero essere ripresi. E' una storia un po' complicata, questa.

SOGGIU PIERO. E' la storia del cavallo bosano, che muore in attesa che l'erba cresca.

CARDIA. Onorevole Soggiu, mi consenta di concludere. Anch'ella avrà modo di intervenire nel dibattito; e poichè sappiamo che conosce abbastanza bene le vicende della Sardamare, la ascolteremo con estremo interesse.

Assieme ai colleghi del Gruppo socialista abbiamo presentato due ordini del giorno. Con uno, mentre invitiamo la Giunta ad elaborare un disegno di legge organico per regolare il settore della navigazione, esprimiamo l'esigenza, da noi sentita, che la Regione intervenga più e meglio di quanto non abbia fatto sino ad ora nei confronti dello Stato per ottenere un miglioramento dei traffici di linea attualmente esistenti per la Sardegna. E ci pare che oggi la situazione si presti per un intervento di questo genere: le lamentele dei Sardi nei confronti della Tirrenia, che gestisce i più importanti servizi di linea in Sardegna, sono oggi particolarmente vive.

Col secondo ordine del giorno noi condizioniamo il nostro voto favorevole al disegno di legge numero 54 ad una ratifica da parte del

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

Consiglio della convenzione che la Giunta stipulerà con la Sardamare. Riconosco, onorevoli colleghi, che col nostro ordine del giorno si opera uno strappo nella prassi. Ma mi pare che questo strappo possa essere pienamente giustificato dall'importanza del problema e dal fatto che la Regione intende operare un intervento nei confronti di una società molto nota, alla quale noi tutti siamo legati da vincoli di simpatia.

Onorevoli colleghi della maggioranza, ancora una volta vi ripeto: noi non possiamo in alcun modo firmare una cambiale in bianco. Se noi approvassimo incondizionatamente il disegno di legge numero 54, domani potreste dirci: sapevate quanto noi intendevamo fare; approvando il disegno di legge ci avete dato una autorizzazione a prendere, nei confronti della Sardamare, i provvedimenti che a noi sembravano più opportuni. Per questa ragione noi vi chiediamo oggi di farci conoscere, nel merito, la convenzione che con la Sardamare intendete stipulare.

Onorevoli colleghi, la nostra posizione è chiara. Ci auguriamo che su di essa possa realizzarsi un'intesa unitaria del Consiglio. Facciamo dunque in modo, onorevoli colleghi, che la opinione pubblica conosca in tutti i suoi aspetti il problema della Sardamare; facciamo in modo, rendendo pubblici i nostri intendimenti, che la Sardegna, direttamente, senta di essere divenuta partecipe dell'attività della Sardamare.

E' un atto storico quello che oggi si vuole portare ad attuazione; e i convinti assertori del liberalismo economico che sono tra noi non devono aver paura. E' un atto estremamente importante il decidere che la Regione partecipi direttamente alla gestione di una società. Esso può essere l'origine di un intervento più deciso della Regione nel campo dell'industrializzazione, di una lotta antimonopolistica decisa. Onorevoli colleghi, vi invitiamo a porre questo atto storico apertamente, palesemente, dinanzi al popolo sardo.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CORRIAS EFISIO.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare l'onorevole Castaldi.

ZUCCA. Ma se non era iscritto!

COVACIVICH. Dove sta scritto che ci si deve prenotare?

ZUCCA. Prima dell'intervento dell'onorevole Cardia nessuno si era iscritto a parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Zucca, la richiamo all'ordine. L'onorevole Castaldi ha facoltà di parlare.

CASTALDI. Signor Presidente, l'onorevole Cardia non ha il diritto di intervenire sempre per ultimo. Sinceramente: io non avevo intenzione di parlare, ma certe affermazioni dell'onorevole Cardia vanno precisate. Ad ogni modo, se proprio non mi si vuole ascoltare, rinuncio a parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Castaldi, ripeto che ha facoltà di parlare.

CASTALDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, veramente il diritto alla parola mi viene contestato anche da una forte raucedine (*ilarità*). Comunque è necessario che io parli. Lo amico Cardia, che generalmente parla con estrema serietà, portando il suo discorso fuori degli schemi preconcepiuti che contraddistinguono gli interventi degli oratori della sinistra, e l'amico Colia, del quale conosco ed apprezzo la rettitudine e l'amore per la Sardegna, si sono oggi comportati, sia pure in perfetta buona fede, come dei paladini della Tirrenia. Si può aiutare la Tirrenia, infatti, anche pronunciando parole dure contro il prepotere dei monopoli, quando, alle affermazioni di principio, si accompagna un'azione pratica tendente ad uccidere la Sardamare.

Se si lascerà morire la Sardamare, se, dopo aver visto ammainare la bandiera dell'Airone, il popolo sardo vedrà ammainare anche la bandiera della Sardamare, si convincerà che un investimento di pubblico denaro per risollevare le sorti delle industrie isolate, lungi dal dimostrarsi utile, sarà dannoso; e allora sarebbe inutile approvare una grandiosa legge organica, come quella propugnata dai colle-

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

ghi Cardia e Colia, per disciplinare compiutamente il settore della navigazione.

Le argomentazioni dell'opposizione di sinistra, francamente, ci meravigliano. Sono state proprio le sinistre a presentare una proposta di legge per la costruzione di case minime. E tale proposta, che comporta investimenti per centinaia di milioni, è stata avanzata prima che venisse elaborata una legge organica tendente a disciplinare globalmente la complessa materia dell'edilizia popolare.

Evidentemente, colleghi della sinistra, quando vi fa comodo, i vostri appelli all'organicità legislativa si fermano davanti ai problemi urgenti; quando non vi fa comodo, invece, quando intendete sabotare un provvedimento della Giunta, allora, gli appelli all'organicità legislativa si fanno di nuovo sentire. Per ciò che più direttamente riguarda la discussione odierna, onorevoli colleghi della sinistra, devo dirvi che i vostri appelli all'organicità legislativa nascondono il vostro imbarazzo di fronte ad una decisione come quella che propugnatate. Perchè ammainare la bandiera della Sardamare, praticamente, significa licenziare un buon numero di nostri marittimi. Non solo: col vostro comportamento, oggi, volete nascondere di essere i difensori della Tirrenia.

Voi parlate contro i monopoli, ma svolgete un'azione che i monopoli favorisce. Il collega Colia, anzichè parlare della Sardamare come di una vittima dei suoi amministratori incapaci, avrebbe dovuto parlare della Sardamare come di una vittima della Tirrenia. Avrebbe fatto meglio, il collega Colia, se avesse detto che la società di navigazione sarda, in un certo senso, è precipitata nella situazione in cui oggi si trova proprio per l'eccessivo zelo sardista dei suoi dirigenti.

In diverse occasioni, io ho pronunciato parole dure contro i dirigenti della Sardamare. Ad essi ho detto: — condurrete la società al fallimento, così come è stata condotta al fallimento l'Airone — purtroppo sono stato buon profeta. I verbali delle assemblee della Sardamare possono testimoniare.

SOTGIU GIROLAMO. Ma allora sei un azionista della Sardamare!

CASTALDI. Dio mio, se vuoi, le mie poche azioni te le regalo!

SOTGIU GIROLAMO. Davvero, sono così poche le tue azioni?

CASTALDI. Certo, non potevo sottoscrivere di più. Velio Spano ed Emilio Lussu, che pure potevano sottoscrivere, non lo hanno fatto. (*Interruzione dell'onorevole Zucca*).

PRESIDENTE. Onorevole Zucca, abbia la bontà di permettere che l'onorevole Castaldi possa continuare a parlare.

CASTALDI. Noi non siamo degli speculatori; siamo semplicemente dei sardi. Così noi ci battiamo anche per il mantenimento dei servizi che si svolgono sul famoso periplo sardo. Non ce la sentiamo di consentire che essi vengano aboliti anche se, per non aver ottenuto i necessari finanziamenti dello Stato, si svolgono in passivo. Per il mantenimento dei servizi che si svolgono sul periplo sardo si è battuto lo Assessore Casu, si è battuto, quando era Presidente della Giunta, l'onorevole Crespellani; per esso si batteranno ancora il nuovo Presidente della Giunta e il nuovo Assessore ai trasporti. La Regione conduce consapevolmente questa lotta, e così consapevolmente si è battuta per la difesa di Carbonia, così come si batterà sempre in difesa degli interessi dei sardi.

Onorevole Colia, le ripeto: le sue accuse sono ingiuste. Anch'ella, involontariamente, difende i monopoli. La Sardamare, nei confronti della Tirrenia, si trovava nella posizione di un moscerino di fronte ad un gigante. L'errore dei suoi dirigenti è stato quello di voler lottare contro la Tirrenia, anzichè spartirsi la torta con essa. Naturalmente la Sardamare dalla lotta è uscita con le costole rotte. Ma questo, onorevole Colia, non ci deve portare ad abbandonare la difesa di 2.500 persone che in azioni della Sardamare hanno investito i loro risparmi.

E' come una cooperativa, la Sardamare. Vi sono certo alcuni medi azionisti, ma 2.500 persone hanno sottoscritto azioni per un ammontare di 20, di 30, di 50.000 lire. Ed anche la frammentarietà delle sottoscrizioni ha con-

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

tribuito a creare il passivo nelle casse della Sardamare. Onorevoli colleghi, una lettera raccomandata costa circa 100 lire, solo per una convocazione dei soci la Sardamare è costretta a spendere 250.000 lire.

SOTGIU GIROLAMO. Quanto?

CASTALDI. 250.000 lire. E i soci si devono convocare molto spesso! Ma è bene non insistere ancora su questioni di dettaglio.

Il problema oggi in discussione non si riferisce, come ritengono i colleghi dell'opposizione di sinistra, ad un provvedimento amministrativo per il quale la Giunta chiede l'autorizzazione del Consiglio. Noi siamo qui chiamati a discutere un disegno di legge che ha caratteri di generalità. Il disegno di legge numero 54 non ha un termine di scadenza. Esso dunque potrà trovare applicazione, non soltanto nei confronti della Sardamare, ma anche nei confronti di altre imprese di navigazione.

Onorevoli colleghi dell'opposizione, avreste dovuto discutere sul disegno di legge numero 54 e non sull'atto amministrativo che esso prevede. La pretesa accampata dall'onorevole Cardia di voler sottoporre all'approvazione del Consiglio ogni atto amministrativo è assurda. Se non fosse assurda, il Consiglio dovrebbe approvare anche le convenzioni stipulate per la costruzione delle case minime, dovrebbe approvare, caso per caso, singolarmente, tutti i sussidi alle piccole industrie.

Mi stupisce che l'onorevole Cardia abbia fatto una simile proposta. L'applicazione di una legge spetta sempre all'esecutivo: è un principio elementare del diritto amministrativo e del diritto costituzionale, questo, e mi stupisce — ripeto — che una persona fornita di una profonda preparazione culturale, come l'onorevole Cardia, non ne abbia tenuto conto. Eppoi, in fondo, accettare la proposta dell'onorevole Cardia, significherebbe fornire un alibi alla Giunta. Questa, infatti, si avvale di una maggioranza che potrebbe garantirle, liberandola dalla responsabilità politica che ad ogni suo atto amministrativo si collega, l'approvazione in Consiglio della convenzione che intende stipulare con la Sardamare. Onorevole Cardia: il

Consiglio esplica la funzione legislativa; spetta alla Giunta applicare le leggi.

«Che cos'ha di sardo la Sardamare?» — ha detto l'onorevole Colia. Ad un interrogativo come questo si può facilmente rispondere. Tutti gli azionisti sono sardi; e sono, in genere, modesti risparmiatori; gli alti papaveri non hanno voluto sottoscrivere. Sono azionisti che appartengono al ceto medio; i grossi capitalisti sono rimasti fuori della Sardamare. Per questo la Sardamare non ha potuto disporre di un capitale tale che le consentisse di acquistare, per 50 milioni l'una, alcune navi gemelle della « Azuni ». Per questo la Sardamare ha dovuto contrarre dei mutui ad un forte tasso. E così, quando ha voluto sostenere la concorrenza della Tirrenia, è caduta. Ed è caduta per aver ad ogni costo voluto difendere gli interessi dei Sardi, per non aver accolto nel suo seno gli azionisti continentali. Se così non avesse fatto, oggi si troverebbe in diverse condizioni, avrebbe magari potuto incrementare il suo capitale, come è successo — secondo quanto hanno detto i colleghi Cardia e Colia — per altre imprese di navigazione; ma le sue navi non avrebbero percorso le linee sarde.

La Sardamare ha voluto lavorare per la Sardegna; e poichè le linee migliori, quelle sovvenzionate dallo Stato, erano in mano della Tirrenia, ha dovuto percorrere rotte scarsamente redditizie. E' dunque giusto che noi difendiamo oggi la Sardamare. E' giusto protestare contro i monopoli, senza dubbio, ma è anche giusto dare alla Giunta regionale uno strumento che possa consentirle di potenziare i traffici marittimi sardi.

Onorevoli colleghi, abbiamo elaborato la legge 7 maggio 1953, numero 22, per difendere le imprese industriali. Le società di navigazione non sono imprese industriali? E allora, se aiutiamo l'industria dell'olio, se aiutiamo l'industria dei laterizi, se aiutiamo l'industria mineraria, perchè non dovremmo aiutare l'industria della navigazione, che, più delle altre, versa oggi in condizioni difficili?

L'onorevole Colia sa che è stata dimostrata la passività dell'A.M.M.I., sa che il professor Landi ha detto che è impossibile salvare Carbonia. Ma sa anche che noi ci siamo sempre

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

battuti per la difesa delle nostre miniere. Se, ogni qualvolta un grosso funzionario dichiara che non si può intraprendere una determinata iniziativa, noi dovessimo arrenderci, ben poco potremmo fare per la Sardegna.

La Sardegna si trova in una posizione difficile. Le sue iniziative, dunque, non possono svolgersi allo stesso modo delle iniziative del Nord. Certo, se il carbone Sulcis venisse estratto al centro della Lombardia, e per il suo trasporto si potesse fare a meno delle spese di imbarco, molte cose diverrebbero più facili. Ma questo non implica che noi dobbiamo porci su una posizione di rinuncia, abbandonando le iniziative solo perchè esse si svolgono in condizioni difficili.

Non dobbiamo, dunque, sabotare il disegno di legge numero 54; tanto più che esso, come ho già detto, non detta delle norme applicabili esclusivamente alla Sardamare. La realtà è ben diversa. Il caso dell'applicazione del disegno di legge numero 54 alla Sardamare non deve interessare il Consiglio; esso riguarda esclusivamente la Giunta, la quale ha una propria responsabilità politica. Spetta alla Giunta adottare i provvedimenti che ritiene necessari nei confronti della Sardamare. Noi, in Consiglio, possiamo solo mettere a disposizione della Giunta dei fondi e sindacare in sede politica il loro uso, così come quello di tutte le spese di bilancio.

Il disegno di legge numero 54 è estremamente utile. Esso serve a colmare una lacuna della legge regionale 22; serve a dare alla legge 22 quell'organicità che i colleghi della sinistra hanno tante volte invocata. L'articolo 10 *bis* serve ad includere nella legge 22 la disciplina di un settore che da essa era stato escluso poiché si pensava che sarebbe divenuto oggetto di una legge speciale.

E' bene io vi ricordi, onorevoli colleghi, che la legge 22 è stata largamente apprezzata in Sicilia, dove è stata definita un ottimo lavoro legislativo, degnissima di essere presa a modello anche dai legislatori delle altre Regioni.

E' bene vi ricordi che dalla Sicilia ci sono stati richiesti tutti i documenti relativi ai lavori preparatori di quella legge. Ebbene, se noi oggi procediamo a col-

mare una lacuna contenuta nella legge 22, ciò costituirà senza dubbio non già un motivo di rimprovero, bensì un titolo per un ulteriore, positivo apprezzamento del nostro lavoro.

Onorevoli colleghi, il disegno di legge numero 54, se approvato, ci darà modo di rendere ancora più estesa e più organica la disciplina legislativa per l'industrializzazione della Sardegna. Il Consiglio farà opera utile approvandolo, farà opera utile non solo per i lavoratori, ma per lo spirito di iniziativa dei Sardi. L'industria sarda, onorevoli colleghi, deve essere aiutata in tutti i suoi settori, se vogliamo che il popolo sardo, finalmente, veda la prospettiva concreta di migliorare la sua economia, fuori degli schemi che lo tengono avvinto esclusivamente all'agricoltura.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Stara.

STARA, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in sede di Commissione il disegno di legge numero 54 venne definito una leggina. Praticamente, infatti, si riduceva ad un unico articolo. Fu così che in sede di Commissione non sorsero difficoltà, divergenze.

CARDIA. Non è vero.

STARA, *relatore*. Mi lasci dire, onorevole Cardia, e vedrà che dico bene... su quella che era la sostanza, il contenuto, lo scopo del disegno di legge.

Gli amici Colia e Cardia hanno oggi tenuto in quest'aula, con i loro interventi, un atteggiamento perfettamente coerente con quello tenuto da loro in sede di Commissione. In realtà, le obiezioni sollevate dai due consiglieri della sinistra in Commissione, esprimevano, come risulta dai verbali, più che una vera e propria opposizione al disegno di legge numero 54, della diffidenza per quella che sarebbe potuta essere la sua pratica applicazione. Sul contenuto generale del disegno di legge, sull'utilità, per la Sardegna, di una legge che estendesse alle imprese di navigazione le provvidenze della legge 7 maggio 1953, numero 22, tutti i commis-

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

sari furono d'accordo. Si disse anzi che la Sardegna aveva in tempi remoti una popolazione preminentemente marinara e che tale popolazione, per ragioni storiche, politiche, economiche era stata in seguito costretta ad allontanarsi dalle coste. Si disse anche che bisognava contribuire a creare condizioni tali per cui le nostre popolazioni, di nuovo, verso il mare si dirigessero; verso quel mare che, con i suoi traffici, è fonte di benessere economico, politico e culturale per la Sardegna.

A favore del disegno di legge numero 54, in Commissione, vennero portate tutte le argomentazioni, tutte le ragioni che avevano spinto il Consiglio ad approvare la legge sui porti di quarta classe. Per sostenere il disegno di legge numero 54, i commissari si avvalsero persino degli stessi dati contenuti nella relazione che, a suo tempo, aveva accompagnato il disegno di legge sui porti di quarta classe. Si dimostrò, così, che la Sardegna ha uno sviluppo costiero superiore a quello vantato da ciascuna'altra regione d'Italia. Era dunque necessario estendere al settore della navigazione la legge regionale numero 22 che, fino ad allora, aveva operato solo per il retroterra.

Le modifiche alla legge regionale 7 maggio 1953, numero 22, dunque, sono state riconosciute dalla Commissione come necessarie. Esse, del resto, hanno un carattere puramente formale.

La Commissione ha ritenuto però opportuno apportare alcune modifiche al testo proposto dalla Giunta. Così l'articolo 1, nella sua formulazione originale, avrebbe potuto ingenerare degli equivoci. In esso era contenuto un rinvio all'articolo 2 della legge regionale 15 maggio 1951, numero 20. La Commissione ha ritenuto opportuno sopprimere il rinvio e specificare le condizioni necessarie per poter fruire delle provvidenze in questione. La Commissione ha anche deciso di modificare il titolo che al disegno di legge era stato dato dalla Giunta. Mentre prima il titolo diceva: «Estensione della legge regionale 7 maggio 1953, numero 22, alle imprese di navigazione di preminente interesse regionale», ora esso dice: «Disposizioni aggiuntive alla legge regionale 7 maggio 1953, numero 22».

Le modifiche apportate dalla Commissione sono state mosse dall'intento di semplificare il testo legislativo, per evitare che, in sede di applicazione, potessero nascere dubbi o incertezze.

Dicevo poc'anzi che, se in sede di Commissione ci fu discordanza di pareri, soprattutto ad opera dei colleghi Cardia e Colia, tale discordanza non investiva direttamente il disegno di legge. I colleghi Cardia e Colia, in effetti, manifestarono delle riserve a proposito dell'applicazione che del disegno di legge, una volta approvato questo dal Consiglio, si sarebbe potuta avere.

I due colleghi dell'opposizione si preoccupavano, in modo particolare, del fatto che, prima della sua applicazione, si sapesse che del disegno di legge avrebbe beneficiato una determinata impresa di navigazione. Tali riserve, che oggi sono state riproposte in Consiglio, non possono da me essere condivise. Il Consiglio infatti deve limitare il suo esame al testo legislativo vero e proprio, senza preoccuparsi di quella che potrà essere la sua applicazione. Le domande che le società che intendono beneficiare della legge presenteranno, infatti, dovranno essere sottoposte ad un'istruttoria, ad un vaglio preventivo da parte dell'esecutivo, al quale spetta di decidere sul loro accoglimento.

L'applicazione della legge investe la responsabilità degli organi dell'esecutivo che ad essa sono preposti. Il Consiglio, dunque, non deve nutrire nessuna preoccupazione; solo la Giunta, che del suo operato risponde dinanzi al legislativo, dovrà preoccuparsi di applicare la legge in modo giusto.

Onorevoli colleghi, dicevo, all'inizio del mio intervento, che il disegno di legge numero 54 era stato definito «una leggina». Ora mi meraviglio che su di esso sia nata una discussione tanto ampia, caratterizzata da interventi lunghi ed accesi. Non mi pare che una discussione di tali proporzioni fosse oggi necessaria. In realtà, il dibattito, dal suo campo naturale, si è trasferito in quello delle ipotesi.

Io sono convinto, onorevoli colleghi, che il Consiglio, limitando — come dicevo — il suo esame al disegno di legge, debba rendersi in-

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

terprete del sentimento che ha animato la Giunta e la quinta Commissione, nel proporre che le provvidenze esistenti per le imprese industriali vengano estese alle imprese di navigazione. Sono convinto che il Consiglio possa fare questo senza preoccuparsi delle imprese che dei benefici previsti dal disegno di legge numero 54 potranno godere. Nè potrà per il Consiglio fornire motivo di incertezze o di dubbi il fatto che la Commissione abbia approvato la tesi della Giunta secondo la quale le provvidenze previste dal disegno di legge devono essere concesse, non solo alle società di nuova costituzione, ma anche alle società già esistenti. Non voglio attardarmi a spiegare, perchè farei torto alla vostra intelligenza, onorevoli colleghi, le ragioni per le quali la Commissione questa tesi ha accolto. Sarebbe infatti incomprendibile che una vecchia società, che può aver svolto una funzione di primo piano per lo sviluppo del traffico marittimo in Sardegna, non potesse godere delle provvidenze previste dal disegno di legge di cui oggi discutiamo.

Concludendo: spetta alla Giunta vedere concretamente quali saranno le imprese di navigazione meritevoli di ottenere l'aiuto della Regione; a noi spetta soltanto il compito di approvare il disegno di legge; spetta a noi il compito di far sì che la bandiera sarda possa percorrere i nostri mari.

Approvazione del disegno di legge: « Modifiche alla legge regionale 15 maggio 1951, numero 20 ». (22)
Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. La discussione del disegno di legge numero 54 proseguirà nella seduta di domani.

Si procede ora alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: « Modifiche alla legge regionale 15 maggio 1951, numero 20 ».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	49
votanti	48
maggioranza	25
favorevoli	29
contrari	19

astenuiti 1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Amicarelli - Asquer - Bagedda - Bernard - Borghe-ro - Brotzu - Cadeddu - Campus - Canalis - Cardia - Castaldi - Casu - Cerioni - Cherchi - Corona Loddo Claudia - Corrias Alfredo - Cos-su - Costa - Covacovich - Crespellani - Del Rio - Deriu - Dessanay - Diaz - Falchi Pierina - Fancello - Filigheddu - Frau - Gardu - Giua Angelo - Ibba - Manca - Masia - Medda - Melis - Muretti - Nioi - Pasolini - Pirastu - Prevosto - Sanna - Serra - Soggiu Piero - Sotgiu Girolamo - Spano - Stara - Torrente - Zucca.

Si è astenuto: Presidente Corrias Efisio).

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Comunico che sono pronti per la discussione in Consiglio i seguenti disegni di legge, di cui verrà, domani, distribuita copia a domicilio agli onorevoli consiglieri:

« Norme di integrazione e di attuazione all'articolo 23, IV comma, del Decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, numero 1577, agli effetti dell'articolo 5 dello Statuto speciale per la Sardegna » (47);

« Autorizzazione ad effettuare storni sui capitoli dello stato di previsione della spesa di bilancio » (53);

« Acquisto della collezione d'arte e artigianato sardo di proprietà del commendator dottor Luigi Cocco » (44);

« Servizi antincendi nelle campagne » (55).

Invito il Consiglio a pronunciarsi sull'inserimento all'ordine del giorno di questi disegni di legge.

SERRA, Assessore all'industria e commercio.
 Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERRA, Assessore all'industria e commercio.
 A nome della Giunta, chiedo che il Consiglio

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

si pronunci anche sull'inserimento all'ordine del giorno della legge regionale 1 aprile 1954: « Partecipazione della Regione ai fondi di dotazione e speciale; prestazione di garanzie per emissione del C.I.S. (Credito Industriale Sardo) », rinviata dal Governo centrale.

PIRASTU. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIRASTU. Sulla legge regionale 1 aprile '54 la Commissione alle finanze ha già espresso il suo parere. Perchè il Consiglio possa affrontare la discussione, sarebbe dunque sufficiente che la prima Commissione elaborasse una relazione sui motivi di rinvio.

CORRIAS ALFREDO, *Presidente della Giunta*. Sarebbe sufficiente anche una relazione orale.

PIRASTU. Sì, sarebbe sufficiente.

CARDIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARDIA. Io sarei del parere che per la discussione della legge regionale 1 aprile 1954 venisse adottata la procedura d'urgenza. Vorrei ricordare che, nel corso della discussione sulla questione C.I.S. — Banco di Sardegna, furono approvati degli ordini del giorno che impegnavano la Giunta ad una determinata azione politica per ciò che concerneva l'approvazione definitiva degli Statuti ed il problema dell'organizzazione degli Istituti di Credito. Io personalmente sarei molto grato al Presidente della Giunta se, magari nel corso della discussione sulla legge rinviata, egli volesse informarci dei risultati dell'azione politica intrapresa dalla Giunta.

PRESIDENTE. Mi rendo conto della preoccupazione dell'onorevole Serra. Devo però far presente che il Consiglio, prima di chiudere i suoi lavori, cioè entro questa settimana, dovreb-

be anche affrontare il problema di Arborea. Domani mattina, intanto, il Consiglio non potrà riunirsi, perchè i disegni di legge di cui dianzi davo notizia non sono stati distribuiti agli onorevoli consiglieri, e perchè vi sarà una riunione della Giunta. Il Consiglio non potrà riunirsi neanche giovedì. Sarebbe dunque opportuno che domani, prima dell'inizio della seduta pomeridiana, i Capigruppo si riunissero per mettersi d'accordo sull'ordine del giorno e per stabilire un programma che consenta al Consiglio di chiudere i suoi lavori entro la settimana.

COVACIVICH. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COVACIVICH. Sarebbe anche opportuno che il Consiglio affrontasse la discussione del disegno di legge numero 37 concernente l'istituzione, il funzionamento e l'approvazione dello statuto dell'Istituto Regionale Incremento Edilizio. La prima Commissione ha già espresso il suo parere su di esso. La relazione, che deve essere stesa dal collega Diaz, verrà presentata domani.

CORRIAS ALFREDO, *Presidente della Giunta*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORRIAS ALFREDO, *Presidente della Giunta*. La Giunta sarebbe ben lieta di poter aderire alla richiesta di inclusione nell'ordine del giorno non soltanto di tutti i disegni di legge di cui gli onorevoli consiglieri hanno avuto copia, ma anche dei disegni di cui si è annunciata imminente la formulazione finale da parte della Commissione. Bisognerebbe però decidere l'inserimento all'ordine del giorno di quei disegni di legge per i quali non si prevede una discussione molto ampia. Vi è infatti l'esigenza che i lavori del Consiglio regionale siano conclusi in settimana. Pertanto sarebbe bene non inserire all'ordine del giorno i disegni di legge che comportano un esame ampio e approfondito.

II LEGISLATURA

XCIV SEDUTA

19 LUGLIO 1954

Ad ogni modo i Capigruppo, domani, potranno decidere.

PRESIDENTE. Nel togliere la seduta ricordo che i Capigruppo sono convocati nel mio ufficio per domani alle ore 17 e 30.

La seduta è tolta alle ore 21 e 30.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1955