

XCV SEDUTA**MARTEDÌ 20 LUGLIO 1954**Presidenza del Presidente **CORRIAS EFISIO**

indi

del Vicepresidente **ASQUER**

indi

del Presidente **CORRIAS EFISIO****INDICE**

Disegno di legge: « Disposizioni aggiuntive alla legge regionale 7 maggio 1953, numero 22 ». (54)

(Continuazione della discussione ed approvazione):

SERRA, Assessore all'industria e commercio	1792
MELIS, Assessore agli enti locali e trasporti	1795-1802
ASQUER	1797
CARDIA	1801-1803
PRESIDENTE	1801-1803
CORRIAS ALFREDO, Presidente della Giunta	1803
CASTALDI	1803
(Votazione segreta)	1803
(Risultato della votazione)	1803
SOTGIU GIROLAMO	1804
(Seconda votazione segreta)	1804
(Risultato della votazione)	1804

Interpellanza e interrogazioni (Svolgimento):

SERRA, Assessore all'industria e commercio	1782
SOTGIU GIROLAMO	1784
DEL RIO, Assessore al lavoro ed artigianato	1785
SPANO	1785
MELIS, Assessore agli enti locali e trasporti	1786
ASQUER	1787

Interrogazione (Annunzio)

Sull'ordine del giorno:	
PRESIDENTE	1790-1791-1792
SERRA, Assessore all'industria e commercio	1790
MARRAS	1790-1791
CORRIAS ALFREDO, Presidente della Giunta	1791

Pag.

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

Svolgimento di interpellanza e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'interpellanza e di interrogazioni. Per prima viene svolta l'interpellanza dei consiglieri Sotgiu Girolamo e Cherchi al Presidente della Giunta e all'Assessore all'industria e commercio. Se ne dia lettura.

DESSANAY, Segretario:

« Per sapere: 1) Se la Regione sia stata preventivamente informata del proposito del Ministero del commercio estero di aumentare il contingente d'importazione di sughero manufatto dalla Spagna, provvedimento questo che danneggia assai gravemente l'industria sugheriera sarda accentuandone la crisi e impedendone la ripresa e lo sviluppo; 2) se in considerazione della necessità di difendere l'industria sugheriera sarda e favorirne il potenziamento non ritengano opportuno intraprendere nei confronti del Governo centrale un'azione che consenta di ottenere l'impegno preciso che nel rinnovo dell'accordo commerciale con la Spagna sarà assolutamente esclusa l'importazione di qualsiasi contingente di sughero manufatto o quelle clausole che comunque ledano gli interessi dell'indu-

La seduta è aperta alle ore 18 e 30.

stria sarda; 3) se siano a conoscenza che contingenti di sughero manufatto vengono importati in Italia non soltanto dalla Spagna, ma anche da altri Paesi, e se, di fronte a questa eventualità, non ritengano di dover ugualmente intervenire per tutelare l'industria sugheriera sarda e le categorie interessate». (21).

PRESIDENTE. Poichè questa interpellanza, dietro richiesta della Presidenza, è stata trasformata in interrogazione, l'onorevole Assessore all'industria e commercio ha facoltà di rispondere.

SERRA, Assessore all'industria e commercio. L'Amministrazione regionale si è sempre interessata del problema che l'interrogazione Sotgiu - Cherchi ha oggi sollevato. Le diverse Giunte che si sono susseguite nel governo dell'Isola hanno sempre svolto una azione di difesa del sughero sardo. Così l'attuale Giunta intende oggi tener fede ai principi enunciati nelle dichiarazioni programmatiche del Presidente Corrias per la difesa dei prodotti sardi sul piano internazionale.

Il problema dell'esportazione del sughero sardo, in modo particolare, interessa i rapporti tra la Sardegna e la Penisola Iberica. Poichè si tratta di un problema complesso, onorevoli colleghi, mi sarà consentito di servirvi, nel rispondere all'interrogazione Sotgiu - Cherchi, di una relazione che, nei giorni scorsi, ho avuto modo di elaborare. La produzione del sughero riveste per la Sardegna un'importanza fondamentale. Essa interessa tanto il settore dell'agricoltura, quanto quello dell'industria e del commercio. La Amministrazione regionale ha sempre seguito attentamente le attività che nel settore sugheriero si sviluppano. Così sono state elaborate le note leggi concernenti provvidenze per favorire la trasformazione industriale del sughero: così si è sempre svolta un'azione per la tutela del sughero su scala internazionale, particolarmente in relazione alla concorrenza che, in questo settore, viene esercitata dalla Spagna e dal Portogallo.

Dalle rilevazioni statistiche eseguite direttamente dall'Assessorato all'industria e commercio presso tutti gli uffici doganali della Sarde-

gna, sull'esportazione del sughero risultano i seguenti dati: — sugherone e cascami; nel 1951 ne sono stati esportati 117.000 quintali circa; nel 1952, 59.000 quintali circa; nel 1953, 78.000 quintali circa; nel primo quadrimestre del 1954, 23.000 quintali; — sughero di qualità: nel 1951 ne sono stati esportati 89.000 quintali; nel 1952, 80.000; nel 1953, 58.000; nel primo quadrimestre del 1954, 19.000 quintali; — sughero semilavorato e lavorato: nel 1951 ne sono stati esportati 44.000 quintali; nel 1952, 26.000; nel 1953, 24.000; nel primo quadrimestre del 1954, 11.000.

Perchè i dati che testè ho riferito possano essere giustamente valutati, è bene ricordare che il sughero esportato dalla Sardegna è esclusivamente di produzione locale.

I dati che or ora ho esposto comportano innanzi tutto una considerazione. I quantitativi di sughero lavorato e semilavorato esportati nell'ultimo triennio rappresentano il 16 per cento dell'esportazione totale sarda. Se da essi poi si sottrae il sughero agglomerato e granulato, che si ottiene con apposite macchine e con scarsissimo impiego di mano d'opera, i quantitativi si riducono al 3 per cento. Da questi dati risulta anche che, per il 1953, i quantitativi di sughero lavorato esportati dalla Sardegna rappresentano l'1,8 per cento dell'esportazione totale nazionale.

La situazione è particolarmente grave. Tanto la Sardegna quanto l'Italia esportano prevalentemente sughero grezzo. I Paesi importatori provvedono alla sua lavorazione industriale ed evitano così di richiedere dalla Sardegna e dall'Italia il prodotto finito. Ciò fa sì che le industrie della Sardegna e quelle della Penisola possano disporre esaurientemente del sughero grezzo necessario per le loro lavorazioni. Allo stato attuale, in Italia, si dimostra insufficiente solo la produzione di sughero lavorato di alto spessore, di quello, cioè, che serve per la fabbricazione dei turaccioli per le bottiglie di spumante e che è destinato alla esportazione verso Paesi a valuta pregiata, sia direttamente, sia assieme ai prodotti della nostra industria vinicola.

L'Amministrazione regionale si è sempre opposta decisamente all'importazione in Italia di

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

sughero grezzo. Lo stesso trattato commerciale italo-spagnolo non prevede importazioni del genere. Le importazioni di sughero spagnolo avvengono con il sistema delle licenze di esportazione, con un sistema, cioè, che, mentre ottiene il risultato di stabilire legami commerciali con la Spagna, non crea, per il suo carattere frammentario e limitato, seri inconvenienti per la nostra produzione sugheriera. D'altro canto, la Italia, a questo modo, avvia una serie di scambi commerciali che le consentono l'esportazione in Ispagna, Paese prevalentemente agricolo, di prodotti industriali manufatti.

Nel corso di una riunione, tenutasi il 3 aprile ultimo scorso presso il Ministero del commercio con l'estero, in previsione del rinnovo del trattato commerciale italo-spagnolo, l'Amministrazione regionale si è attivamente interessata del problema del sughero sardo. In quella occasione abbiamo sostenuto la posizione che l'Assessorato all'industria e commercio aveva già assunto in una lettera, in data 27 gennaio 1944, indirizzata al Ministero del commercio con l'estero, al Ministero dell'industria e commercio, all'Istituto per il commercio con l'estero e, per conoscenza, alla Presidenza della Giunta regionale e all'Assessorato all'agricoltura e foreste. Il rappresentante dell'Amministrazione regionale, nella riunione romana, ha presentato le seguenti richieste: 1) divieto assoluto per l'importazione di sughero lavorato; 2) sospensione del provvedimento tendente a rendere libere le importazioni di manufatti di sughero dai Paesi della O.E.C.E.; 3) qualora non fosse possibile attuare la richiesta di cui al punto 2), portare il dazio doganale ad un livello tale che possa annullare i benefici che i prodotti lavorati di importazione ottengono col sistema dei premi dei cosiddetti «cambi multipli»; 4) concedere alla Spagna così come è stata concessa al Portogallo, soltanto l'esportazione in Italia di sughero grezzo di qualità, di spessore superiore ai 30 millimetri.

Fin qui mi sono interessato del problema del sughero sardo in relazione alla concorrenza esercitata dalla Spagna. Devo ora esaminare lo stesso problema in relazione alla concorrenza esercitata dal Portogallo.

Avevo appena assunto la carica di Assessore all'industria e commercio, quando ho dovuto esaminare due lettere, una del Ministero del commercio con l'estero e una del Ministero dell'industria e commercio, con le quali si chiedeva all'Amministrazione regionale di esprimere il suo parere circa il trattato commerciale italo-portoghese. Alle lettere, analogamente a quanto in quella occasione ha sostenuto la Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Sassari, ho dato la seguente risposta:

«In vista della prossima riunione della Commissione Industria italo-portoghese, per l'esame del vigente accordo commerciale tra i due Paesi, si interessi codesto onorevole Ministero affinché venga mantenuto l'attuale contingente valutario per l'importazione in Italia di sughero grezzo di spessore superiore ai 30 millimetri e venga assolutamente vietata l'importazione dal Portogallo di qualsiasi quantitativo e tipo di manufatti e semilavorati di sughero allo scopo di tutelare l'industria sugheriera italiana gravemente danneggiata dalle rilevanti esportazioni di manufatti di sughero dalla Penisola Iberica».

Onorevoli colleghi, proprio oggi mi è pervenuta una lettera del Ministero dell'industria e commercio. In questa lettera, che porta la data 17 luglio, è detto: «Si comunica che nel nuovo accordo commerciale italo-portoghese, firmato a Roma il 1 luglio ed entrato in vigore a partire dal 7 agosto, è stato mantenuto invariato in dollari 100.000 il contingente valutario di importazione unitaria di sughero in tavole di spessore superiore ai 30 millimetri fissato dal precedente accordo del 24 luglio 1953. Non è stato compreso nel recente accordo alcun contingente di importazione dal Portogallo di manufatti e semilavorati di sughero».

Nel corso di una riunione, tenutasi a Roma il 9 giugno ultimo scorso presso il Ministero del commercio con l'estero allo scopo di esaminare il problema del trattamento doganale del sughero importato in Italia, attraverso il dottor Masala, funzionario dell'Assessorato all'industria e commercio, l'Amministrazione regionale ha avanzato le seguenti richieste:

a) - sospensione dell'attuale dazio temporaneo del 18 per cento sul valore e applicazione

integrale del dazio del 30 per cento sul valore stabilito nella tariffa generale italiana; b) - applicazione del dazio sul valore reale del prodotto e non sul valore dichiarato in fattura; c) - divieto assoluto per l'importazione di turaccioli ed altri manufatti; d) - sospensione del provvedimento tendente a rendere libere le importazioni di manufatti di sughero dai Paesi dell' O.E.C.E.; e) - concessione «in temporanea» di licenze di importazione soltanto per limitati quantitativi di sughero, onde favorire l'esportazione dall'Italia dei manufatti prodotti dall'industria nazionale.

In seguito all'azione chiara e concreta da noi svolta sino ad ora, si ha motivo di ritenere che le richieste della Regione possano essere accolte dal Ministero del commercio con l'estero. La lettera che or ora ho letto, d'altronde, dimostra la giustezza di questa affermazione.

Le richieste della Regione tendono ad impedire le importazioni di sughero dalla Penisola Iberica e dai Paesi dell' O.E.C.E. Esse però non tendono ad impedire l'importazione di determinati tipi di sughero grezzo necessari per integrare, con notevoli benefici economici, la produzione nazionale di manufatti.

La Regione continuerà a battersi per la difesa del sughero sardo. Seguiremo attentamente gli sviluppi della situazione e informeremo tempestivamente il Consiglio dei provvedimenti che riterremo opportuno adottare.

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

SOTGIU GIROLAMO. Prendo atto della risposta dell'onorevole Assessore all'industria e commercio.

La situazione che in questi ultimi anni si andava determinando nel settore della produzione del sughero era estremamente preoccupante. Tutta la Sardegna ne rimaneva danneggiata. E la Gallura vedeva minacciate dalla crisi le sue industrie di tipo artigiano, che alla lavorazione del sughero provvedono. Infatti, se importazioni di sughero manufatto non erano previste dai trattati commerciali internazionali, tuttavia, at-

traverso il sistema delle « licenze », tali importazioni, di volta in volta, si rendevano possibili.

Gli operatori sardi difficilmente potevano reggere alla concorrenza che, sullo stesso mercato nazionale, esercitavano gli esportatori stranieri, cui era dato di godere di premi particolari. Gli operatori sardi, e gli stessi operatori del Continente, inoltre, venivano danneggiati dalla importazione, addirittura, gli esportatori spagnoli provenienti dai Paesi dell' O.E.C.E. Con queste importazioni, addirittura, gli esportatori spagnoli avevano modo di evadere, come tutt'ora evadono, ai limiti per essi fissati dal trattato commerciale italo-spagnolo. Dalla Penisola Iberica, infatti, il sughero veniva inoltrato in Olanda e dall'Olanda esso perveniva in Italia.

Fu la situazione che ora ho tentato sommariamente di esporre a consigliarmi di presentare, assieme al collega Cherchi, la interpellanza.

Sono del parere che l'Amministrazione regionale debba seguire costantemente, in modo vigile, i problemi che alla produzione del sughero sardo si riferiscono. Deve essere svolta un'azione efficace per impedire che i trattati commerciali internazionali vengano violati.

La risposta dell'onorevole Assessore all'industria, se è stata per un verso soddisfacente, non ha toccato però, alcuni aspetti del problema che meriterebbero una discussione approfondita.

La Regione, infatti, non deve limitarsi ad intervenire perchè vengano stipulati dei trattati commerciali internazionali dai quali la Sardegna possa trarre benefici; essa deve anche interessarsi dello sviluppo delle piccole industrie che in Sardegna provvedono alla lavorazione del sughero. Già alcuni provvedimenti sono stati attuati nel settore del credito alle piccole industrie sugheriere. Tali provvedimenti, che allo stato attuale mostrano di essere insufficienti, meritano di essere ampliati. La Regione dovrebbe provvedere anche all'elaborazione di provvedimenti per la tutela della produzione sugheriera. In modo particolare si dovrebbe evitare che si proceda, come talvolta avviene, alla scorticazione dei sòveri innanzi tempo. E' proprio la scorticazione innanzi tempo dei sòveri che impedisce al prodotto sardo di reggere alla concorrenza straniera. Un'estrazione prematura non permette in-

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

fatti che il sughero possa raggiungere un alto spessore.

Concludendo: è bene che la Giunta intervenga costantemente per la tutela del sughero sardo in relazione ai trattati commerciali internazionali, ma è anche bene che la Giunta esamini attentamente il problema del potenziamento delle nostre industrie sugheriere.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione Spano all'Assessore al lavoro e artigianato. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

« Per sapere se sia a conoscenza dei sistemi usati dalla Società Imprese Industriali di Viterbo — esercente un cantiere nei lavori di arginatura del Rio Fluminera per conto del locale Consorzio di Bonifica — nel pagamento dei salari agli operai dipendenti, pagamento che viene sistematicamente differito per periodi anche lunghi, talvolta di mesi, che costringono i lavoratori a periodiche interruzioni delle proprie prestazioni per ottenere quanto di loro spettanza; quale azione intenda svolgere l'onorevole Assessore presso chi di dovere per evitare che nel futuro abbia a perpetuarsi ancora una simile incresciosa situazione, che mette a repentaglio l'ordine pubblico e menoma la tranquillità e la sicurezza dei lavoratori impiegati presso detta Società ». (87)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore al lavoro e artigianato.

DEL RIO, Assessore al lavoro e artigianato. I lavori di cui si parla nell'interrogazione hanno avuto termine il 15 maggio 1954. I lavoratori in essi occupati, secondo le assicurazioni fornitemi dagli organi di vigilanza, sono stati interamente soddisfatti delle loro competenze.

Il ritardo nella corresponsione dei salari deriva dalle difficoltà insorte in seguito alla sospensione delle erogazioni da parte del Consorzio di bonifica, determinata dalla diffida che gli organi di vigilanza hanno messo in essere per le cattive condizioni igieniche del cantiere.

Nel marzo scorso la Società Imprese Industriali di Viterbo era debitrice, nei confronti de-

gli operai, di 4.069.000 lire di salario e di 2.600.000 lire per indennità di liquidazione ai licenziati.

I licenziamenti si sono svolti nel modo seguente: 42 licenziamenti, di cui 14 senza liquidazione, a febbraio; 52 licenziamenti, di cui 13 senza liquidazione, a marzo; 36 licenziamenti, di cui 21 senza liquidazione, ad aprile.

Il 20 maggio, la Società Imprese Industriali aveva saldato tutti i debiti.

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

SPANO. Non posso dichiararmi soddisfatto della risposta che l'onorevole Assessore al lavoro ha dato alla mia interrogazione. Dalle informazioni in mio possesso risulta che la situazione è ben diversa da quella descritta or ora dall'onorevole Del Rio.

Solo tre giorni fa ho inviato all'Ispettorato del lavoro, e per conoscenza all'Assessorato al lavoro e artigianato, una lettera per denunciare che 30 operai licenziati nel maggio scorso dalla Società Imprese Industriali di Viterbo attendono ancora la liquidazione delle loro competenze.

Quanto finora ho detto mi spinge a chiedere che l'onorevole Assessore al lavoro e artigianato voglia intervenire perchè inconvenienti di questo genere non debbano ancora verificarsi.

Gli stessi metodi usati a Villacidro la Società Imprese Industriali di Viterbo ha usato anche in altri centri della Sardegna. Un'interrogazione del collega Pinna del Movimento Sociale Italiano lamenta l'uso di metodi analoghi a quelli da me denunciati per un cantiere del Sassarese.

In considerazione della situazione incresciosa che ho denunciato, prego l'Assessore al lavoro di voler intervenire presso chi di competenza, affinchè la Società Imprese Industriali non possa più ottenere la gestione dei lavori finanziati dallo Stato o dalla Regione. Non si può assolutamente permettere che questa Società non tenga conto dei diritti dei lavoratori, approfittando del fatto che questi, spesso, non possono difendersi perchè non organizzati sindacalmente.

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

Sarebbe dunque utile — come dicevo — che l'Assessore al lavoro e artigianato intervenisse perchè inconvenienti del tipo di quelli verificatisi a Villacidro non abbiano più a lamentarsi.

PRESIDENTE. Seguono due interrogazioni urgenti Asquer all'Assessore agli enti locali e trasporti. Se ne dia lettura.

DESSANAY, Segretario:

« Per sapere se è a conoscenza del modo quasi bestiale in cui si viaggia nella linea tranviaria Cagliari-Quartu S. Elena e, se ne è a conoscenza, quali ragioni si oppongono a provocare la decadenza della concessione ad una Società che ogni giorno dimostra la sua insufficienza a gestire una così importante linea di comunicazione, nella quale mensilmente sono costrette a viaggiare oltre duecentocinquantamila persone pagando una tariffa che è fra le più esose. Sullo stesso oggetto il sottoscritto ha presentato altra interrogazione il 10 novembre 1952 ed ebbe assicurazione che il servizio sarebbe stato migliorato al più presto. La presente interrogazione ha carattere di urgenza ». (116)

« Per sapere, a seguito dell'interrogazione numero 116, come mai l'Amministrazione regionale, che ha competenza primaria in materia di trasporti su linee tranviarie, non abbia saputo escogitare un qualsiasi provvedimento per costringere la Società concessionaria, se non al miglioramento del servizio, almeno al rispetto dell'orario; se è a conoscenza del vivo malcontento che serpeggia fra le migliaia di persone che giornalmente sono costrette a viaggiare per ragioni di lavoro in questa disgraziatissima linea, malcontento che potrebbe anche degenerare nei deprecabili atti di violenza che si verificarono nel 1906 per protestare contro quel disservizio, che perdura ancora dopo quarantotto anni. L'interrogazione ha carattere di massima urgenza ». (167)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore agli enti locali e trasporti.

MELIS, Assessore agli enti locali e trasporti. Devo premettere che sul problema dei servi-

zi tranviari che uniscono Cagliari con i paesi del Campidano sono state presentate, da parte di altri consiglieri, delle interrogazioni che io vado istruendo con la massima sollecitudine ed alle quali darò risposta fra pochi giorni.

Devo anche ricordare che l'onorevole Asquer si è ripetutamente interessato dei problemi riferentisi all'esercizio della linea tranviaria Cagliari-Quartu Sant'Elena. Se ne è interessato, nella passata legislatura, con l'interrogazione numero 670 del 10 novembre 1952, e, in questa legislatura, con le due interrogazioni rispettivamente del 15 gennaio e del 14 maggio del corrente anno, alle quali intendo ora dare risposta.

Gli aspetti negativi che l'onorevole interpellante riscontra nella gestione della linea tranviaria Cagliari-Quartu, sono sostanzialmente tre: la scarsa efficienza tecnica e finanziaria della Società concessionaria; l'esosità delle tariffe; il mancato rispetto degli orari. L'onorevole Asquer, per ovviare agli inconvenienti lamentati nelle sue due interrogazioni, chiede che l'Amministrazione regionale adotti provvedimenti che possano costringere la Società delle Tranvie al rispetto delle disposizioni contenute nel disciplinare di concessione o che, nel caso di una sua ulteriore violazione, provochino addirittura la decadenza della concessione. Riassunto così sommariamente il contenuto delle due interrogazioni dell'onorevole Asquer oggi all'ordine del giorno, entro nel vivo del problema da esse sollevato.

Per ciò che concerne l'esosità delle tariffe devo ricordare all'onorevole interrogante che l'articolo 42 del decreto di concessione dà alla Società delle Tranvie la facoltà di applicare, per i servizi da essa gestiti, i prezzi praticati per la seconda classe delle Ferrovie dello Stato. In base a questo articolo, per il percorso Cagliari-Quartu, che è di chilometri 10,960, la Società potrebbe applicare, per una corsa semplice, una tariffa di 110 lire. Il prezzo di un biglietto per una corsa semplice sulla linea Cagliari-Quartu, cioè 50 lire, è invece inferiore persino a quello, di 65 lire, che, per un eguale percorso, le Ferrovie dello Stato applicano sulla terza classe. Non solo: deve ancora tenersi presente che sulla linea Cagliari-Quartu il biglietto per una corsa doppia costa 65 lire e la tessera settimanale per

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

14 corse 350 lire. L'abbonamento settimanale, in particolare consente, dunque, una spesa di 25 lire a corsa. Da quanto or ora ho detto balza evidente che l'Amministrazione regionale non può considerare, così come fa l'onorevole interrogante, esose le tariffe praticate dalla Società delle Tranvie.

Per ciò che concerne la scarsa efficienza tecnica e finanziaria della Società, i rilievi espressi dall'onorevole Asquer, per la loro formulazione generica, non consentono una esatta, precisa impostazione del problema.

La linea extraurbana Cagliari-Quartu Sant'Elena è stata affidata in concessione dal Ministero dei trasporti alla Società delle Tranvie sin dal 1929. La concessione, che scadrà nel 1979, è regolata dal disciplinare approvato con regio decreto 19 luglio 1929, numero 1521, e può essere revocata soltanto in pochi casi di grave inadempienza.

L'intensità delle corse sulla linea Cagliari-Quartu, dal 1929 ad oggi, è largamente aumentata. Dalle 28 corse su rotaia, le uniche previste dalla convenzione del 1929, si è passati ad 89 corse su rotaia e 60 corse su strada. E' stato inoltre approntato un programma di corse « ad anello », a grande frequenza, per il percorso Cagliari - Quartu - Quartucciu - Selargius - Cagliari. Tale programma verrà portato ad attuazione non appena i Comuni interessati avranno provveduto alla sistemazione di alcuni ponti che attualmente sono poco adatti per un traffico celere. Sono anche in corso i lavori per la sistemazione di un doppio binario sulla linea Cagliari - Pirri - Monserrato. Entro quest'anno, su questa linea, entreranno in servizio nuove moderne vetture che saranno in grado di assicurare delle celeri corse a distanza di 7 - 10 minuti una dall'altra. Lo scrivente non può tralasciare...

ASQUER. Chi è lo scrivente?

MELIS, *Assessore agli enti locali e trasporti*. L'Assessorato, evidentemente (in un primo tempo le risposte vengono trasmesse alla Presidenza). L'Assessorato, dunque, non può tralasciare di osservare che tutti i miglioramenti del servizio tranviario, compresa la costruzione della

moderna « centrale » di piazza Pirri, compresa la sistemazione del doppio binario sul tratto di linea Cagliari - Monserrato, sono stati portati ad attuazione con capitali forniti dalla Società delle Tranvie. Nel frattempo si sa che la Società, che sino ad ora ha goduto di una sovvenzione statale di 12.877 lire annue, è stata ammesa a godere dei benefici della legge 2 agosto 1952, numero 1221, sull'ammodernamento e potenziamento delle ferrovie e delle tranvie in concessione all'industria privata.

Quanto finora ho esposto può far comprendere perchè l'Assessorato non può accogliere la richiesta dell'onorevole interrogante tendente ad ottenere una decadenza della concessione. Una tale misura, allo stato attuale, non appare giustificata. Se l'onorevole Asquer non porterà a sostegno della sua tesi argomenti più concreti di quelli fatti valere con le sue interrogazioni, all'Assessorato sembrerà più opportuno svolgere una azione per ottenere dallo Stato l'aggiornamento della sovvenzione attualmente goduta dalla Società delle Tranvie.

Concludendo: do assicurazione all'onorevole Asquer che l'Assessorato ai trasporti non trascurerà di intervenire, direttamente e tramite l'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione, affinché la Società in questione porti a completa attuazione i miglioramenti necessari per rendere la linea Cagliari - Quartu sempre più idonea a soddisfare le esigenze del pubblico.

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

ASQUER. Non posso dichiararmi soddisfatto. Quanto oggi ha avuto modo di sentire dallo « scrivente » Melis, l'interrogante aveva già avuto modo di sentire dallo « scrivente » Crespellani, quando questi reggeva *ad interim* l'Assessorato ai trasporti. Anche allora « lo scrivente », che in effetti credo sia la Società delle Tranvie, fece delle promesse; delle promesse che non vennero però portate ad attuazione. Così anche oggi sono costretto ad intrattenere il Consiglio sul problema delle tranvie sarde senza nutrire la speranza di ottenere alcun risultato.

I servizi tranviari della linea Cagliari - Quartu sono gestiti in un modo addirittura indecente.

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

Le motrici, destinate in origine al traino commerciale, potenti come dei carri armati, hanno oggi la rispettabile età di 25 anni. I piccoli vagoni che esse prepotentemente trascinano, su tutto il percorso, danzano come libellule. Se le motrici hanno 25 anni di età, i vagoni passeggeri sono addirittura preistorici. Sono ancora quelli che l'onorevole Merello portò in Sardegna — onorevoli colleghi, non spaventatevi — nel 1889, per la inaugurazione delle nostre linee tranviarie; e già a quei tempi non erano nuovi. Per accertare la loro età, occorre dunque risalire ai tempi in cui le ferrovie hanno avuto origine. Già ai primi del secolo erano vecchi, e non rispondevano più alle esigenze dei viaggiatori, questi vagoni; tanto vecchi che durante i tumulti popolari cagliaritari del 1906, vennero gettati in mare. Per nostra disgrazia, finiti i moti, vennero ripescati e rimessi in circolazione. Così ebbero modo di percorrere con monotonia la linea Cagliari - Quartu durante la guerra '15-'18; così ebbero modo di rimanere in servizio durante l'ultima guerra. Nel 1943, è vero, diversi vagoni perirono sotto i bombardamenti, ma i superstiti, finita la guerra, hanno stancamente, da veterani, ripreso il servizio.

Ora ai vagoni mancano persino i vetri. D'inverno ci piove dentro. Ma anche quando i vagoni sono provvisti di vetri, i viaggiatori non possono certo ammirare il paesaggio. I vetri sono talmente sporchi che i viaggiatori, spesso, non riescono a vedere le stazioni. Le porte, poi, raramente si possono chiudere. E non è gran male, in fondo; perchè una volta chiuse difficilmente si possono aprire; e il viaggiatore si trova imbottigliato e rischia di non poter scendere alla sua stazione se non trova l'aiuto e la solidarietà di un agente pratico delle complicate manovre necessarie per aprire le porte.

Quanto vi ho descritto, onorevoli colleghi, non dimostra soltanto la inefficienza finanziaria della Società, ma anche la sua inefficienza organizzativa. Per la pulizia dei vagoni, via! credo non occorra uno sforzo finanziario imponente; così come non sarebbe necessaria una potente organizzazione per eliminare le sozzerie che generazioni e generazioni di mosche, da decenni, lasciano nei vagoni.

Voglio parlare ora degli orari. Ogni giorno

sulla linea Cagliari - Quartu si verificano dei ritardi; e non si tratta di ritardi di pochi minuti. Nella stagione di punta, durante l'anno scolastico cioè, il tram che dovrebbe arrivare alle 8, spessissimo arriva a Cagliari alle 9,10. E così molti studenti arrivano in ritardo a scuola, molti operai in ritardo al lavoro; e gli impiegati non raggiungono in tempo il loro ufficio; e i professionisti perdono del tempo prezioso.

Certo, i ritardi sono dovuti molto spesso a cause di forza maggiore. Una motrice può anche fermarsi: i motori sono dolori, dicono gli autisti, e possono serbare delle sorprese. Ma una Società tranviaria che si rispetti, deve essere in grado di organizzare dei servizi ausiliari che, tempestivamente, assicurino il ripristino del servizio laddove questo è rimasto interrotto.

Una Società che si rispetti deve anche predisporre un servizio per il trasporto delle merci. Invece sulla linea Cagliari - Quartu i vagoni merci sono sconosciuti. E così tanti viaggiatori si portano dentro i vagoni valigie, cestini, ceste, sedie, gli oggetti più svariati, insomma. Il personale, in questi casi, fa quello che può: cerca di conciliare le diverse esigenze dei viaggiatori. Ma il personale è talmente maltrattato dalla Società delle Tranvie, subisce tante umiliazioni da questa esosa Società, che non riesce ad assumere nessun prestigio. Onorevoli colleghi, penso sappiate che il personale delle nostre tranvie lotta per ottenere l'indennità di malaria. Il Ministero ha riconosciuto l'indennità di malaria come un loro diritto, tutti gli organi statali sono dello stesso avviso del Ministero, eppure questa Società non vuole corrisponderla. Sostiene che in Sardegna la malaria è scomparsa. Così i nostri poveri tranvieri, poichè ormai la malaria è stata debellata, chè questo risulta da diverse dichiarazioni fatte dall'onorevole Brotzu, non possono godere di una indennità di cui attualmente godono i ferrovieri statali e i ferrovieri delle « Complementari ». Così la Società delle Tranvie non ritiene che certe indennità, in Italia, vengano date esclusivamente per arrotondare i salari.

Non voglio parlare della velocità dei nostri tram. Onorevoli colleghi, voi sapete che per percorrere il tragitto Cagliari - Quartu, 10 chi-

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

lometri, il tram del Campidano impiega un'ora. E non si può dire che dieci chilometri all'ora siano una velocità da epoca atomica. Ogni commento ulteriore è superfluo.

Voglio piuttosto parlare delle tariffe. E' un grosso sbaglio fare dei raffronti fra le tariffe. E' un grosso sbaglio fare dei raffronti fra le tariffe in vigore sui tram del Campidano e quelle in vigore sulle ferrovie. Quando il servizio tranviario del Campidano era organizzato come un servizio ferroviario, con locomotive, incroci, partenze con fischi e con trombette, allora forse il raffronto poteva anche farsi. Ma oggi sulla linea Cagliari - Quartu si muovono dei tram. Cinquanta o sessant'anni non passano inutilmente nella vita dei popoli; e dire che sulla linea Cagliari - Quartu si muovono dei treni non è esatto. E non è possibile assolutamente fare un raffronto fra le tariffe in vigore sulle tranvie e quelle in vigore sulla seconda o sulla terza classe delle ferrovie dello Stato. Se dovessimo fare un raffronto di questo genere dovremmo dire che le tariffe del tram del Campidano dovrebbero essere uguali a quelle di un'ipotetica settimana od ottava classe delle ferrovie dello Stato. Su un vagone ferroviario, infatti, generalmente, si può trovare un posto a sedere; sul tram del Campidano, per far questo, occorre vincere delle gare complicate, e così, chi viaggia, se non è dotato di prestanza fisica, se la passa in piedi, tra ceste, cestini, valigie e sedie.

Se un paragone si ha da fare, esso è quello fra il tram del Campidano e un comune tram urbano. E allora si dovrebbe tener presente che su una « circolare » romana, che compie tragitti di diverse decine di chilometri, si pagano 25 lire a corsa.

Il problema dei servizi tranviari del Campidano, onorevoli colleghi, è un problema estremamente grave. La linea Cagliari - Quartu è una delle più importanti d'Italia. Non c'è in Italia un'altra linea che possa contare su un numero di passeggeri eguale a quello sul quale conta la Cagliari - Quartu. Su questa linea, nel 1953, hanno viaggiato ben 3.680.000 persone. Non c'è in Italia un'altra linea sulla quale si viaggi tanto.

E' un problema estremamente importante — come dicevo — quello dei servizi tranviari che uni-

scono Cagliari al Campidano. Esso non riguarda soltanto qualche persona isolata, o qualche categoria di persone; riguarda Cagliari, riguarda le sue frazioni.

L'onorevole Assessore ai trasporti, che in effetti non è responsabile del disservizio esistente oggi sulla Cagliari - Quartu, che non può evidentemente adottare le soluzioni che i suoi predecessori non hanno adottato, ha ripetuto oggi argomenti ormai vecchi: che la Società delle tranvie deve approntare il doppio binario sul tratto di linea Cagliari - Monserrato, che verranno istituiti servizi « ad anello », che il materiale rotabile verrà rammodernato, eccetera. Due anni fa l'onorevole Crespellani disse le stesse cose.

Non condivido le perplessità dell'onorevole Melis circa i provvedimenti che io nelle mie interrogazioni richiedo. Esiste una convenzione, un contratto cioè. Se uno dei contraenti non rispetta le sue norme, il contratto può essere sciolto.

Costringere delle persone a viaggiare su vetture che hanno ormai la rispettabile età di 60 anni, che non reggono più, che possono sfasciarsi da un momento all'altro, è una indecenza vera e propria. Se fino ad ora non sono capitati gravi incidenti sulla linea Cagliari - Quartu, ciò è dovuto essenzialmente al caso.

Costringere delle persone a viaggiare su vetture che non sono state mai disinfettate costituisce un grave pericolo per l'igiene pubblica.

Ora, il disservizio esistente sulla linea Cagliari - Quartu, a mio parere, se non costituisce un'inadempienza tale da consentire una revoca della concessione, può servire per lo meno per richiamare la Società delle Tranvie all'osservanza dei suoi doveri e all'adempimento delle sue obbligazioni.

Gli inconvenienti che io oggi lamento si verificano perchè la Società delle Tranvie ha assunto ormai una funzione monopolistica. Se fosse invece possibile...

MELIS, *Assessore agli enti locali e trasporti*.
Si tratta di un impianto fisso.

ASQUER. Anche Decimo è collegato con Cagliari attraverso un impianto fisso, tuttavia il

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

paese viene toccato da linee automobilistiche. Anche a Roma esistono le linee tranviarie e le filovie, eppure vi sono anche delle camionette che svolgono un servizio passeggeri. Perché i paesi del Campidano devono essere collegati con Cagliari esclusivamente attraverso i servizi tranviari?

Diversi enti, e fra questi la S.I.T.A., hanno chiesto la concessione di una linea di autopullmann Cagliari - Quartu. Le domande non sono mai state accolte. Io non penso che si debba sempre accordare protezione alla Società delle Tranvie. I suoi meriti sono molto limitati. Gli stessi lavori portati dall'onorevole Melis come un esempio del rammodernamento dei servizi, non sono stati effettuati con i capitali della Società, bensì con fondi forniti in parte dall'E.R.P. e in parte dallo Stato. Se dunque non vogliamo batterci per una revoca della concessione, dobbiamo però pretendere che lo Stato prima di concedere dei soldi alla Società delle Tranvie sia sicuro che questi vengano spesi per un effettivo miglioramento dei servizi, che non vengano utilizzati per piantare dei pini. I pini, infatti, potranno pure essere molto belli, ma serviranno soltanto per un parco, non per migliorare i servizi.

Il problema dei servizi tranviari che uniscono Cagliari con paesi del Campidano — ripeto ancora — è estremamente importante. Vorrei che l'Assessore ai trasporti di esso si interessasse attivamente.

Annunzio di interrogazione.

PRESIDENTE. Si dia annunzio dell'interrogazione pervenuta alla Presidenza.

BERNARD, *Segretario*:

« Interrogazione Gardu - Falchi Pierina - Soggiu Piero - Bagedda - Dessanay - Muretti - Asquer, concernente l'edizione speciale dell'opera «La Sardegna». (222)

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Nella riunione dei Capigruppo, tenutasi nel pomeriggio di oggi con la partecipazione del Presidente della Giunta, si è deciso di proporre al Consiglio l'inserimento nel-

l'ordine del giorno della presente tornata del disegno di legge «Servizio antincendi nelle campagne» (55), della proposta di legge «Norme di integrazione e di attuazione dell'articolo 23, IV comma del decreto legge del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, numero 1577 agli effetti dell'articolo 5 dello Statuto speciale della Sardegna» (47), del disegno di legge «Acquisto della collezione d'arte e artigianato sardo di proprietà del commendator dottor Luigi Cocco» (44), della proposta di legge «Autorizzazione ad effettuare storni sui capitoli dello stato di previsione della spesa di bilancio» (53), nonché dell'argomento che ha per oggetto il problema di Arborea.

L'ordine del giorno proposto dai Capigruppo dovrebbe svolgersi a questo modo: dopo la votazione sul disegno di legge numero 54, nel pomeriggio odierno, dovrebbe discutersi il disegno di legge numero 55; domani dovrebbero discutersi la proposta di legge numero 47, la proposta di legge numero 53 e il disegno di legge numero 44; nel pomeriggio di giovedì si inizierà la discussione del problema di Arborea.

SERRA, *Assessore all'industria e commercio*.
E il problema del C.I.S.?

PRESIDENTE. Onorevole Serra, ho comunicato le decisioni dei Capigruppo. Il Consiglio può approvarle o respingerle.

MARRAS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARRAS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, circola insistentemente la notizia che importanti decisioni sarebbero state prese circa il bacino carbonifero del Sulcis. In una recente riunione, il Consiglio dei Ministri ha esaminato ampiamente il problema. Sebbene le decisioni adottate dal Consiglio dei Ministri non siano state ancora rese pubbliche, dalla risposta data ieri dal Ministro Villabruna al senatore Carboni si arguisce che esse possono essere estremamente gravi. E questo determina fra la popo-

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

lazione di Carbonia uno stato di grave apprensione.

Sarebbe bene che il Presidente della Giunta, che ha avuto modo di partecipare di recente, a Roma, ad una serie di importanti colloqui, desse al Consiglio tutte le informazioni del caso. Chiedo pertanto che all'ordine del giorno vengano inserite le dichiarazioni del Presidente della Giunta circa lo stato attuale del problema di Carbonia.

PRESIDENTE. Il Presidente della Giunta ha facoltà di esprimere il suo parere.

CORRIAS ALFREDO, *Presidente della Giunta*. Non sono favorevole all'accoglimento della proposta del collega Marras. L'inserimento all'ordine del giorno delle dichiarazioni del Presidente della Giunta circa il problema di Carbonia significa praticamente protrarre indefinitamente i lavori di questa tornata del Consiglio e limitare la discussione sui disegni e le proposte di legge che i Capigruppo hanno deciso di inserire all'ordine del giorno.

Comunque vorrei brevemente dire al collega Marras che, se esistono ancora motivi di apprensione circa la sorte di Carbonia, tuttavia allo stato attuale nessun provvedimento definitivo è stato adottato. Nella recente riunione del Consiglio dei Ministri, alla quale il collega Marras ha fatto riferimento, si è discusso esclusivamente di una sistemazione contabile della Carbonaria. Da parte dell'Amministrazione regionale nulla viene trascurato al fine di ottenere che il problema di Carbonia venga risolto alla luce di nuovi dati che l'Amministrazione stessa fornirà quanto prima agli organi competenti dello Stato.

So che l'onorevole Marras non può ritenersi soddisfatto di queste laconiche informazioni. Comunque sarebbe bene che alla Giunta si desse del tempo per poter elaborare una relazione dettagliata.

MARRAS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARRAS. Mi rendo conto perfettamente dei

motivi che rendono difficile l'accoglimento della mia proposta. Però mi permetto di rilevare che il Consiglio, tra breve, prenderà le ferie. Per sessanta giorni dunque noi non potremo vederci in quest'aula. Molti fatti possono avvenire in sessanta giorni.

PRESIDENTE. Anche il Parlamento prenderà le ferie, onorevole Marras.

MARRAS. E' vero. Però i membri del Governo prendono le ferie a turno. Si potrebbe dunque adottare una soluzione di questo genere: predisporre un incontro, prima della chiusura dei lavori del Consiglio, fra i membri della intercommissione per Carbonia e l'Assessore all'industria e il Presidente della Giunta.

PRESIDENTE. Il Presidente della Giunta ha facoltà di esprimere il suo parere circa questa nuova proposta formulata dall'onorevole Marras.

CORRIAS ALFREDO, *Presidente della Giunta*. Vorrei far presente all'onorevole Marras che il Consiglio, se lo ritenesse opportuno, potrebbe sempre riunirsi in via straordinaria. Comunque, allo stato attuale mi pare non esistano motivi tali da suggerire l'opportunità di una riunione dell'intercommissione. Io, del resto, poichè il problema di Carbonia non ha subito di recente sostanziali modifiche, non sarei in grado di fare delle dichiarazioni definitive sull'argomento. La Amministrazione regionale farà di tutto, come ho già detto, per suggerire al Governo centrale delle proposte concrete per una definitiva impostazione del problema di Carbonia.

Vorrei ora richiamare l'attenzione del Consiglio su una questione importante. Poichè l'esame dei disegni e delle proposte di legge che i Capigruppo desiderano inserire all'ordine del giorno non porterà via molto tempo ai nostri lavori, voglio richiamare l'attenzione del Consiglio sulla necessità di esaminare nella presente tornata la legge regionale «Partecipazione della Regione ai fondi di dotazione speciale; prestazione di garanzie per emissioni di obbligazioni del C.I.S.», rinviata dal Governo centrale. La relazione dalla prima Commissione, così co-

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

me si era deciso ieri, potrebbe tenersi oralmente. Ritengo sia il caso di non differire oltre lo esame di un problema così importante. Prego pertanto il Consiglio di inserire all'ordine del giorno la legge citata rinviata dal Governo centrale.

PRESIDENTE. Mi pare che le assicurazioni del Presidente della Giunta circa una possibile convocazione straordinaria del Consiglio per lo esame del problema di Carbonia possano soddisfare l'onorevole Marras.

Metto ora in votazione le modifiche all'ordine del giorno concordate nella riunione dei Capi-gruppo, nonchè la proposta avanzata dal Presidente della Giunta. Chi le approva alzi la mano.

(Sono approvate).

Continuazione della discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni aggiuntive alla legge regionale 7 maggio 1953, numero 22 ». (54)

PRESIDENTE. Continua la discussione del disegno di legge numero 54. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore all'industria e commercio.

SERRA, Assessore all'industria e commercio. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge numero 54, così come è stato più volte rilevato, ha lo scopo di integrare la legge regionale 7 maggio 1953, numero 22. Come risulta dalla relazione della Giunta, l'esigenza di estendere al settore della navigazione le provvidenze dirette a promuovere e favorire lo sviluppo delle attività industriali e commerciali venne già sentita dai Comitati regionali consultivi per l'industria e per il commercio durante l'esame del disegno di legge numero 216, oggi divenuto la legge regionale 22. Se allora l'estensione non venne decisa, si deve soltanto al fatto che essa avrebbe comportato un esame approfondito della materia, un esame che per esigenze di tempo non venne ritenuto opportuno.

Il collega Cardia, nella seduta di ieri, ha avuto modo di svolgere una minuta disamina sui alcuni punti della legge 22. Egli ha sostenuto che diversi articoli limitano i casi di applicazione

di questa legge alle sole industrie che svolgono una attività (come dire?) «terrestre»; le industrie di navigazione, implicitamente, non potrebbero godere delle provvidenze previste in questa legge.

Effettivamente, la formulazione di alcuni articoli della legge 7 maggio 1953, numero 22, sembra dar ragione al collega Cardia. Non bisogna però dimenticare che alla tesi dell'onorevole Cardia si oppone il parere espresso — come poc'anzi ho ricordato — dai Comitati regionali consultivi per l'industria e per il commercio e l'articolo 3 della stessa legge. Questo articolo, in particolare, dice: «Per favorire l'impianto, la trasformazione, l'ampliamento ed il trasferimento in Sardegna di attività industriali e commerciali, l'Amministrazione regionale ... è autorizzata eccetera». Si tratta evidentemente di una formula generale. E poichè essa non fa, così come nel precedente articolo 1, alcun riferimento alle «zone» industriali, poichè parla semplicemente di «attività industriali e commerciali», essa riguarda anche le imprese di navigazione. Il settore dei trasporti, e quello dei trasporti marittimi in particolare, infatti sono compresi entro l'ambito delle attività industriali; tant'è vero che il Consiglio regionale a questo principio si è ispirato nell'approvare le leggi concernenti la navigazione. Le argomentazioni e gli scrupoli del collega Cardia, che si richiama, più che allo spirito, alla lettera della legge regionale 22, secondo me, non sono fondati.

Nel corso della discussione generale sul disegno di legge numero 54 si è pure affermato che le disposizioni della legge regionale 7 maggio 1953, numero 22, tradiscono la fretta con la quale, nella passata legislatura, esse sono state approvate. Esaminate in fretta e furia dalla Commissione, approvate in Consiglio nel corso di una seduta quasi deserta, esse costituirebbero, mi si perdoni l'espressione, un tipo particolare di aborto, nè vivo nè vitale, che sarebbe inutile tentare di alimentare attraverso le innovazioni del disegno di legge numero 54. Vorrei dire qualcosa a questo proposito; vorrei fare alcune precisazioni; e non tanto per alimentare una polemica inutile, quanto per tentare di stabilire, con dati di fatto, la verità.

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

Il disegno di legge numero 216, dal quale è scaturita la legge 22, nella passata legislatura è stato largamente studiato dai Comitati regionali consultivi per l'industria e per il commercio, come possono attestare i verbali esistenti presso la Giunta. Presentato al Consiglio in data 30 gennaio 1953, è stato approvato soltanto il 7 maggio 1953. Tanto le Commissioni quanto il Consiglio, dunque, hanno avuto a disposizione diversi mesi per studiare il problema. Ho partecipato, in sostituzione di un collega ammalato, alle riunioni che la quinta Commissione tenne per esaminare il disegno di legge 216. Dai miei appunti risulta che il disegno venne discusso nelle sedute antimeridiane e pomeridiane del 9, del 16 e del 23 marzo e del 9 e del 10 aprile. Dalla relazione che il collega Castaldi ebbe allora modo di stendere, risulta che la discussione fu molto ampia. Fu una relazione particolareggiata quella del collega Castaldi. In essa vennero riportate, articolo per articolo, tutte le osservazioni dei commissari, in modo particolare di quelli della sinistra. Così oggi risulta che i colleghi della sinistra, pur sostenendo la frammentarietà e la scarsa praticità del disegno di legge, collaborarono attivamente alla sua redazione. Con i voti degli onorevoli Colia, Lay, Dessanay e Marras venne soppressa la espressione «sistemazione dei servizi generali» che prima figurava al punto 3 dell'articolo 1. Per ciò che concerne l'articolo 7, venne approvato un mio emendamento aggiuntivo del seguente tenore: «La garanzia di cui all'articolo 6 è subordinata ad analoga partecipazione di rappresentanti dell'Amministrazione regionale nel collegio sindacale». La Commissione, accogliendo il mio emendamento, ritenne che, anche nel caso di semplice garanzia per l'emissione di obbligazioni, era opportuno riservare alla Regione una seria possibilità di controllo. Dietro mia proposta, il testo dell'articolo 9 venne interamente rifatto. Ancora dietro mia proposta — scusatemi, onorevoli colleghi, non dico queste cose per vantarmi — la Commissione decise di introdurre nell'articolo 10 il principio, secondo il quale la forma in cui la Regione può assumere e promuovere direttamente la realizzazione di iniziative industriali, in caso di carenza del-

l'iniziativa privata, sia quella di una regolare deliberazione del Consiglio ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 19 maggio 1949, numero 250.

Quanto finora ho detto dimostra che i timori dell'onorevole Cardia sono infondati. L'articolo 10 della legge 7 maggio 1953, numero 22, infatti, opera anche per le disposizioni del disegno di legge numero 54 che si vogliono oggi approvare. Tant'è vero che queste disposizioni faranno parte di un articolo 10 *bis*, di un articolo, cioè, che segue immediatamente l'articolo 10 della legge 22.

Possiamo dunque approvare senza timori il disegno di legge numero 54. Le sue disposizioni si inseriscono organicamente nella legge 7 maggio 1953, numero 22, in una legge che è stata approvata dopo un esame ampio, concreto, consapevole, in una legge che, in sede di Commissione, ha subito sostanziali modifiche rispetto al disegno originario proposto dalla Giunta.

Ancora a proposito della legge 22 mi sia permesso di osservare che essa è stata approvata dal Consiglio con 31 voti favorevoli e 6 contrari. Sarebbe interessante controllare l'elenco dei consiglieri che alla votazione hanno partecipato. Forse si potrebbe appurare che taluno dei consiglieri dell'opposizione, che oggi si scaglia contro la legge 22, ad essa ha dato un voto favorevole. L'opposizione, come qualche volta accade, potrebbe essersi convinta dell'utilità della legge ai fini dell'industrializzazione della Sardegna.

Onorevoli colleghi, vorrei ora spendere alcune parole sul problema finanziario che il disegno di legge numero 54 comporta e sugli ordini del giorno presentati dai colleghi della sinistra. Tenterò di essere breve.

Nel capitolo 144 del bilancio, tra attivi e residui conglobati, figurano 797 milioni. Di questi 797 milioni, 144 risultano già impegnati, ed altri 300 o 400 lo saranno fra breve. Per l'attuazione delle disposizioni del disegno di legge numero 54 si potrebbe dunque attingere al capitolo 145 del bilancio. Se poi si dovesse attingere al capitolo 178 («Costituzione di un fondo relativo alla concessione di provvidenze dirette a promuovere lo sviluppo delle attività industria-

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

li e commerciali»), la situazione sarebbe anche migliore. Su tale capitolo, infatti, 435 milioni sono ancora disponibili. La Regione ha dunque la concreta possibilità di operare finanziamenti per l'attuazione delle disposizioni del disegno di legge numero 54.

L'ordine del giorno Zucca - Cardia - Colia, secondo me, non merita d'essere approvato. Non è giusto impegnare la Giunta a sottoporre alla approvazione del Consiglio la convenzione che essa vorrà stipulare con la Sardamare. E ne do ora le ragioni. Innanzitutto è bene dire che i rapporti che l'Amministrazione regionale, in armonia col disposto del disegno di legge numero 54, vorrà stabilire con la Sardamare non saranno regolati da una convenzione. La Regione, infatti, non dovrà concedere delle sovvenzioni alla Società di navigazione, ma partecipare al suo capitale azionario. La Regione dovrà svalutare del 50 o del 60 per cento il capitale azionario della Sardamare per poi ricostituirlo con proprie azioni. Come ben si vede, dunque, non si tratta di una convenzione, ma di un acquisto puro e semplice di azioni. Nella fattispecie trova applicazione l'articolo 4 della legge 7 maggio 1953, numero 22, che dice: «L'Amministrazione regionale è autorizzata a partecipare al capitale degli Enti e delle imprese costituite nella forma di società per azioni e delle società cooperative, eccetera». Nella fattispecie, inoltre, trova applicazione anche l'articolo 7 della stessa legge 22, il quale dispone che «la partecipazione di cui all'articolo 4 è subordinata alla condizione che nelle Società od Enti interessati siano riservati ai rappresentanti dell'Amministrazione regionale, da designarsi con decreto del Presidente della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore all'industria ed al commercio di concerto con l'Assessore alle finanze, in rapporto all'ammontare della partecipazione, uno o più posti di amministratori e di sindaci, all'uopo modificando, ove occorra, l'atto costitutivo». E, infine, sempre per la stessa fattispecie, trova applicazione anche l'articolo 11 della stessa legge 22, per il quale «ove non risulti diversamente disposto, le provvidenze... saranno accordate ad insindacabile giudizio dell'Amministrazione regionale, con decreto del Presidente

della Giunta regionale, su conforme deliberazione della medesima, su proposta dell'Assessore all'industria e al commercio, di concerto con l'Assessore alle finanze, per le concessioni non superiori ai 10 milioni di lire, e per quelle eccedenti tale somma, sentito anche il Comitato consultivo regionale competente».

Dalle disposizioni di legge che or ora ho citato risulta pienamente confermata la validità della formula secondo la quale l'esecutivo esercita la potestà amministrativa. Approvare l'ordine del giorno Zucca - Cardia - Colia costituirebbe, dunque, un venir meno ai principii stabiliti dalla legge. Secondo me sarebbe bene che i colleghi presentatori ritirassero quest'ordine del giorno.

L'Amministrazione regionale, ripeto, nel partecipare al capitale sociale della Sardamare, non mette in essere una convenzione, ma dà applicazione all'articolo 11 della legge 7 maggio 1953, numero 22.

Mi rimane ora da esaminare l'ordine del giorno Cardia - Zucca - Sotgiu Girolamo - Colia. Secondo me, tutta la prima parte di questo ordine del giorno potrebbe essere accolta dal Consiglio. Non potrebbe essere invece accolto il punto 2) delle sue conclusioni, quello, cioè, nel quale si invita la Giunta a presentare sollecitamente al Consiglio un disegno di legge che disciplini il settore dell'armamento e della navigazione. Il nostro Statuto speciale, alla lettera f) dell'articolo 4, fissa la competenza della Regione a legiferare in materia di «linee marittime ed aree di cabotaggio fra i porti e gli scali della Regione». Non si può dunque elaborare un disegno di legge per la disciplina del settore dell'armamento e della navigazione. Un intervento della Regione in questo settore deve essere attuato in modo diverso, seguendo l'esempio delle diverse leggi concernenti appunto il settore della navigazione. L'ordine del giorno, dunque, potrebbe essere approvato dal Consiglio se venisse modificata la sua ultima parte.

Onorevoli colleghi, il disegno di legge 54 merita di essere approvato. Non esistono valide ragioni, nè giuridiche nè finanziarie che la sua approvazione possano ostacolare. Il disegno di legge numero 54 dà alla Regione la possibilità

di intervenire per sanare una situazione che potrebbe essere di grave pregiudizio per gli interessi della Sardegna.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'Assessore agli enti locali e trasporti.

MELIS, *Assessore agli enti locali e trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'intervento del collega Serra mi esime dall'affrontare in modo particolareggiato l'esame del disegno di legge numero 54. Mi limiterò pertanto a trarre alcune conclusioni.

Col provvedimento in esame, la Giunta ha inteso colmare un'evidente lacuna della legge regionale 7 maggio 1953, numero 22. Da questa legge erano state deliberatamente escluse disposizioni concernenti le imprese di navigazione. L'Assessore che l'aveva proposta riteneva che per la regolamentazione degli interventi della Regione nel settore della navigazione si sarebbe dovuta elaborare una legge particolare. La nuova Giunta ha abbandonato questo orientamento. Essa ritiene che, anziché emanare nuove leggi, sia più opportuno rendere più ampia ed organica la legislazione vigente.

Onorevoli colleghi, la Sardegna è un'isola. Il potenziamento dei traffici marittimi assume una importanza fondamentale per lo sviluppo della sua economia, della sua attività industriale, della sua attività agricola. Qualesivoglia incremento produttivo, in Sardegna, è condizionato dal potenziamento e dallo sviluppo del traffico marittimo. Mi sento in dovere, pertanto, di ringraziare l'onorevole Stara, che, col suo intervento, ha posto in luce il valore non contingente delle disposizioni contenute nel disegno di legge numero 54; l'onorevole Castaldi, che ha illustrato il significato, il valore, l'opportunità del disegno di legge ai fini della difesa degli interessi generali del popolo sardo.

Diverse, nella sostanza e nel tono, sono state le critiche mosse al disegno di legge numero 54 dai due settori dell'opposizione di sinistra. Onorevole Colia, mi consenta di dirle che le sue critiche sono state sterili, animose, gratuitamente aspre; esse sono in contraddizione con l'equilibrio che, di solito, la contraddistingue. In so-

stanza ella ci ha detto: «Voi, col disegno di legge numero 54, volete favorire una impresa pseudo-armatoriale; volete approvare questo disegno di legge in tutta fretta, perchè il 25 luglio si tiene l'assemblea degli azionisti della Sardamare; perchè questi signori che hanno lottato contro l'autonomia e che ora bussano alle porte della Regione per ottenere delle sovvenzioni, potrebbero spazientirsi». E ha concluso: «Lasciamo che la Sardamare dichiari pure fallimento! Ai suoi amministratori più che un aiuto finanziario, dovremmo garantire la villeggiatura nelle patrie galere!». Non solo: ella ci ha detto di essere a conoscenza di non so quali retroscena, lasciando intendere che sarebbe in grado di suscitare scandali di grandi proporzioni.

Questo è il succo del suo discorso, onorevole Colia: un discorso penoso — mi scusi —, pieno di tentativi sterili tendenti a far apparire l'attuale Giunta schierata a favore degli speculatori, dei monopolisti, degli affamatori del popolo sardo. Onorevole Colia, ella non può essere intimamente convinto della giustezza delle sue affermazioni; ella in privato forse ci dirà che la costringe ad usare un tale linguaggio il fatto che siede sui banchi dell'opposizione. Ma l'appartenere all'opposizione non comporta necessariamente un linguaggio come quello di cui ella si è servito. Lo dimostra il discorso pronunciato dall'onorevole Cardia, il quale, in tono serio ed elevato, ha mosso delle critiche costruttive al disegno di legge numero 54.

Onorevole Colia, un punto, in particolare, del suo discorso non è chiaro. Ella ha parlato di retroscena scandalosi che avrebbero caratterizzato la vita della Sardamare. Perchè non precisa? Perchè non dice chiaramente a quali fatti ha voluto alludere? La reticenza, nella vita politica, è inammissibile; è una colpa verso le idee che si professano, verso il partito nel quale si milita, verso l'opinione pubblica che ci dà il mandato parlamentare e che esige da denuncia delle collusioni e delle corrottele che portano ad una cattiva amministrazione del pubblico denaro. Il mandato parlamentare esige che vengano pubblicamente denunciati gli episodi di corruzione, che si adempia veramente ad una funzione di controllo sull'esercizio del pubblico potere. Se a questa esigenza non si tiene fede,

onorevole Colia, si rischia di cadere nelle sterili mormorazioni o, addirittura, nel pettegolezzo.

Io ho il diritto di chiedere che ella abbandoni la sua reticenza, che ci dica — mi si perdoni l'espressione — se gli « intrallazzi » di cui ella è a conoscenza riguardano l'Assessore Melis o l'Assessore Serra, o il Presidente della Giunta o l'onorevole Stara. Quando si tiene un linguaggio come il suo non si può rimanere nel vago!

Se poi ella ha inteso alludere ad illegalità poste in essere dagli amministratori della Sardamare, per i quali ha auspicato la galera, allora si ricordi che le società per azioni sono regolate dal codice civile e dal codice penale e che la Giunta non ha il potere di sostituirsi alla Magistratura.

Io posso dare oggi assicurazioni circa la regolarità amministrativa della Sardamare. L'esperto dell'I.M.I. che, per incarico della Regione, ha svolto un'inchiesta sulla situazione amministrativa della Sardamare, nella sua relazione ha dichiarato testualmente: — la contabilità è tenuta in modo esemplare —; e non ha per niente accennato a fatti che possano consentire il minimo sospetto sull'onestà personale degli amministratori della Società.

Certo, gli amministratori della Sardamare hanno commesso degli errori, ma si tratta di errori di valutazione e di indirizzo che vengono in luce esclusivamente sotto il profilo economico. E taluni di questi errori, come l'assunzione e il mantenimento dei servizi svolgentisi sul periplo sardo, se hanno contribuito a gettare la Sardamare nell'attuale situazione, come riconosce l'esperto dell'I.M.I., hanno però, senza dubbio, concretamente giovato all'economia dell'Isola. I servizi sul periplo sardo, che la stessa Tirrenia, che pure gode delle sovvenzioni statali, si era rifiutata di gestire, sono stati assunti dalla Sardamare, con la coscienza di compiere un sacrificio, ma con la speranza di ottenere, per questo, un titolo di benemerenzia.

Onorevole Colia, proprio non mi pare un riconoscimento per i sacrifici che la Sardamare ha compiuto, l'augurarsi che i suoi amministratori passino un periodo di villeggiatura nelle patrie galere!

Onorevoli colleghi, non voglio insistere oltre su motivi polemici.

Si è detto che il disegno di legge numero 54, è un disegno *ad hoc*, quasi *ad personam*, volto ad appagare interessi di ristretti gruppi industriali. Anche per la legge 15 maggio 1951, numero 20, riguardante pure le imprese di navigazione, si tenne lo stesso discorso. In sostanza si disse che essa voleva favorire una determinata società, che era fatta su misura per quella società. In verità, la legge 15 maggio 1951, numero 20, se veniva incontro a necessità contingenti, aveva pure un carattere generale e permanente. Ed infatti, dal 1951 ad oggi, per l'applicazione di questa legge sono stati stanziati, sul bilancio della Regione, 400 milioni di lire, dei quali 70 sono stati erogati a favore della Sardamare e 100 a favore della Carolina, una società che ha iniziato la sua attività armatoriale negli anni successivi. Non si trattava dunque di una legge fatta su misura. Per godere delle provvidenze da essa previste sono state presentate delle domande che, complessivamente, importerebbero un'erogazione di 688 milioni. La Sardamare, per la quale si diceva che questa legge fosse stata approntata, ha potuto ottenere 70 milioni di finanziamento, mentre la Carolina, società di nuova costituzione, ne ha potuto ottenere 100.

Quanto è accaduto per la applicazione della legge 15 maggio 1951, numero 20, fa cadere la presunzione che ancora oggi si voglia approvare una legge per favorire una determinata società. In realtà, il disegno di legge numero 54 è di portata generale. Se è vero che esso, attualmente, serve per un caso del tutto particolare, per un caso estremamente urgente, ciò non significa che esso non possa trovare applicazione anche per altri casi. D'altro canto, il fatto che il disegno di legge numero 54 sia nato da un'esigenza particolare, a veder bene le cose, può essere considerato un elemento positivo. Il sapere intervenire con la prontezza e la sensibilità che le situazioni, molto spesso, impongono rappresenta senza dubbio un vantaggio per la funzionalità dell'Istituto autonomistico.

E' stato detto: troppa fretta! Non si può dire, però, che questo disegno di legge giunga a

maturazione con particolare fretta, onorevoli colleghi. Già in sede di Commissione si è svolto un ampio dibattito; io personalmente ho fornito alla Commissione una serie di dati concreti, di elementi persino riservati che hanno dato la possibilità di esaminare con serietà il problema. La materia che forma oggetto del disegno di legge è in corso di studio da circa un anno. La Amministrazione regionale, con uno scrupolo che la onora, prima di elaborare il disegno di legge ha svolto una serie nutrita di indagini, di ricerche, di accertamenti. L'Amministrazione regionale si è trovata di fronte non ad una semplice richiesta da soddisfare con un provvedimento amministrativo; si è trovata di fronte ad una sollecitazione drammatica, ad una richiesta di intervento da parte di una società che noi consideriamo benemerita.

La Giunta regionale ha predisposto quanto era necessario per accertare la reale situazione della Sardamare, e quali circostanze avessero determinato questa situazione, e quali prospettive esistessero per l'avvenire. Ed in questa opera si è servita di esperti estranei all'ambiente, appartenenti ad istituti altamente qualificati. L'azione della Giunta non è stata per niente avventata.

Onorevole Colia, ella può trovare l'esempio di una azione affrettata nel resoconto stenografico della prima seduta del Consiglio regionale sardo. Eravamo ancora ospiti del Consiglio comunale di Cagliari allora; non avevamo neanche costituito l'ufficio di Presidenza; presiedeva il decano del Consiglio, l'onorevole Amicarelli. Ad un dato momento arrivò trafelato in aula un consigliere che la maggior parte di noi non conosceva; sventolava affannosamente, angosciosamente, un foglietto che il Presidente avrebbe dovuto leggere. Che cos'era successo? Appena un quarto d'ora prima l'Airone, società di navigazione aerea, nata in Sardegna per iniziativa di Sardi, ma con capitali largamente affluiti dal Continente, si era fusa con un'altra società aerea continentale, l'Ali Flotte Riunite. Il consigliere trafelato che aveva portato la notizia era l'onorevole Morgana, del Gruppo Socialista. In quella stessa seduta egli invitava il Consi-

glio ad esprimere un voto contro la fusione dell'Airone con l'Ali Flotte Riunite.

ASQUER. Ma non lo invitava a sborsare un centesimo!

MELIS, *Assessore agli enti locali e trasporti*. Onorevole Asquer, in quel momento la Regione non possedeva neanche una matita; il Consiglio si era appena insediato. Onorevole Sotgiu, ella, che è fornita di una buona memoria, può testimoniare come l'onorevole Puligheddu facesse rilevare tale situazione all'onorevole Morgana e come questi, ai rilievi mossigli, reagisse violentemente accusando i sardisti come traditori dell'autonomia. L'onorevole Morgana, che per altro si è dimostrato un consigliere valoroso, in quella occasione disse testualmente: «Una società sarda era sorta, una società che voleva difendere in qualche modo quello spirito di iniziativa che ai Sardi era stato sempre negato. Questa società viene oggi fagocitata; e noi avremmo voluto scorgere nei rappresentanti del Partito Sardo d'Azione la volontà di difenderla in modo quasi passionale».

Ho citato questo precedente per dimostrare come sin nella prima seduta del Consiglio un problema urgente ci costrinse ad esprimere un voto. E fu un voto improduttivo e sterile, onorevole Asquer. Oggi, invece, con l'approvazione del disegno di legge numero 54, possiamo fare un'affermazione di principio che, necessariamente, deve tradursi in opere concrete.

Onorevoli colleghi, io non credo che gli amministratori della Sardamare costituiscano una banda di speculatori. Non lo credo, non tanto perchè il direttore regionale del mio partito, a suo tempo, volle sottoscrivere, in segno di solidarietà, un'azione simbolica della Sardamare, quanto perchè tanti uomini di valore, che da decenni lottano per il progresso della Sardegna, la pensano come me. Onorevole Colia, anche uomini del suo partito, e del Partito Comunista, l'onorevole Berlinguer, l'onorevole Lussu, l'onorevole Polano, sono spesso intervenuti in difesa della Sardamare, hanno spesso protestato contro il Governo che alla Sardamare non con-

II. LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

cedeva le provvidenze necessarie per il potenziamento dei suoi servizi.

Non è assolutamente giusto definire gli azionisti della Sardamare come una banda di speculatori, di affamatori del popolo, di delinquenti. Bisogna invece dire che gli amministratori della Sardamare hanno sempre dimostrato un elevato senso di responsabilità ed hanno sempre, concretamente, difeso gli interessi della Sardegna.

Onorevoli colleghi, dicevo all'inizio del mio discorso che il tono e la sostanza dell'intervento dell'onorevole Cardia sono stati assai elevati. Il collega Cardia ha riconosciuto l'importanza dell'atto che la Giunta intende compiere con il disegno di legge numero 54. Egli ha definito un fatto storico l'iniziativa che porta la Regione ad intervenire direttamente, con propri capitali, in un settore così importante della vita economica, qual'è quello dei trasporti marittimi. Ed è giusta la definizione dell'onorevole Cardia. Nel corso di questa stessa seduta l'onorevole Asquer ha avuto modo di parlare dell'importanza dei servizi per il trasporto passeggeri. Ora, se dal settore limitato del trasporto passeggeri passiamo al più ampio settore del trasporto merci, ci rendiamo conto dell'importanza che l'iniziativa della Regione assume per l'incremento della produzione e degli scambi in Sardegna. L'iniziativa della Regione di intervenire direttamente nel settore dei trasporti è veramente un fatto storico.

L'onorevole Cardia, nel suo intervento, non ci ha accusato per una presunta nostra politica in difesa dei monopoli. Egli si è reso conto perfettamente che la Sardamare è una vittima dei monopoli, e che un indirizzo interventistico della politica economica della Regione non può favorire il regime monopolistico. L'onorevole Cardia ha fatto appello alla nostra responsabilità di amministratori, chiedendoci di impiegare il pubblico danaro in investimenti sicuramente produttivi. Noi accogliamo questo appello.

Non possiamo, invece, essere d'accordo con lo onorevole Cardia quando egli ci indica le mete verso le quali la Regione dovrebbe tendere attraverso la sua politica economica interventistica. Egli ci dice: nel settore della navigazione, esiste una forte lotta di gruppi, esiste la pres-

sione di formidabili interessi nazionali e internazionali; in esso si manifesta in modo palese la tradizionale contrapposizione degli interessi del Nord e degli interessi del Sud; non possiamo sperare di inserirci attivamente in esso.

In effetti però la Sardamare non intende perseguire sogni ambiziosi. Essa intende anzi correggere gli errori commessi nel voler a tutti i costi svolgere un'attività sproporzionata alle sue reali dimensioni aziendali, alle sue concrete possibilità. In questo senso, sostanzialmente, si è espresso, nella sua relazione, l'esperto dell'I.M.I.

La Sardamare, nel futuro, svolgerà l'attività che la situazione obiettiva le consiglierà di svolgere.

Il Consiglio, nell'approvare il disegno di legge numero 54, consentirà alla Sardamare di svolgere un'attività concreta, modesta ma concreta, e allo stesso tempo assicurerà alla Regione la possibilità di intervenire per promuovere e potenziare anche altre attività nel settore della navigazione.

Se oggi si parla tanto della questione della Sardamare, ciò avviene perchè l'Amministrazione regionale ha ritenuto opportuno informare il Consiglio di un atto che, essendo esclusivamente amministrativo, doveva essere sottratto al controllo preventivo del Consiglio. La Giunta, onorevoli colleghi, avrebbe potuto chiedervi la semplice approvazione del disegno di legge numero 54, senza informarvi dell'applicazione che di esso si sarebbe fatta. Il Consiglio dunque dovrebbe essere lieto per la sensibilità dimostrata dalla Giunta nel voler fornire, sia in sede di Commissione, che in quest'aula, elementi concreti per un giudizio sull'operato della «Sardamare».

La Sardamare conta 3.317 azionisti; essi hanno sottoscritto, complessivamente, per 320 milioni di lire, suddivisi in 320.000 azioni da 1.000 lire ciascuna. Sui 320 milioni del capitale complessivo, 170 sono stati sottoscritti da piccoli e piccolissimi risparmiatori. La Società possiede una flotta che è stata acquistata in parte con il suo capitale e in parte attraverso i mutui che le sono stati concessi dalla Regione. La flotta, composta dalle motonavi «Azuni» e «Angioy» e dai piroscafi «Isola di Sardegna» e «Isola di Capre-

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

ra», percorre due linee settimanali dirette Portotorres-Genova, due linee quattordicinali alternate Portotorres-Oristano-Cagliari e Olbia - Savona - Genova - Livorno, e la linea del periplo sardo. Questa ultima, in particolare, ha portato notevoli benefici ai porti di Oristano, Palau, La Maddalena, Tortolì, Sant'Antioco, Carloforte e Alghero.

Dal 1946 al 1953, con le navi della Sardamare, sono state importate in Sardegna 250.000 tonnellate di merci varie per 606.500.000 lire di noli e sono state esportate 233.505 tonnellate di merci varie per 605 milioni di lire di noli, nonché 22.000 capi di bestiame. Ad opera della Sardamare, dunque nel periodo citato, nei porti sardi si è avuto un movimento di circa 500.000 tonnellate di merci e un movimento di 1.211.500.000 lire di capitali. Dalla Sardegna si sono così potuti esportare notevoli quantitativi di prodotti locali, di sughero, di formaggio, di carciofi, di burro, di ricotta, di pesci freschi, eccetera.

Bisogna riconoscere che la Sardamare, nello svolgere i servizi di cui ora ho parlato, non ha potuto ricavare utili tali da poterle consentire una vita prospera. Sulla base della scarsa produttività di questi servizi, i nuovi amministratori della Società hanno elaborato un nuovo programma di lavoro che può eliminare gli errori commessi nella passata gestione.

A questo proposito è bene rilevare un grave errore nel quale è caduto il collega Colia, il quale ha affermato che uno dei più gravi pesi passivi della gestione della Sardamare è stato determinato dai servizi relativi al periplo sardo. L'affermazione del collega Colia non tiene conto del fatto che i servizi sul periplo sardo sono stati assunti dalla Sardamare con una preventiva valutazione della loro antieconomicità. Tali servizi vennero assunti dalla Società dopo che erano stati abbandonati, perchè improduttivi, dalla Tirrenia, al solo scopo di proteggere gli interessi della Sardegna e di poter così guadagnare dei titoli per un'eventuale concessione di linee sovvenzionate dallo Stato. I parlamentari sardi si sono sempre battuti perchè i servizi del periplo sardo venissero sovvenzionati dal-

lo Stato. Ed oggi i desideri dei nostri parlamentari stanno per diventare realtà.

La «Sardamare» ha commesso degli errori di carattere organizzativo. Si è voluto ad esempio sistemare l'ufficio centrale della Società a Sassari, mentre nè a Cagliari nè a Genova si è voluta costituire un'agenzia. Ciò ha fatto sì che la Società non potesse godere di una buona direzione. I capitani delle navi potevano così decidere, senza un accurato controllo, delle spese non giustificate. Citerò ora un esempio significativo: la Ditta Podestà di Genova ha preteso dalla Sardamare il pagamento di ben 6 milioni di lire per lavori di verniciatura alle navi.

Un peso passivo è stato determinato dalle enormi spese affrontate per le assicurazioni; nel 1953, per le assicurazioni, vennero spesi ben 24 milioni; dal periodo della fondazione della Società all'anno scorso, sempre per le assicurazioni, sono stati spesi ben 120 milioni. Solo a partire dallo scorso anno, le spese di natura assicurativa sono state ridotte. La motonave Sardegna, ad esempio, che prima era assicurata per 13 milioni, è stata assicurata per 3 milioni.

Un altro peso passivo è stato determinato dall'aver voluto sempre rispettare, col rigore di un regolare servizio di linea, gli orari di partenza. Così accadeva che le navi della Sardamare partissero dal porto di Genova, o di La Spezia, o di Livorno, con le stive vuote per non aver voluto attendere l'arrivo con qualche ritardo dei treni. Evidentemente non si teneva conto del fatto che una piccola società di navigazione, una società che si trovava ancora nella prima fase del suo sviluppo, non poteva svolgere il suo lavoro con il rispetto assoluto degli orari.

La Sardamare ha anche avuto il torto di voler affrontare traffici transoceanici.

Negli anni scorsi era possibile trovare una nave battente bandiera sarda nei porti più disparati e più lontani, sul Mar Nero, nelle Antille, nei mari del Nord. E se a questo modo si raggiungeva lo scopo di non lasciare mai alla fonda le navi, non si otteneva però un vero e proprio reddito, ma un incremento del passivo.

Noi non possiamo che condannare tutte le iniziative avventate di cui la «Sardamare» si

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

è resa responsabile; non possiamo che condannare un'amministrazione che non ha saputo elaborare un programma di lavoro concreto e redditizio. Ma i sistemi con cui la Sardamare è stata diretta sono stati condannati dal suo nuovo consiglio di amministrazione già da diverso tempo, prima ancora che l'esperto dell' I.M.I. potesse svolgere la sua inchiesta.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi avvio alla conclusione. La Giunta fa sue le conclusioni alle quali è giunto l'esperto dell' I.M.I., incaricato di condurre un'inchiesta sull'amministrazione della Sardamare. La serietà che contraddistingue l' I.M.I. ci dà garanzia che non si tratti di conclusioni avventate. La Giunta è dunque decisa ad intervenire in aiuto della Sardamare a condizione che si adottino nuovi indirizzi di gestione e che si proceda ad una svalutazione del suo capitale azionario in modo che questo si adegui al suo valore effettivo sul mercato finanziario.

La Giunta è decisa a risanare finanziariamente la Sardamare attraverso l'acquisto per il 50 o per il 60 per cento delle azioni svalutate. L'intervento della Regione tende a far sì che la Sardamare, abbandonando i propositi ambiziosi, svolga un'azione tendente ad incrementare i traffici marittimi sardi. I servizi del periplo sardo, lungi dal venir abbandonati, dovranno essere potenziati. Una rete di frequenti e regolari traffici che tocchi tutti i porti sardi, anche i più piccoli, attuata con navi di piccolo tonnellaggio, sarebbe veramente utile per la Sardegna.

La Sardamare dovrà svolgere un'attività che rientri nei limiti del possibile. Solo così la Sardegna potrà dire concretamente di possedere una sua flotta. Frattanto, dovrebbe svolgersi un'azione per ottenere dalla Tirrenia la rinuncia alle linee sovvenzionate che nel Nord della Sardegna collegano i porti di I a Maddalena e di Santa Teresa con la Corsica e che, nel Sud dell'Isola, toccano soprattutto i porti di Cagliari e di Sant'Antioco. La Regione ha già fatto qualcosa in questo settore. La Tirrenia pare disposta a rinunciare a determinate linee e il Governo pare disposto a concedere delle sovvenzioni. Bisogna ora addivenire alla redazione di

un atto ufficiale. Una convenzione dovrà pure stipularsi fra la Sardamare e la Tirrenia per la gestione della linea Portotorres - Genova ora esercitata in concorrenza. Inoltre dovrebbe studiarsi seriamente la possibilità di istituire una linea Olbia - Cagliari - Napoli.

Onorevoli colleghi, quanto ho detto finora mi autorizza a vedere favorevolmente, con consapevole ottimismo, la partecipazione azionaria della Regione alla Sardamare. L'impegno finanziario che deriverebbe da questa operazione sarebbe di 180, 200 milioni. La svalutazione del 50 per cento, infatti, porterebbe il capitale della Sardamare dagli attuali 320 milioni ai 160 milioni. La Regione si assume una grave responsabilità, onorevoli colleghi, ma ciò le consentirà di potenziare, nell'interesse generale, il traffico marittimo sardo.

Per raggiungere gli scopi che la Regione si prefigge basta applicare quegli articoli 4 e 7 della legge 22 che prevedono per l'Amministrazione regionale la partecipazione azionaria e la garanzia dell'intervento nel consiglio di amministrazione e in quello dei sindaci. Per attuare concretamente l'intervento della Regione basta attenersi al disposto dell'articolo 11 della stessa legge 22. Attraverso questo articolo, in particolare, la Giunta assume pienamente la responsabilità dell'applicazione delle disposizioni contenute nel disegno di legge numero 54. La potestà della Giunta di applicare le disposizioni del disegno di legge numero 54 dunque, non è una concessione graziosa, ma l'attribuzione di una precisa responsabilità all'esecutivo. Questo non esclude, naturalmente, che la Giunta debba agire non solo in base a principi di correttezza e di onestà, ma anche di buona amministrazione.

Onorevoli colleghi, l'amministrazione regionale ritiene di aver adempiuto ad un suo dovere, nel fornire al Consiglio gli elementi che consentono di valutare la pratica utilità e la portata del disegno di legge numero 54. Ognuno di voi, onorevoli colleghi, è ora in grado di esprimere col suo voto un giudizio sul disegno di legge numero 54. Ognuno di voi può consapevolmente approvare o respingere un'iniziativa politica che mira, per un verso a promuovere e potenziare

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

lo sviluppo delle nostre società di navigazione e a sostenere, per un altro, una Società che, all'atto della sua costituzione, si poneva come fine il progresso della Sardegna, e che anche a costo di notevoli sacrifici per i suoi azionisti, in grandissima parte piccoli risparmiatori sardi, ha mantenuto fede ai suoi indirizzi originari.

PRESIDENTE. A conclusione della discussione sul disegno di legge numero 54 sono stati presentati due ordini del giorno, uno a firma dei consiglieri Cardia - Zucca - Sotgiu Girolamo - Colia e uno a firma dei consiglieri Zucca - Cardia - Colia. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

Ordine del giorno Cardia - Zucca - Sotgiu Girolamo - Colia: « Il Consiglio regionale, al termine della discussione generale del disegno di legge numero 54, contenente disposizioni aggiuntive alla legge 7 maggio 1953, numero 22; riafferma la necessità che siano potenziati al massimo le comunicazioni marittime e i servizi di linea per merci e passeggeri, da e per la Sardegna e tra i porti sardi, essendo tale potenziamento condizione essenziale per la rinascita economica dell'Isola; ritiene indispensabile, data l'insufficienza della attuale legislazione regionale, un provvedimento di legge organico che regoli l'intera materia dell'attività armatoriale nell'ambito della Regione, ai fini dello sviluppo del settore; e pertanto invita la Giunta: 1) ad intervenire presso il Governo centrale perchè siano rapidamente migliorati gli attuali insufficienti servizi di linea, specie sulle più importanti tratte Olbia-Civitavecchia, Porto Torres-Genova e sia riesaminata l'intera questione dei servizi « sovvenzionati »; 2) a presentare sollecitamente al Consiglio un disegno di legge che organicamente disciplini il settore dell'armamento e della navigazione, nell'ambito della Regione, ai fini dello sviluppo del settore e dell'intera economia sarda ».

Ordine del giorno Zucca - Cardia - Colia: « Il Consiglio regionale, preso atto che la Giunta è orientata favorevolmente alla partecipazione della Regione al capitale azionario della Società di navigazione Sardamare, tenuto conto

dell'importanza e complessità del problema ed ai fini della sua migliore soluzione, impegna la Giunta a subordinare la firma della convenzione con la Sardamare alla discussione ed approvazione della convenzione stessa da parte del Consiglio ».

PRESIDENTE. L'onorevole Cardia ha facoltà di illustrare questi ordini del giorno.

CARDIA. Signor Presidente, innanzi tutto credo sia necessario dire che nei due ordini del giorno è espressa la posizione dei Gruppi comunista e socialista nei confronti del disegno di legge numero 54. Mi preme ora richiamare l'attenzione del Consiglio su un episodio spiacevole verificatosi nel corso della discussione del disegno di legge numero 54. Mi pare sia stato detto, da parte del relatore, che noi della sinistra dinanzi al Consiglio avremmo assunto una posizione diversa da quella assunta, a suo tempo, in Commissione. Le affermazioni del relatore, che non corrispondono per niente alla verità, sono state stamane riprese dalla stampa.

Signor Presidente, mi dispiace che ancora una volta sia capitato un episodio di questo genere; mi dispiace che ancora una volta si sia tentato di far passare gli avversari come uomini incapaci di ragionare, che mutano di continuo il loro orientamento politico.

Vorrei pregare il relatore onorevole Stara di precisare le sue affermazioni, altrimenti mi troverei costretto a chiedere al Presidente del Consiglio che si dia lettura del verbale delle riunioni che la quinta Commissione tenne per l'esame del disegno di legge numero 54.

PRESIDENTE. Onorevole Cardia, se non vado errato, l'onorevole Stara ha affermato che ella, assieme all'onorevole Colia, ha sostenuto in Consiglio la stessa posizione assunta in sede di Commissione.

CARDIA. Così era sembrato anche a me, signor Presidente; i giornalisti, che sedevano vicini all'oratore, però, stamattina hanno riferito proprio l'opposto. Comunque, il nostro orientamento, è espresso chiaramente nei due ordini del giorno che ora illustro.

Il primo ordine del giorno, quello Cardia - Zucca - Sotgiu Girolamo - Colia, riassume le no-

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

stre vedute sul problema generale delle attività armatoriali in Sardegna. Esso impegna la Giunta ad un'azione politica contro i monopoli e ad intervenire presso il Governo centrale perchè siano migliorati gli attuali servizi marittimi di linea e perchè sia riesaminata l'intera questione dei servizi « sovvenzionati ». Esso inoltre impegna la Giunta a presentare sollecitamente al Consiglio un disegno di legge che disciplini il settore dell'armamento e della navigazione.

Non mi pare sia fondata l'obiezione sollevata, nei confronti di quest'ordine del giorno, dall'Assessore all'industria e commercio. L'onorevole Serra ha sostenuto che la Regione non ha la potestà di legiferare nel settore dell'armamento e della navigazione. Ora vien fatto di considerare che, in questo settore, la Regione ha già emanato diverse leggi. Noi chiediamo che queste leggi frammentarie, particolaristiche, vengano sostituite ed ampliate da una legge organica di portata generale.

Il secondo ordine del giorno riassume le nostre vedute sul problema particolare del disegno di legge numero 54. Noi non siamo contrari ad un intervento diretto della Regione nel settore delle attività armatoriali, noi non siamo neanche contrari ad una diretta partecipazione della Regione al capitale della Sardamare. Abbiamo invece criticato l'operato della Giunta, che si serve di una legge, di un provvedimento cioè di portata generale, allo scopo di ottenere un'autorizzazione ad emanare un atto amministrativo di portata particolarissima. Mi pare che la fondatezza di questa nostra critica sia dimostrata dal fatto che l'Assessore Serra, nel suo intervento, ha dovuto affrontare diffusamente il delicato problema da noi sollevato. L'Assessore Melis, poi, si è ritenuto in dovere di illustrare al Consiglio la situazione in cui versa oggi la Sardamare, soffermandosi persino sui provvedimenti che la Giunta intende prendere nei confronti di questa Società.

Orbene, noi chiediamo che si vada avanti sulla strada tracciata dall'Assessore Melis. Siamo grati alla Giunta per averci fatto conoscere i suoi orientamenti sulla questione della Sardamare. Vorremmo che agli stessi principii la Giunta si ispirasse nella sua azione futura. Vorremmo che essa, prima di emanare un provve-

dimento definitivo, facesse conoscere al Consiglio i termini esatti in cui la partecipazione azionaria della Regione alla Sardamare dovrà configurarsi.

Onorevoli colleghi della Giunta, se voi desiderate veramente un voto unanime del Consiglio, se voi veramente volete emanare provvedimenti ispirati alla difesa degli interessi generali della Sardamare, non potete negare la vostra approvazione a quest'ordine del giorno. Se voi approverete il nostro ordine del giorno, forse il disegno di legge numero 54 verrà approvato all'unanimità. Se questo voi non farete, tutte le nostre critiche rimarranno valide. Il disegno di legge numero 54 verrà, sì, approvato, ma non all'unanimità, e voi vi assumerete una grave responsabilità.

PRESIDENTE. La Giunta ha facoltà di esprimere il suo parere.

MELIS, *Assessore agli enti locali e trasporti*. Devo ripetere alcune considerazioni già svolte, sia dall'onorevole Serra che da me, durante la discussione del disegno di legge. La Giunta sa perfettamente quale responsabilità si assume: la responsabilità che le deriva dall'applicazione dell'articolo 11 della legge regionale 7 maggio 1953, numero 22. Tengo però a precisare che ad ogni consigliere è lecito promuovere una discussione sugli atti amministrativi della Giunta. Quando la Giunta emana un determinato provvedimento, ogni consigliere, con un'interpellanza, con un'interrogazione, con una mozione, può chiedere dei chiarimenti. (*Interruzione del consigliere Sotgiu Girolamo*).

Onorevole Sotgiu, noi tentiamo di sveltire i procedimenti.

Dicevo che ogni consigliere, se lo ritiene opportuno, può provocare una discussione ampia e circostanziata su un atto amministrativo messo in essere dalla Giunta. Ma la sola Giunta ha la potestà amministrativa, onorevoli colleghi dell'opposizione di sinistra. E' un principio di diritto costituzionale, questo; e ad esso noi non vogliamo derogare. Voi, colleghi dell'opposizione di sinistra, al nostro posto vi comportereste allo stesso modo.

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORRIAS ALFREDO, *Presidente della Giunta*. Vorrei dire alcune parole sull'ordine del giorno Cardia - Zucca - Sotgiu Girolamo - Colia. Così come ha detto, nel suo intervento, l'onorevole Assessore all'industria e commercio, la Giunta è disposta ad accettare quest'ordine del giorno se esso viene modificato. La Giunta non può accettare quella parte di esso che si riferisce alla sollecita presentazione di un disegno di legge che disciplini organicamente il settore dell'armamento e della navigazione. Non possiamo accettare il principio secondo il quale il disegno di legge al quale si allude nell'ordine del giorno debba essere presentato sollecitamente. Comunque, se i colleghi dell'opposizione non intendono apportare alcuna modifica al loro ordine del giorno, la Giunta lo accoglierà come raccomandazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Cardia ha facoltà di esprimere il suo parere.

CARDIA. Intendiamo mantenere l'attuale formulazione dell'ordine del giorno. Comunque esso potrebbe essere messo in votazione per divisione.

CASTALDI. Si potrebbe introdurre una modifica all'ordine del giorno nel senso...

PRESIDENTE. Onorevole Castaldi, non ritengo sia opportuno protrarre ancora a lungo la discussione o attendere che degli emendamenti vengano ancora formulati.

CASTALDI. Sono d'accordo. Voterò contro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto in votazione per divisione l'ordine del giorno Cardia - Zucca - Sotgiu Girolamo - Colia. Chi approva il primo comma dell'ordine del giorno alzi la mano.

(E' approvato).

PRESIDENTE. Chi approva il secondo comma alzi la mano.

(E' approvato).

PRESIDENTE. Chi approva il terzo comma alzi la mano.

(E' approvato).

PRESIDENTE. Chi approva il quarto comma, contraddistinto dal numero 2), alzi la mano. (Viene richiesta la controprova). Chi non approva alzi la mano.

(Non è approvato).

PRESIDENTE. E' pervenuta regolare richiesta di votazione a scrutinio segreto sull'ordine del giorno Zucca - Cardia - Colia.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ASQUER.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sull'ordine del giorno Zucca - Cardia - Colia.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CORRIAS EFISIO.

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	53
votanti	52
maggioranza	27
favorevoli	27
contrari	25
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Amicarelli - Asquer - Azzena - Bernard - Borghero - Brotzu - Cadeddu - Campus - Canalis - Cardia - Castaldi - Casu - Cerioni - Cherchi - Colia - Corona Loddo Claudia - Corrias Alfredo - Cosu - Cottoni - Covacovich - Crespellani - Del Rio - Deriu - Dessanay - Diaz - Falchi Pierina - Fancello - Filigheddu - Fiori - Frau - Gardu - Giua Angelo - Giua Elio - Ibba - Lay - Manca - Marras - Masia - Medda - Melis - Muretti -

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

Nioi - Pasolini - Pirastu - Prevosto - Sanna - Serra - Soggiu Piero - Sotgiu Girolamo - Spano - Stara - Torrente.

Si è astenuto: Presidente Corrias Efisio).

SOTGIU GIROLAMO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SOTGIU GIROLAMO. Ritiro la richiesta di votazione a scrutinio segreto sul passaggio alla discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Metto in votazione il passaggio all'esame degli articoli. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

DESSANAY, Segretario:

Art. 1

Alla legge regionale 7 maggio 1953, numero 22, recante provvidenze dirette a promuovere e favorire lo sviluppo delle attività industriali e commerciali in Sardegna, è aggiunto il seguente articolo:

« Articolo 10 bis — Le disposizioni di cui agli articoli precedenti sono estese alle imprese di navigazione di preminente interesse regionale, con sede legale e domicilio fiscale nonchè porto d'armamento nel territorio della Regione sarda, aventi per oggetto della propria attività la gestione di servizi di navigazione di particolare importanza per i traffici tra i porti sardi e tra la Sardegna e gli scali fuori dell'Isola, anche se già esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge ».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto in votazione l'articolo 1. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 2.

DESSANAY, Segretario:

Art. 2

La presente legge è dichiarata urgente ai sensi e nelle forme dell'articolo 33 dello Statuto speciale per la Sardegna, ed entrerà in vigore il giorno della pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto in votazione l'articolo 2. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: « Disposizioni aggiuntive alla legge regionale 7 maggio 1953, n. 22 ».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	53
votanti	52
maggioranza	27
favorevoli	38
contrari	14
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Amicarello - Asquer - Azzena - Bernard - Borghero - Brotzu - Cadeddu - Campus - Canalis - Cardia - Castaldi - Casu - Cerioni - Cherchi - Colia - Corona Loddo Claudia - Corrias Alfredo - Cosu - Cottoni - Covacovich - Crespellani - Del Rio - Deriu - Dessanay - Diaz - Falchi Pierina - Fancello - Filigheddu - Fiori - Frau - Gardu - Giua Angelo - Giua Elio - Ibba - Lay - Manca - Marras - Masia - Medda - Melis - Muretti - Nioi - Pasolini - Pirastu - Prevosto - Sanna - Serra - Soggiu Piero - Sotgiu Girolamo - Spano - Stara - Torrente.

Si è astenuto: Presidente Corrias Efisio).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio riprenderanno domani mattina alle ore 11 con la discussione del disegno di legge « Servizi antin-

II LEGISLATURA

XCV SEDUTA

20 LUGLIO 1954

cendi nelle campagne » e della legge « Partecipazione della Regione ai fondi di dotazione e speciale; prestazione di garanzia per emissioni di obbligazioni C.I.S. » rinviata dal Governo centrale.

La seduta è tolta alle ore 21 e 45.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1955