

**CCXCIV SEDUTA**

(ANTIMERIDIANA)

**MARTEDÌ 13 MARZO 1956**

•••

**Presidenza del Presidente CORRIAS****INDICE**

|                                                                                                                                    | Pag.      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Assenze per più di cinque giorni . . . . .                                                                                         | 5533      |
| <b>Comunicazioni del Presidente:</b>                                                                                               |           |
| PRESIDENTE . . . . .                                                                                                               | 5533-5534 |
| SERRA . . . . .                                                                                                                    | 5534      |
| <b>Interrogazioni (Svolgimento):</b>                                                                                               |           |
| BROTZU, Presidente della Giunta . . . . .                                                                                          | 5535      |
| ZUCCA . . . . .                                                                                                                    | 5536      |
| GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo . . . . .                                                                       | 5537-     |
|                                                                                                                                    | 5538-5539 |
| PINNA . . . . .                                                                                                                    | 5538      |
| <b>Mozione (Per la discussione):</b>                                                                                               |           |
| FIORI . . . . .                                                                                                                    | 5534      |
| PRESIDENTE . . . . .                                                                                                               | 5534      |
| BROTZU, Presidente della Giunta . . . . .                                                                                          | 5534      |
| <b>Mozioni sulla situazione e sull'ammodernamento delle Ferrovie meridionali sarde (Continuazione della discussione abbinata):</b> |           |
| BORGHERO . . . . .                                                                                                                 | 5539      |
| MELIS . . . . .                                                                                                                    | 5542-5546 |
| CASTALDI . . . . .                                                                                                                 | 5545      |
| DESSANAY . . . . .                                                                                                                 | 5546-5547 |
| PRESIDENTE . . . . .                                                                                                               | 5547      |
| ZUCCA . . . . .                                                                                                                    | 5548      |
| <b>Sulla sospensione dei lavori in una miniera della «Pertusola»:</b>                                                              |           |
| COLIA . . . . .                                                                                                                    | 5534      |
| PRESIDENTE . . . . .                                                                                                               | 5535      |
| DERIU, Assessore al lavoro e artigianato . . . . .                                                                                 | 5535      |

Assenze per più di cinque giorni.

**PRESIDENTE.** Comunico i nomi dei consiglieri regionali che si sono astenuti dall'intervenire alle sedute del Consiglio per più di cinque giorni consecutivi: Campus, settima assenza.

**Comunicazioni del Presidente.**

**PRESIDENTE.** Comunico che il Rappresentante del Governo nella Regione Sarda ha inviato la seguente lettera: «Legge regionale 26 gennaio 1956: "Istituzione di un posto di Direttore dei servizi nell'organico dell'Assessorato all'igiene e sanità". La Presidenza del Consiglio dei Ministri mi incarica di comunicare che, a seguito dei chiarimenti forniti dal Presidente della Regione, viene revocato il rinvio della legge regionale 20 gennaio 1956: "Istituzione di un posto di Direttore dei servizi nell'organico dell'Assessorato all'igiene e sanità"; rimane conseguentemente annullata la lettera precedente concernente il rinvio».

Inoltre il Rappresentante del Governo ha inviato la seguente lettera: «Legge regionale 31 gennaio 1956: "Controlli sulle Province e sui Comuni". D'incarico della Presidenza del Consiglio dei Ministri comunico che la legge regionale 31 gennaio 1956, concernente i "Controlli sulle Province e sui Comuni", viene dal Governo rinviata a nuovo esame del Consiglio regionale, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 33 dello Statuto speciale, per i seguenti moti-

*La seduta è aperta alle ore 11 e 15.*

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

II LEGISLATURA

CCXCIV SEDUTA

13 MARZO 1956

vi: 1) perchè gli articoli 1, 8, 19, 20, 21 e 22 trattano materia non compresa nella competenza legislativa della Regione, alla quale l'articolo 46 dello Statuto riserva il solo controllo sugli atti degli Enti locali; 2) perchè l'articolo 15, devolvendo le attribuzioni rimaste al Consiglio di Prefettura, eccede parimenti i limiti della competenza della Regione; 3) perchè gli articoli 2, 4, 6, 10 e 11 contrastano con i principi delle leggi dello Stato; 4) perchè l'articolo 17 contrasta con i principi delle leggi dello Stato e con il principio dell'ordinamento giuridico dello Stato che riserva al Governo nazionale il potere di annullamento straordinario degli atti illegittimi. Farò seguito con lettera esplicativa».

SERRA (D.C.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERRA (D.C.). Vorrei pregare l'onorevole Presidente di voler — qualora lo ritenga opportuno — far ciclostilare la lettera del Rappresentante del Governo concernente il rinvio della legge regionale 31 gennaio 1956 e di volerla trasmettere immediatamente alla prima Commissione, in modo che la Commissione possa essere investita della materia prima ancora che vengano distribuite le relazioni a stampa.

PRESIDENTE. Onorevole Serra, nella lettera della quale ho dato testè lettura i motivi di rinvio sono indicati molto sinteticamente. Mi pare opportuno quindi attendere che giunga la lettera esplicativa già annunciata, in modo da offrire alla Commissione maggiori elementi di giudizio. Comunque do assicurazione che, appena possibile, le due lettere saranno con la massima sollecitudine stampate e distribuite alla Commissione.

Per la discussione di mozione.

FIORI (P.S.I.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FIORI (P.S.I.). Diversi mesi fa, un gruppo di consiglieri socialisti e comunisti ha presen-

tato una mozione sui patti agrari, mozione che ancora non è stata inserita nell'ordine del giorno. Prego la Presidenza di volerla includere nell'ordine del giorno della prossima tornata.

PRESIDENTE. Onorevole Fiori, per questa mozione, come per tutte le altre, avevo sollecitato la Presidenza della Giunta affinché fissasse la data di discussione; poichè il nome del primo firmatario di questa mozione è quello dell'onorevole Cherchi, che è assente, non avevo ritenuto di dover far pressione in questo senso, perchè mi era stato detto che sarebbe stato opportuno attendere il ritorno dell'onorevole Cherchi.

Comunque, poichè ella afferma che la mozione può essere discussa anche dagli altri firmatari, prego la Presidenza della Giunta di pronunciarsi con la maggiore sollecitudine al riguardo.

BROTZU (D.C.), *Presidente della Giunta*. Il Presidente della Giunta non ha niente in contrario che questa mozione sia discussa appena i lavori del Consiglio permetteranno di farlo, eventualmente anche in questa tornata.

PRESIDENTE. Allora, onorevole Fiori, la mozione sarà inserita nell'ordine del giorno di questa tornata e sarà discussa non appena i lavori del Consiglio lo permetteranno.

Sulla sospensione dei lavori in una miniera della «Pertusola».

COLIA (P.S.I.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLIA (P.S.I.). Signor Presidente, credo che ella sia certamente informato, attraverso i comunicati dei competenti organi sindacali e anche attraverso la stampa, che si è venuta a creare una situazione abbastanza pericolosa nelle miniere della Pertusola a Buggerru. Data la situazione tesa che esiste in quella zona, vorrei pregarla di invitare l'onorevole Assessore al lavoro o l'onorevole Assessore all'industria di informarci sui motivi per i quali ben 300 operai

non hanno ancora ripreso il lavoro. Da una parte si sostiene giustamente che i lavoratori non possono andare a lavorare in posti isolati, dall'altra parte la Direzione dell'azienda insiste nelle sue posizioni: o gli operai continuano a lavorare in queste condizioni, oppure verranno licenziati 300 di essi. La situazione è talmente aggrovigliata che io ritengo opportuno che il Capo del distretto minerario, che più volte io in questa sede ho definito uomo senza spina dorsale, compia dei sopralluoghi. Inoltre rinnovo ancora una volta l'istanza che il Consiglio regionale — se ciò è possibile — si faccia promotore di una inchiesta sul funzionamento dell'Ufficio delle miniere di Iglesias.

**PRESIDENTE.** Onorevole Colia, le faccio presente che il suo non può venir considerato un richiamo all'ordine del giorno, per cui posso al massimo richiamare l'attenzione della Presidenza della Giunta sull'argomento da lei segnalato, e invitare l'onorevole Assessore al lavoro a fornire i chiarimenti richiesti.

**DERIU (D.C.), Assessore al lavoro e artigianato.** La Giunta si è vivamente preoccupata della situazione che si è determinata nelle miniere di Buggerru, soprattutto a seguito del disastro accaduto alcuni giorni fa. Mi pare di poter comunicare al Consiglio che la situazione stessa va normalizzandosi; dopo un primo allarme per il disastro di domenica scorsa, vi era stata una comprensibile e legittima reazione da parte delle maestranze. A seguito di questa reazione, la Direzione della miniera aveva ritenuto opportuno, per motivi di cautela, sospendere l'ingresso dei lavoratori in miniera; d'altronde gli stessi lavoratori, nella impossibilità di formare le compagnie di lavoro al completo, si erano rifiutati di riprendere il lavoro.

Io ho immediatamente chiesto notizie all'Ispettorato del lavoro per la parte di sua competenza, e all'Ufficio distrettuale delle miniere; tali Uffici mi hanno fornito notizie un po' sommarie, però mi hanno anche assicurato che entro questo pomeriggio mi forniranno notizie più dettagliate, notizie che mi premurerò di comunicare all'onorevole Consiglio. Assicuro, comunque, che da parte nostra la situazione è se-

guita con vivo interesse e con comprensibile allarme, anche per quanto riguarda la sicurezza dei minatori durante il lavoro.

#### Svolgimento di interrogazioni.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni. La prima è dell'onorevole Zucca all'Assessore all'igiene e sanità. Se ne dia lettura.

**BERNARD, Segretario:**

«Per conoscere se gli sia nota la situazione anormale esistente nell'amministrazione degli Ospedali riuniti di Cagliari, che si trova da sei mesi in regime commissariale; e se non intende intervenire per far nominare il nuovo consiglio di amministrazione, anche in considerazione del fatto che il Commissario è assente e difficilmente potrà espletare le sue funzioni essendo stato chiamato a dirigere il personale dell'A.C.I.S. a Roma. L'interrogazione ha carattere di urgenza». (458)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Presidente della Giunta ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**BROTZU (D.C.), Presidente della Giunta.** Rispondo direttamente io a questa interrogazione dato che l'Assessore all'igiene e sanità è indisposto. Penso anzi di interpretare il pensiero di tutti inviandogli un affettuoso augurio di pronta guarigione, in modo che presto possa tornare nuovamente fra noi. Inoltre mi trovo in condizione di poter rispondere perchè, come sa l'interrogante, ho seguito da vicino la questione dell'amministrazione ospedaliera.

Innanzitutto devo far notare che qualcosa è modificato, rispetto a quanto è detto nel testo dell'interrogazione, perchè intanto il commissario è stato sostituito, e l'attuale commissario, il ragioniere Alfieri, risiede a Cagliari e segue attentamente la situazione dell'amministrazione ospedaliera, mirando soprattutto a una relativa sistemazione finanziaria dell'ente, e mirando anche a superare alcune difficoltà che si erano verificate per quanto concerneva special-

## II LEGISLATURA

## CCXCIV SEDUTA

13 MARZO 1956

mente i rapporti con l'amministrazione universitaria. Sono state infatti riprese le trattative per rinnovare la convenzione che era scaduta da parecchio tempo. La ragione per cui non è stato ancora nominato il nuovo consiglio di amministrazione è questa: alcuni enti ai quali è demandata la nomina degli amministratori dell'Ospedale — come è noto due sono nominati dal Consiglio comunale, uno dal Consorzio antitubercolare e due dalla Prefettura — non hanno provveduto alle designazioni. Non appena questi atti formali saranno stati compiuti, sarà doveroso arrivare alla costituzione degli organi normali dell'amministrazione, ed io sono del parere che le gestioni commissariali debbano durare il tempo più breve possibile, e debbano avere l'unico fine di risolvere situazioni momentanee, senza peraltro affrontare problemi fondamentali dell'amministrazione stessa. Quindi, per quanto ci riguarda, insisteremo affinché gli enti che ancora non lo hanno fatto designino gli amministratori.

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

**ZUCCA (P.S.I.).** Io ringrazio l'onorevole Presidente della risposta e mi associo ben volentieri all'augurio che l'onorevole Assessore all'igiene e sanità possa presto riprendere il suo posto di lavoro.

Circa la sostanza dell'interrogazione io prendo atto dell'avvenuto miglioramento della situazione: Dato che l'attuale commissario risiede *in loco* la situazione si presenta indubbiamente più favorevole rispetto a quella esistente nel momento in cui ho presentato l'interrogazione. E non ho neppure nulla da eccepire circa la persona che attualmente ricopre la carica di commissario, perchè mi consta che si tratta di persona degna di rispetto e anche abbastanza al corrente della situazione.

Vorrei piuttosto prospettare all'onorevole Presidente della Giunta il fatto che la mancata nomina del consiglio di amministrazione in questo caso pare dipenda, almeno stando alle notizie delle quali dispongo, non tanto dalla noncuranza degli enti che hanno il compito di de-

signarne i membri, quanto dalla difficoltà che questi enti hanno incontrato nel reperire persone disposte ad affrontare la situazione piuttosto catastrofica dell'ospedale civile di Cagliari. La situazione quindi è ancora più preoccupante, perchè se si trattasse di noncuranza, le pressioni della Giunta potrebbero facilmente determinare un superamento di questa situazione, ma trattandosi invece di difficoltà nel trovare uomini disposti ad entrare nel consiglio di amministrazione per risolvere la situazione, evidentemente un incremento della Giunta in questo senso rimarrebbe privo di risultati. Piuttosto, dato che l'Ospedale civile di Cagliari ha indubbiamente una grande importanza, che supera i limiti della città di Cagliari — e vorrei dire addirittura della Provincia di Cagliari — per la Giunta si tratta, a mio parere, di vedere se direttamente o indirettamente non si possa affrontare questa situazione, che diventa cancerosa ogni giorno di più, per i terribili passivi, per gli enti che non pagano, eccetera. Quindi, a mio parere, l'Amministrazione regionale dovrebbe intervenire presso i competenti organi centrali affinché la situazione dell'Ospedale civile di Cagliari sia risanata dalle fondamenta, perchè diversamente l'Ospedale civile, che attualmente è il maggiore ente cittadino preposto all'assistenza ospedaliera, finirà per non funzionare come deve funzionare.

Io quindi suggerirei all'onorevole Presidente della Giunta e all'onorevole Assessore all'igiene e sanità, quando ritornerà al suo posto di lavoro, di riesaminare dalle fondamenta la situazione, perchè mi consta — ripeto — che la mancata nomina del consiglio di amministrazione, cioè la designazione dei componenti da parte degli enti, non è dovuta tanto alla noncuranza degli enti stessi, quanto al fatto che nessuno vuole accollarsi una grave eredità come quella dell'Ospedale civile di Cagliari. Ecco perchè, nel ringraziare l'onorevole Presidente della Giunta, vorrei pregarlo di prendere atto di quanto io ho detto.

**PRESIDENTE.** Segue una interrogazione degli onorevoli Pinna e Caput all'Assessore al turismo. Se ne dia lettura.

BERNARD, *Segretario*:

«Per conoscere quale parte egli ed il suo Assessorato abbiano avuto nella pubblicazione nel numero speciale, dedicato alla Sardegna, della rivista «L'Illustrazione Italiana», e dell'album di tavole e riproduzioni fotografiche a colori edito dalla rivista «Sardegna»; e se corrisponda al vero che tanto per l'una quanto per l'altra pubblicazione sia stato erogato, in qualsivoglia forma, un congruo contributo della Regione, la quale, attraverso i suoi organi competenti e nell'intento di divulgare fuori dell'Isola le bellezze e gli aspetti caratteristici della Sardegna, avrebbe fornito agli editori anche le opportune indicazioni sul materiale turistico, folcloristico, artistico, eccetera da pubblicare. L'interrogante domanda altresì di conoscere i motivi per i quali e l'una e l'altra pubblicazione ostentino la mancanza di una pur sola riproduzione illustrativa delle più conosciute e più celebrate località turistiche della Sardegna, quali La Maddalena con Caprera, Tempio, Alghero (per citare solo alcune di quelle poco intelligentemente omesse), o di un sia pur brevissimo accenno agli aspetti paesaggistici, folcloristici, artistici, archeologici e (perché no?) gastronomici, eccetera relativi alle suddette località, come invece abbondantemente e confusamente è stato fatto per altre località della Sardegna, pur degnissime di segnalazione, e per altri suoi aspetti, non tutti — in verità — degni di divulgazione e di esaltazione». (506)

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

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. La pratica relativa alla pubblicazione del numero speciale della rivista «L'Illustrazione Italiana» dedicato alla Sardegna, per la quale è stato effettivamente deliberato un contributo della Regione, era stata iniziata dal mio predecessore onorevole Masia, che aveva preso accordi con l'editore Livio Garzanti per la pubblicazione del numero nel Natale 1954.

Per mancanza del tempo necessario a prov-

vedere alla raccolta del materiale con calma, si decise all'ultimo momento di rimandare al Natale 1955 la edizione speciale.

La casa editrice Garzanti mandò in Sardegna, nel mese di ottobre ultimo scorso, il signor Edoardo Mari che, dovendo curare la effettuazione di riprese fotografiche nelle diverse località dell'Isola, mi chiese una lettera di presentazione. Nella lettera mi rivolsi alle Autorità, enti e uffici, pregando di concedere cortese assistenza e ogni possibile facilitazione nell'interesse e per la conoscenza del nostro patrimonio artistico e folcloristico.

Nel novembre, il dottor Gori, direttore responsabile de «L'Illustrazione Italiana», chiese la mia collaborazione con un articolo da pubblicare nella rivista, e nel contempo mi mandò uno schema del numero, schema che (mi specificò) era stato trasmesso anche a sua eccellenza Segni.

Nel sommario figuravano diversi argomenti interessanti la Sardegna, e seppure non poteva essere, necessariamente, illustrata ogni località, venivano citate le zone di particolare interesse turistico, fra le quali non poteva essere trascurata Alghero, che doveva apparire in un articolo di Carlo Bo dal titolo «Ritratto di Alghero». Del resto do lettura dello schema che nel novembre scorso mi fu trasmesso dal dottor Gori: articolo del Presidente del Consiglio, sua eccellenza Segni; articolo del Presidente della Regione Sarda; articolo dell'Assessore al turismo della Regione; Giuseppe Dessy: «Ritratto di Cagliari e della sua gente»; Lilliu: «Nuraghi e bronzetti»; Cocco Ortu: «L'avvocatura in Sardegna»; Gennaro Pesce: «Scavi di Nora»; Salvatore Cambosu: «I reduci della Brigata Sassari» e «Racconto»; Enrico Falqui: «La giovane letteratura»; Carlo Bo: «Ritratto di Alghero»; Nicola Adelfi: «Invito turistico alla Sardegna»; Italo Pietra: «Ritratto di Nuoro» e «Itinerario sardo»; Giovanni Ansaldo: «Ritratto di Sassari» e «La cucina e i vini»; Franco Venturi: «Esperienza di un docente universitario in Sardegna»; Marco Valsecchi: «Le cattedrali»; Michele Saba: «La stampa in Sardegna»; Arnaldo Bocelli: «Grazia Deledda»; David Herbert Lawrence: «Pagine inedite».

sulla Sardegna»; Angelo Corsi: «Previdenza sociale in Sardegna»; Carlo Alberto Petrucci: «Incisori e pittori sardi»; Stefano Corsico: «Orgosolo».

Nello schema mancava, per esempio, un articolo sui caolini di Seui che è apparso, mentre altri articoli di cui era stata annunciata la pubblicazione non sono stati pubblicati. Purtroppo la pubblicazione non è stata del tutto fedele allo schema iniziale e ciò è stato fatto osservare alla Casa editrice in una lettera recente.

Devo dire, d'altra parte, che per quanto riguarda le località turistiche di grande interesse della Provincia di Sassari, fra le quali l'onorevole interrogante indica Alghero, La Maddalena e Tempio, il fatto che della redazione facesse parte, o comunque con essa collaborasse un noto pubblicista sassarese, dava a noi dell'Assessorato ogni massima garanzia. E, comunque, ripeto, nello schema era compreso un articolo di Carlo Bo dal titolo: «Ritratto di Alghero».

Per quanto riguarda poi la pubblicazione dell'album, al quale pure fanno cenno gli onorevoli interroganti, si precisa che in esso non si è voluta ostentare nessuna omissione, nè vi sarebbe stato alcun motivo per farlo. Si tratta semplicemente di una raccolta di fotografie a suo tempo pubblicate nella rivista «Sardegna», fotografie che riproducono costumi sardi e opere artistiche. Una sola fotografia, quella relativa alla grotta del Bue Marino, è di natura panoramica, ed è stata scelta (non da me) perchè era l'unica del genere a suo tempo pubblicata nella rivista «Sardegna». Debbo dire che proprio il fatto che questo album a colori contenga tavole riprodotte e già pubblicate ha ridotto enormemente il costo di questo album — che pure è stato generalmente apprezzato — tanto che il costo di ognuna delle 12 tavole a colori che lo compongono è di poco superiore a quello di una cartolina illustrata.

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

**PINNA (M.S.I.).** Signor Presidente, onorevoli colleghi, la risposta potrebbe anche la-

sciarmi soddisfatto se l'onorevole Assessore non avesse omesso di rispondere proprio sulla sostanza della mia interrogazione, poichè parrebbe dalla sua risposta che io mi sia lamentato di cose delle quali, in verità, non mi sono affatto lamentato. Il numero speciale de «L'Illustrazione Italiana» — egli ha detto — voleva costituire un panorama illustrativo della vita sarda, in tutti i suoi aspetti, una pubblicazione degna di lode, una iniziativa degna di altrettanta lode. Ma in un panorama illustrativo della vita sarda, in tutti i suoi aspetti, non dovevano mancare alcuni aspetti che pure la Regione ha tenuti presenti, quando ha dovuto spendere somme considerevoli per valorizzarli. Parlo degli aspetti turistici e paesaggistici, degli aspetti folcloristici, degli aspetti gastronomici (perchè anche a questo aspetto particolare della vita sarda non era dedicato alcun accenno in quel numero de «L'Illustrazione Italiana»). Io, nella interrogazione, ho indicato solo qualcuna di queste manchevolezze; ho indicato, per esempio, la mancata citazione di La Maddalena, perchè so che a La Maddalena la Regione ha profuso molti dei pochi quattrini di cui dispone, per creare una stazione turistica che offre come particolari attrattive la pesca subacquea, sport particolarmente in voga, e la possibilità di visitare la vicina Caprera. Ma su tutto questo nella rivista «L'Illustrazione Italiana», che pur ambiva presentare un panorama completo della vita sarda, anche sotto i suoi aspetti artistici, non è contenuto neppure un accenno, così come nessun accenno è stato fatto a Tempio.

Per quanto riguarda poi le tavole a colori contenute nell'album augurale, mi permetta di dirle, onorevole Assessore, che non è esatto affermare che quell'album fosse un compendio completo delle illustrazioni a colori apparse sui numeri della rivista «Sardegna», edita dalla Regione, o almeno con i quattrini della Regione, perchè in tutti i numeri della rivista «Sardegna» sono state pubblicate riproduzioni fotografiche delle più importanti località di interesse turistico, fra le quali Alghero...

**GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo.** Non è vero.

PINNA (M.S.I.). Se avessi saputo che la mia interrogazione sarebbe stata svolta oggi, avrei portato con me tutti i numeri della rivista «Sardegna»: avrei potuto così dimostrarle, onorevole Assessore, che in essa sono state pubblicate numerose fotografie di Alghero.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Non si trattava però di tavole a colori.

PINNA (M.S.I.). Vi erano anche tavole a colori. E poichè non tutte le tavole sono state pubblicate nuovamente, evidentemente è stata operata una scelta, ed io ho tutto il diritto di criticare le omissioni conseguenti a questa scelta.

D'altronde il discorso è valido non soltanto per Alghero, La Maddalena e Tempio, ma anche per tanti altri aspetti della vita turistica sarda. Io non avrei avuto nulla da dire se l'Assessorato al turismo non avesse dato un indirizzo a questo lavoro, non avesse cioè fornito alla società editoriale il materiale occorrente. Ho visto, anzi, che nel numero de «L'Illustrazione Italiana» era trattato un aspetto che, in verità, era tutt'altro che degno di divulgazione e di esaltazione. Si trattava del banditismo, di Orgosolo e della tomba di Tandeddu, e a me pare che questo argomento fosse trattato con un certo tono di esaltazione.

Questi fatti mi hanno indotto a presentare questa interrogazione, alla quale l'onorevole Assessore ha dato una risposta che possono ritenere solo in parte soddisfacente.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Domando di parlare per un chiarimento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. A completamento della mia risposta dichiaro che nessuna delle tavole fuori testo a colori pubblicate nella rivista «Sardegna» riguarda Alghero e le sue grotte. Se l'onorevole Pinna vorrà controllare esaminando

con attenzione la raccolta della rivista, potrà darmi atto che la mia risposta è esatta.

**Continuazione della discussione abbinata di mozioni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione abbinata della mozione Ibba - Borghero - Manca - Prevosto sulla situazione delle Ferrovie meridionali sarde e della mozione urgente Colia - Sanna - Zucca - Asquer - Fiori concernente l'ammodernamento delle Ferrovie meridionali sarde ed il licenziamento di 250 lavoratori. E' iscritto a parlare l'onorevole Borghero. Ne ha facoltà.

BORGHERO (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, gli oratori che mi hanno preceduto in questa discussione credo abbiano sufficientemente illustrato all'onorevole Consiglio i motivi politici, economici, sociali che ci hanno indotto, nel novembre 1955, a presentare questa mozione. E oltre che sui motivi, hanno richiamato l'attenzione dell'onorevole Consiglio anche sulle preoccupazioni non solo dei 700 lavoratori occupati nelle Ferrovie meridionali sarde, ma di tutte le popolazioni del Sulcis, che da queste ferrovie sono servite e per le quali queste ferrovie costituiscono il solo mezzo di comunicazione che le collega al resto dell'Isola. Queste apprensioni e queste preoccupazioni ritengo siano pienamente giustificate, anche se qualche provvedimento è già stato preso. Non farò la storia delle Ferrovie meridionali, poichè è già stata fatta ampiamente dai colleghi Colia e Ibba. Ritengo che il Consiglio debba affrontare il problema delle Ferrovie meridionali sotto tutti i suoi aspetti e debba prendere una decisione ed assumere una posizione precisa sullo sviluppo da dare a queste Ferrovie meridionali sarde. Lo sviluppo delle ferrovie è stato richiesto unanimemente in una serie di convegni che si sono susseguiti in questi anni, creando un vasto movimento di opinioni che ha riunito tutte le categorie produttive dell'Isola, tutti i ceti sociali, tutte le Autorità politiche e religiose e le rappresentanze economiche e sindacali della zona. E si deve certamente all'unanimità che in questi convegni si è creata, alla forza di questo movimento, alla decisa volontà

## II LEGISLATURA

## CCXCIV SEDUTA

13 MARZO 1956

delle popolazioni del Sulcis, se ancora oggi le Ferrovie meridionali sono in vita e non hanno subito quel massiccio ridimensionamento così caro al dottor Landi.

E' strano che anche in questa circostanza riaffiori il nome di questo signore, nei confronti del quale sono risuonati diverse volte, in quest'Aula, accenti alquanto duri, da parte di tutti i settori, mi pare, soprattutto in occasione della discussione sul problema del bacino carbonifero. E tutte le volte che si è parlato del bacino carbonifero, è stato affermato da tutti che se l'attività di questo signore in Sardegna era stata apprezzabile per determinati gruppi monopolistici privati, per noi sardi ha costituito indubbiamente una grave iattura. Questo uomo, come voi sapete, dopo aver in Italia affossato la Terni, è venuto in Sardegna ad affossare il bacino carbonifero ed insieme pensava di distruggere anche le Ferrovie meridionali sarde. Ma ci si può domandare a questo punto, onorevoli colleghi, se questa azione sia stata determinata esclusivamente dalla volontà e dalle decisioni di quest'uomo o non sia piuttosto la conseguenza logica di un preciso indirizzo politico voluto dal Governo. Ed è proprio sotto questo aspetto, mi pare, che il Consiglio deve esaminare ed affrontare il problema di queste ferrovie. E' necessario che il Consiglio assuma una posizione energica e faccia comprendere chiaramente agli organi governativi interessati che la Regione Sarda vuole uscire dalle mezze misure e dai compromessi che danneggiano seriamente la nostra Isola, e che chieda immediatamente che le Ferrovie meridionali sarde vengano definitivamente statizzate e passino sotto il controllo della Delegazione di Cagliari delle Ferrovie dello Stato, previa liquidazione della gestione commissariale che ancora è in atto. E' chiaro che in questo passaggio debbono essere fatti salvi tutti i diritti delle maestranze, per le quali deve essere garantito l'assorbimento totale nei quadri e negli organici delle Ferrovie dello Stato. E non ci si può certo accontentare della promessa che i lavoratori verranno trasferiti ad altre aziende simili, perchè purtroppo quanto è accaduto altre volte nel bacino carbonifero ci ha dimostrato che il tra-

sferimento ad altra azienda è l'anticamera del licenziamento. Occorre inoltre che la Regione compia dei passi presso lo Stato perchè tra le ferrovie e la Società carbonifera sia stipulato un accordo a lunga scadenza per il trasporto del carbone del Sulcis, e ciò ad evitare che gruppi o persone interessate si facciano avanti per soddisfare i bassi fini speculativi denunciati ieri dal collega onorevole Colia, e diano l'assalto un'altra volta al trasporto del carbone, che in questo momento gode di provvisorie esenzioni. Ed è inutile affermare che questo pericolo non può esistere, dato che il trasporto con le ferrovie è più economico del trasporto su strada, perchè sappiamo quante e quali pressioni vengano esercitate oggi sia verso le aziende sia verso gli organi governativi — pressioni politiche da parte di uomini politici — per consentire nuovamente l'autotrasporto del carbone.

Onorevoli colleghi, onorevole Presidente della Giunta, onorevole Assessore ai trasporti, per scongiurare questo pericolo è necessario in primo luogo che ci si convinca della urgente necessità di respingere quell'indirizzo politico e quella linea di compressione produttiva che si vuole attuare per la Sardegna e che si sta attuando nel bacino carbonifero, ed è necessario che nella zona del Sulcis vengano immediatamente realizzati quei piani di industrializzazione che da tempo vengono sbandierati, ma che purtroppo rimarranno allo stato di studio chissà per quanto tempo ancora.

In secondo luogo è necessario che la Giunta regionale intervenga immediatamente, e con energia, per chiedere l'ammodernamento delle ferrovie del Sulcis, ammodernamento che non può essere effettuato se non dai Ministeri interessati. Nei convegni che su questo problema sono stati tenuti ad Iglesias, e specificatamente nel convegno del 4 marzo, maestranze, dirigenti e tecnici hanno ampiamente discusso questo argomento e hanno anche indicato come l'ammodernamento di quelle Ferrovie può e deve essere realizzato. Io non starò qui ad illustrarvi i lavori di quel convegno e ciò che in quel convegno è stato detto, poichè i colleghi che mi hanno preceduto hanno ampiamente il-



## II LEGISLATURA

## CCXCIV SEDUTA

13 MARZO 1956

lustrato questi aspetti. A me pare che la Giunta, che è, come tutti noi, in possesso degli atti di tutti i convegni che sono stati tenuti su questo problema, abbia il dovere di far esaminare questi atti dagli organi tecnici dell'Amministrazione regionale, di esprimere il suo parere, e di intervenire, dopo aver preso contatti con i dirigenti e le maestranze, presso il Ministero per sostenere l'urgente necessità di procedere all'ammodernamento di queste ferrovie, in modo da soddisfare le giuste richieste delle popolazioni del Sulcis.

Questo, onorevoli colleghi ed onorevole Presidente della Giunta, è quello che chiedono i 700 lavoratori delle Ferrovie meridionali sarde, è quello che chiede la popolazione di tutto il basso Sulcis, è quello che chiedono tutti i lavoratori di quella zona, è quello che chiede metà quasi della provincia di Cagliari. E, a mio giudizio, non si tratta soltanto di un problema di carattere sociale ed economico, ma soprattutto di un problema politico, di un problema di rinascita.

Proprio ieri sera, sotto la presidenza dell'onorevole Presidente, si è finalmente insediata la Commissione consiliare di rinascita, e ciò significa che questa mozione viene discussa sotto buoni auspici, ed io mi auguro che essa incontri l'unanime consenso di tutti i Gruppi di questo Consiglio — se è necessario si può anche ricercare una via d'intesa per concordare un unico ordine del giorno — in modo che di fronte al Governo il Consiglio regionale sardo, con alla testa la Giunta regionale, dimostri la volontà di non permettere che un altro grave colpo venga inferto a questa attività della nostra Isola. Questa è l'unica possibilità che noi abbiamo di far sì che queste ferrovie siano non solo mantenute, ma sviluppate, potenziate ed ammodernate secondo le esigenze tecniche, secondo i bisogni delle popolazioni e dei lavoratori. Anche se qualche provvedimento è stato già preso, per consolidare i risultati positivi già raggiunti è necessario che il Consiglio e la Giunta intervengano energicamente in questo senso. E' necessario, infine, che si arrivi immediatamente al passaggio definitivo dalla gestione commissariale alla amministrazione delle Ferrovie dello Stato; è necessario che si ga-

rantisca ai lavoratori la permanenza nei quadri e nei ruoli delle ferrovie stesse; è necessario che si sviluppi e si ammoderni queste ferrovie, altrimenti ci troveremo, come ci siamo già trovati altre volte, di fronte alla necessità di ridurre il personale per raggiungere la gestione economica dell'azienda: accadrebbe anche per le Ferrovie meridionali sarde quanto è già accaduto per Carbonia. Poichè questa ferrovia è importante non solo per i paesi del Sulcis, ma anche per tutte le altre zone che hanno con il Sulcis uno scambio continuo di passeggeri e di merci, il nostro modo di vedere mi pare che sia l'unico possibile, perchè non si può pensare di ridurre la potenza di questa ferrovia: si deve invece aumentarla e migliorare le condizioni di trasporto per i viaggiatori e per le merci, altrimenti, onorevoli colleghi, fra qualche mese o fra qualche anno, il più tardi, ci troveremo a dover affrontare ancora una volta il problema delle Ferrovie meridionali, e poichè l'occasione di affrontarlo ci è stata offerta oggi, noi pensiamo che la Giunta e il Consiglio regionale debbano assumere in questo momento una decisa posizione e debbano far di tutto perchè l'ammodernamento, che non ha avuto luogo quando la legge a favore delle ferrovie concesse offriva una grande possibilità, abbia luogo oggi, con i fondi del Ministero competente. La Giunta e il Consiglio devono anche lottare con decisione perchè queste ferrovie passino definitivamente, come è nell'aspirazione e nel desiderio di tutti i lavoratori, sotto la gestione dello Stato, e diventino un tronco delle Ferrovie dello Stato, in modo che alle popolazioni del Sulcis sia assicurata la tranquillità, e in modo che anche in questo settore non si attenti alle possibilità di sviluppo della nostra economia, alle possibilità di rinascita della nostra Isola.

Noi riteniamo che gli onorevoli colleghi degli altri settori condivideranno la nostra posizione e confidiamo che si possa arrivare a concordare un ordine del giorno che rispecchi la volontà di tutti i Gruppi di difendere, potenziare e sviluppare le Ferrovie meridionali sarde. (*Consensi*).

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

MELIS (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema che le mozioni numero 39 e 40 propongono all'attenzione del Consiglio, non è nuovo alle discussioni in quest'Aula, e non è nuovo neppure in sedi di assemblee di altra natura, ma pur sempre specificamente qualificate: dall'immediato dopoguerra ad oggi, è fra i problemi ciclicamente ricorrenti, segno questo di un faticoso travaglio che non ha ancora trovato soluzione adeguata e appagante.

In verità, durante l'ultimo decennio, si è verificato in Sardegna — e solo in Sardegna — il fatto unico e sorprendente di un tentativo tenacemente perseguito dallo Stato, attraverso i suoi Governi, inteso allo scardinamento del sistema ferroviario dominante nell'Isola. Mentre, cioè, in ogni altra parte d'Italia si procedeva e si procede non solo alla ricostruzione delle imponenti distruzioni arretrate dalla guerra alla rete ferroviaria, ma al potenziamento razionale e moderno di essa attraverso la costruzione di nuovi tronchi, il raddoppio dei binari in lunghissimi tratti, l'elettificazione, il rinnovo del parco rotabile, la creazione di splendidi monumenti architettonici per le stazioni, con impegni di pubblica spesa che hanno raggiunto e superato le centinaia di miliardi, per la Sardegna — e solo per la Sardegna — si è seriamente pensato alla opportunità di ridurre, di smantellare, di distruggere la gracile e rada intelaiatura ferroviaria esistente.

Le ragioni addotte erano capziosamente persuasive: è una rete arretrata — è stato detto — arretrata nell'armamento, nel materiale mobile, nelle strutture plano-altimetriche, nella distribuzione disarticolata e frammentaria, e produce servizi antieconomici, e perciò permanentemente passivi; di conseguenza, pochi i viaggiatori, scarso il volume delle merci trasportate.

Ma questo, onorevoli colleghi, è il discorso del cane che vuol mordersi la coda, è un girare a vuoto. Non si viaggia su ferrovie nelle quali si impiega 12 ore per percorrere 150 chilometri, e non ci si trasportano merci, le quali, oltre che all'incredibile ritardo debbono sottostare ad almeno tre trasbordi per trasferirsi, poniamo, da Mandas a Villamar, o da Villacidro ad Alghero.

In tali condizioni, però, lo smantellamento non costituisce una soluzione: la soluzione è nell'adeguamento dei mezzi, nella razionalizzazione dei servizi in relazione alle moderne esigenze del traffico.

Quanto ai passivi di gestione, anche a non voler considerare che un miglioramento della rete non può rimanere improduttivo di effetti positivi per l'incremento del traffico, così dei passeggeri come delle merci, c'è un altro discorso che noi siamo costretti amaramente a ripetere: la necessità di raggiungere costi economici di produzione e di gestione ci viene puntualmente opposta ogni volta che si discute di cose nostre, si tratti dell'azienda carbonifera di Stato — e cioè di Carbonia — o delle ferrovie in concessione. I patrii governanti si guardano bene dall'invocarla quando sono in giuoco le sorti delle tante industrie parassitarie dislocate, naturalmente, nel Nord, e pur abbondantemente protette, a spese di tutti, dalle barriere doganali; o quando — nel settore specifico — si colmano con normali stanziamenti di bilancio, per molte decine di miliardi l'anno, i passivi di gestione dell'azienda ferroviaria statale.

Purtroppo in Sardegna abbiamo il triste privilegio di avere una rete in concessione, a scartamento ridotto, che rappresenta il 75 per cento circa dell'intero nostro sistema ferroviario, contro una proporzione esattamente inversa nel restante territorio nazionale, ove la rete statale rappresenta il 75 per cento dell'intera rete ferroviaria. La semplice indicazione di questo rapporto spiega — anche troppo, a mio giudizio — la disinvoltura con cui, con pertinacia degna di miglior causa, i Governi cosiddetti nazionali hanno per lungo tempo caldeggiato lo smantellamento di gran parte delle ferrovie a scartamento ridotto: la sola vittima mortalmente colpita sarebbe stata la Sardegna, ove esse rappresentano il sistema di gran lunga preminente, con l'aggravante di una rete stradale ordinaria sulla cui insufficienza e inefficienza ci siamo lungamente soffermati di recente in questa stessa sede; il danno, invece, sarebbe stato senza paragone minore nelle altre regioni, non solo meglio servite dalle strade ordinarie, ma più agevolmente collegate e col-

legabili con la rete ferroviaria statale, le cui maglie hanno, nella Penisola, una intensità tre volte maggiore che in Sardegna.

Queste cose riecheggiarono più volte in quest'aula, onorevoli colleghi, ai tempi della Consulta regionale; furono ribadite in numerosi convegni pubblici di tecnici, di politici, di sindacalisti, a Macomer come a Cagliari, a Iglesias come a Turri; furono sostenute con vigore e passione sardista dal senatore Pietro Mastino quale rappresentante della Regione nella Commissione interministeriale per l'ammodernamento delle ferrovie concesse, istituita in applicazione della legge 14 giugno 1949, numero 410; furono consacrate nell'ordine del giorno Melis discusso alla Camera dei deputati nella seduta del 27 ottobre 1951; furono da me, nella mia qualità di Assessore ai trasporti, illustrate, con larga documentazione statistica e politica, alla rappresentanza parlamentare sarda, unitariamente convocata, su mia proposta, dal Presidente Alfredo Corrias in un'aula di Montecitorio nell'agosto 1954. In Sardegna, come a Roma, la posizione dei rappresentanti dell'Isola fu univoca e costante: difesa a oltranza, richiesta di potenziamento, miglioramento, razionalizzazione delle ferrovie in concessione e opposizione recisa ad ogni tentativo di smantellamento.

Questa lotta, vigorosamente sostenuta dal basso attraverso le organizzazioni sindacali, gli enti economici e la pubblica opinione, e condotta con tenace sforzo dalla rappresentanza politica senza distinzione di parte, trovò il suo coagulo nella Regione: ed io credo sia doveroso darne atto e riconoscimento al Presidente Crespellani ed alla Giunta Corrias.

Gli effetti furono in buona misura positivi, se è vero che, con la legge 1221, da circa 700 chilometri di linea che si progettava di smantellare si è scesi a 127 chilometri; se è vero che, finora, nessuno smantellamento è stato di fatto compiuto neppure su questi ultimi.

Naturalmente, non siamo tanto ingenui da non intendere che nello stanziamento dei 18 miliardi, previsti in quella legge per l'ammodernamento delle ferrovie concesse, hanno largamente giocato le pressioni e gli interessi dei

gruppi finanziari cui fanno capo i concessionari di queste ferrovie, altrimenti — è doloroso dirlo — non so fino a qual punto quei risultati avrebbero potuto essere raggiunti con la sola forza del buon diritto e della giustizia!

Nel problema generale delle ferrovie concesse in Sardegna, trova una collocazione particolare la questione delle Ferrovie meridionali.

Inaugurate nel 1926, quando Carbonia era ancora *in mente dei*, sono venute a trovarsi, a un certo punto, organicamente inserite nel sistema dell'azienda carbonifera, diventandone di fatto, attraverso l'A.Ca.I., una dipendenza. Studiate per servire un normale movimento di passeggeri, un normale traffico di merci bianche in una vasta zona fino ad allora priva di collegamenti, ma suscettibile di intensa valorizzazione agricola, zootecnica e industriale, ebbero per oltre un decennio vita autonoma e, per quanto risulta, di regola attiva.

Passate all'A.Ca.I., con un imponente incremento del volume dei trasporti, per misteriose ragioni che potrebbero offrire interessante materia di studio per l'economista e per il politico, la gestione ferroviaria entrò nel giuoco complicato e caotico dell'azienda carbonifera e ne subì gli alti e i bassi con alterna vicenda. Non voglio ora addentrarmi, per ragioni di opportunità e di tempo, sui singolari artifici messi in opera dai Ministeri dell'industria e dei trasporti — in contrasto fra di loro come aziende private concorrenti — per addossare l'uno all'altro una porzione maggiore degli oneri passivi di gestione del calderone aziendale dell'A.Ca.I., nel quale anche le Ferrovie meridionali giungevano, giorno per giorno, alla decozione.

Il fatto saliente e funesto, come è stato, del resto, già da altri rilevato, per la Carbonifera Sarda come per le Ferrovie meridionali, fu la gestione commissariale del contabile ragioniere Landi, ispirata a rigidi criteri economici e decisamente orientata al ridimensionamento ad ogni costo.

Per le ferrovie, le conclusioni furono estremamente semplici: ridotta la produzione di carbone, avviato il trasporto, di preferenza, su strada, le ferrovie dovevano servire prevalentemente al movimento passeggeri e al traspor-

## II LEGISLATURA

## CCXCIV SEDUTA

13 MARZO 1956

to di una modesta aliquota di merci bianche. Perciò impostazione dei nuovi servizi, in misura preminente, su automotrici e su gomma e, conseguentemente, drastica riduzione del personale. Il licenziamento massiccio era, evidentemente, l'idea fissa, il pensiero dominante del ragioniere Landi, il quale, con la più benevola comprensione e simpatia, bisogna dirlo, del patrio Governo, tagliava generosamente, senza risparmio, sulla bruna pelle dei sardi.

Noi non possiamo preoccuparci di diventare monotoni ripetendoci, visto che non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire. Nel Paese classico delle protezioni doganali, delle industrie sovvenzionate col pubblico danaro e foraggiate con le commesse statali di favore, nel Paese delle imposte indirette e delle smaccate evasioni fiscali, e, per rimanere nel settore specifico, nel Paese ove le Ferrovie dello Stato attingono a piene mani nelle casse dello Stato per ripianare i loro bilanci spaventosamente deficitari, noi rifiutiamo recisamente la pretesa di voler applicare esclusivamente alle cose nostre il criterio della pura economicità. Tanto meno possiamo accettare questa pretesa nel settore dei trasporti, che deve essere considerato strumentale rispetto alla produzione di tutti gli altri beni, e che, appunto per questo, gode tradizionalmente di tariffe politiche, considerandosi le somme stanziare per l'incremento e la gestione di essi, un vero e proprio investimento produttivo. Sulla base del puro criterio economico dovrebbero essere fermate dall'oggi al domani tutte le ferrovie italiane e, aggiungo, tutti i servizi marittimi di linea, che sono, come è noto, sovvenzionati. Ne conseguirebbe immediatamente la paralisi dell'intero apparato produttivo nazionale.

Questo è il punto che pregiudizialmente deve essere affermato con ogni vigore.

D'altronde, sul piano concreto, per quanto riguarda le Ferrovie meridionali, c'è da aggiungere un'altra circostanza che ha, manifestamente, il suo peso positivo: l'attuale gestione commissariale — alla quale deve essere data esplicitamente lode in questa sede — pur avendo ridotte alla metà le tariffe del trasporto carbone, rispetto alla gestione A.Ca.I. — e sen-

za licenziare nessuno! — ha potuto mantenere il passivo nei limiti del passato: limiti modesti, del tutto sopportabili. L'ammodernamento delle linee, la migliore attrezzatura del parco rotabile, il miglioramento generale dei servizi, potranno ulteriormente ridurre il passivo: ed è a questo che bisogna tendere.

Rimane l'aspetto sociale del problema. Licenziare 250 agenti su un totale di poco più di 600 unità è un fatto di estrema gravità e pericolosità. Abbiamo detto altre volte e ripetiamo che la Sardegna è giunta al punto di rottura. Non può sopportare altre prove senza ritorsioni che sarebbero ampiamente legittimate dalla coscienza della profonda ingiustizia cui essa sarebbe ancora una volta sottoposta.

Debbo dire che, contrariamente all'affermazione dell'onorevole Colia, sul piano politico e giuridico, la situazione, oggi, non è peggiorata rispetto al 1953. Oggi abbiamo la legge 12 dicembre 1954, numero 1178, nella cui elaborazione ebbe il suo peso determinante l'azione della Giunta di cui ebbi l'onore di far parte. La legge concerne il riordinamento dell'A.Ca.I. nel suo complesso. Al quarto capoverso dell'articolo 3 è detto: «L'esercizio delle Ferrovie meridionali sarde verrà assunto provvisoriamente in gestione governativa dal Ministero dei trasporti, in attesa dell'adozione di provvedimenti per la definitiva sistemazione delle ferrovie stesse». E' chiaro che questa non è la soluzione, ma è un grande passo avanti verso la soluzione. Si tratta di una sistemazione provvisoria che, intanto, come si è già visto, ha dato fin d'ora i suoi frutti positivi. Quanto al provvisorio, è un luogo comune che in Italia non c'è nulla di più definitivo di ciò che si definisce «provvisorio». Basta pensare che la gestione provvisoria statale delle Ferrovie padane, con centro a Ferrara, dura, in questa situazione, da oltre 30 anni.

Tuttavia è evidente che noi non possiamo appagarci del provvisorio e tendiamo al definitivo, perchè altrimenti, a differenza di quello che è avvenuto per le Ferrovie padane di cui io ora ho parlato, noi abbiamo, ahimè, sem-

pre motivo di temere il peggio, trattandosi della Sardegna.

La legge 12 dicembre 1954, numero 1178, ha costituito, come ho detto, il primo passo. Ora bisogna compiere il resto: dalla gestione provvisoria in mano alle Ferrovie dello Stato, bisogna passare alla statizzazione pura e semplice delle Ferrovie meridionali. Il Sulcis è una zona in pieno, promettente sviluppo: industrie, agricoltura moderna, zootecnia razionale vi si insediano naturalmente lasciando prevedere incrementi produttivi di ampio respiro, i quali a loro volta richiedono adeguati mezzi di trasporto e di collegamento.

Questo è nella forza delle cose: operare contro questa situazione, significa operare contro la realtà, non solo, ma ostacolare i programmi, far cadere nel nulla gli impegni finanziari pubblici che sono stati orientati verso quella zona per valorizzarla, trasformarla, potenziarne la produttività. Ecco perchè noi abbiamo coscienza di sostenere una causa giusta, affermando che quella gestione deve essere statizzata in via definitiva.

Nella citata riunione romana dell'agosto 1954, fu votato unanimemente dalla rappresentanza parlamentare sarda un ordine del giorno che affermava la necessità e l'urgenza della sistemazione definitiva delle Ferrovie meridionali, proprio nel senso del potenziamento dei servizi e della tutela intransigente e totale dei lavoratori dipendenti.

Quell'ordine del giorno reca, tra le altre, la firma dell'allora deputato e oggi Presidente del Consiglio dei Ministri, onorevole Antonio Segni. Non a caso, evidentemente, io richiamo questa circostanza; allora, quando era investito della semplice rappresentanza diretta degli interessi sardi, egli sentì il dovere di aderire a quella posizione, ritenendola, come tutti gli altri deputati e senatori sardi, congiuntamente ai rappresentanti della Regione, la più giusta, la più efficace, a tutela di questo settore della economia e di questo settore sociale. Noi non vogliamo pensare che, divenuto Presidente del Consiglio, e quindi avendo acquistato la possibilità di operare più utilmente, positivamente

e definitivamente nel senso allora da lui medesimo auspicato, egli voglia rinnegare tutto ciò che allora affermava, sosteneva e chiedeva al Governo del tempo. Non vogliamo dubitare che egli possa giungere oggi a rinnegare se stesso, sebbene una esperienza recente e grave ci renda estremamente preoccupati. Quando la Sardegna fu devastata, e in termini che furono definiti biblici, dal flagello della siccità, l'allora deputato onorevole Segni, su un giornale del suo partito, con un articolo intitolato «Sardi queruli», illustrava col vigore di cui egli è capace (che non è poco, quando scrive o parla), la drammatica situazione del popolo sardo, e rivendicava, con la forza di chi rivendica un diritto, provvidenze eccezionali per la Sardegna, sostenendo che i Sardi non dovevano ancora una volta presentarsi a Roma queruli, ma armati della forza del buon diritto e della giustizia. Gli effetti di questa posizione del deputato Segni, quando egli si trovò ad essere investito della suprema responsabilità politica ed amministrativa dello Stato italiano a Roma, ahimè, noi li abbiamo visti nella legge speciale per la siccità, legge che ha vuotato di contenuto concreto la proposta di legge votata dal Consiglio regionale!

L'augurio che noi facciamo è che eguale sorte non sia riservata ad una analoga posizione rivendicativa del nostro Presidente del Consiglio dei Ministri. Altrimenti il popolo sardo saprà che conseguenze trarne. Perchè — nessuno si faccia illusioni — è attraverso queste docce fredde, è attraverso queste delusioni amare, è attraverso l'intima ribellione delle coscienze, che matura nel popolo sardo quella sfiducia che, a lungo andare, non potrà rimanere senza effetti. E le popolazioni del Sulcis e i lavoratori dipendenti delle Ferrovie meridionali attendono alla prova dei fatti il sardo Presidente del Consiglio, onorevole Segni, così come attendono che la rappresentanza parlamentare sarda si schieri a difesa dei loro interessi. (*Consensi*)

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

**CASTALDI (D.C.).** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema di cui oggi ci occupiamo è purtroppo grave, come è grave tutto ciò

## II LEGISLATURA

## CCXCIV SEDUTA

13 MARZO 1956

che si riferisce al Sulcis, e per riuscire a risolverlo occorre affrontarlo non tanto sulla base di frasi fatte, quanto sulla base di un esame sereno, imparziale, tecnicamente esatto.

MELIS (P.S.d'A.). Non segua l'esempio del ragionier Landi.

CASTALDI (D.C.). Io difendo la Sardegna secondo scienza e coscienza; e credo che almeno la mia coscienza non sia inferiore alla sua, onorevole Melis. Naturalmente il nostro Gruppo si allineerà con gli altri Gruppi nella difesa delle Ferrovie meridionali del Sulcis. Però, ripeto, almeno fra di noi dobbiamo dire tutta la verità ed esaminare il problema con assoluta serietà tecnica. Di fronte al Governo, come abbiamo fatto per Carbonia, ci attergeremo soltanto come difensori: una madre difende i propri figli, non è un giudice; e per la Sardegna la Regione è come una madre. Quando però parla in famiglia, anche la più tenera delle madri non nasconde la realtà e affronta i veri problemi nella loro dura realtà. Ora, è falso che la causa della crisi sia un'azione deliberatamente smantellatrice, ingiusta e direi quasi sadica che il Governo starebbe conducendo nei confronti della Sardegna. Purtroppo in questo settore è inevitabile il conflitto tra rotaie e gomma...

MELIS (P.S.d'A.). ... che però non ha portato ad alcuno smantellamento!

CASTALDI (D.C.). Questo lo afferma lei, onorevole Melis! Basta pensare che nessuno si serviva della ferrovia che da Villacidro portava a Cagliari con trasbordo a Sanluri-Stato. E' qui presente l'onorevole Spano che è di Villacidro e può dirci se ciò è vero. Egli era il primo a servirsi degli automezzi piuttosto che della ferrovia. Tutti noi sappiamo che la stazione di Villacidro è a un chilometro circa al di sotto dell'abitato mentre con l'autobus si arriva fin nella piazza centrale del paese. Altro esempio: la stazione ferroviaria di Tonara-Desulo dista numerosi chilometri da questi paesi, mentre i pullmann arrivano fino al centro di ognuno di essi e gli autocarri caricano e scaricano le merci a domicilio. Chi poi intende trasportare mer-

ci fino a Cagliari preferisce servirsi degli automezzi per l'intero percorso, anche per evitare i numerosi trasbordi che si rendono inevitabili nei trasporti per ferrovia. E tutti noi sappiamo quale aggravio di spese costituisca ogni singolo trasbordo, sia per le condizioni strozzinistiche che vengono praticate nelle stazioni e nei porti, sia per le rotture e gli ammanchi che vengono a verificarsi. Talvolta capita che le spese per un singolo trasbordo uguagliino addirittura il valore della merce trasportata. Quando poi si rendono necessari più trasbordi può darsi che il traffico delle merci diventi assolutamente privo di convenienza.

DESSANAY (P.C.I.). Ma il problema non è questo!

CASTALDI (D.C.). Stia tranquillo, onorevole Dessanay, che parlerò anche del problema centrale.

Comunque nessuno può negare la veridicità di quanto ho detto, e sono pronto, se necessario, a dimostrarlo con le cifre. Per alcuni minerali poveri il costo delle operazioni di caricamento a bordo della nave uguaglia il valore del minerale.

Nei trasporti su brevi distanze la ferrovia si trova indubbiamente in condizioni di inferiorità rispetto agli automezzi, perchè quest'ultimo mezzo di trasporto consente un servizio più comodo, che arriva ovunque, con un maggior numero di linee e con orari più elastici e meglio rispondenti alle necessità del pubblico, senza che si rendano necessari numerosi trasbordi.

Purtroppo, a torto o a ragione — probabilmente a ragione —, il pubblico — anche e soprattutto quello sardo — dimostra di preferire nettamente i trasporti su strada, ed è indubbio che questa sia una delle cause della crisi.

Un'altra causa è strettamente connessa al problema del trasporto del carbone, che per le Ferrovie meridionali sarde costituiva la merce più importante. Io, che ho nelle Ferrovie meridionali buoni amici — vi è anche un nostro carissimo ex collega — mi ero fatto un dovere di interessare al riguardo l'ex Assessore tecnico all'industria professor Carta, al quale tutti riconoscono — anche a prescindere dall'inearico

che allora ricopriva — una profonda competenza. In sostanza il professor Carta ha risposto che si potrebbe — è vero — continuare ad utilizzare le ferrovie per il trasporto del carbone Sulcis, ma ciò provocherebbe un aumento non necessario del costo del carbone, e ciò proprio quando tutti gli sforzi sono diretti a realizzare le maggiori economie possibili. E' sempre possibile sistemare il personale eccedente delle Ferrovie meridionali trasferendolo nelle Ferrovie dello Stato, ma aumentare il costo del carbone Sulcis, già gravemente minacciato dalla concorrenza, significherebbe in definitiva causare la morte del bacino carbonifero. E il professor Carta, esprimendo il suo parere di tecnico, concludeva affermando che il trasporto diretto del carbone è condizione necessaria per la vita delle miniere del bacino carbonifero, perchè, anche in vista dell'incremento della meccanizzazione nelle miniere estere, e in vista dell'auspicabile intensificarsi degli scambi con gli altri Paesi — soprattutto con la Polonia e gli altri Stati orientali — è necessario, per reggere la concorrenza, ridurre i costi al minimo livello possibile. Non sarebbe assolutamente conveniente — sempre secondo l'ingegner Carta — rinunciare a servirsi della teleferica che trasporta il carbone dalle miniere direttamente sulle navi, anche se le ferrovie trasportassero il carbone gratuitamente, perchè le sole operazioni di caricamento del minerale dalla banchina alla nave renderebbero antieconomica questa forma di trasporto. Non avendo io una specifica competenza in questa materia, non posso che accettare questo giudizio di un tecnico di valore sommo, tecnico che certamente ama Carbonia e il Sulcis quanto li amiamo noi.

Io tuttavia non sono d'accordo sull'opinione che la logica conseguenza di questa situazione debba essere lo smantellamento delle Ferrovie meridionali. E non sono neppure d'accordo con l'onorevole Melis, il quale sostiene che possiamo mantenere in vita un'azienda deficitaria, aumentandone anche il passivo, dato che lo Stato ripiana annualmente, per centinaia di miliardi, il passivo delle Ferrovie dello Stato e di altre aziende. Se continueremo a chiedere allo Stato il ripianamento di passivi sempre più forti, e

contemporaneamente maggiori esenzioni fiscali, dimostreremo che è esatta l'affermazione degli Americani, secondo la quale gli Italiani concepiscono lo Stato come una vacca fornita di 100 mammelle, ma priva di bocca per mangiare.

DESSANAY (P.C.I.). Si prendano i soldi da chi ne ha. Si incominci altrove, non in Sardegna.

CASTALDI (D.C.). Io invece non voglio cominciare altrove e tanto meno voglio che le ferrovie in Sardegna vengano smantellate.

Io piuttosto affermo che bisogna prendere in considerazione la Sardegna non quale è oggi, ma quale diventerà domani. Se la situazione economica in Sardegna fosse giunta ad uno stato di saturazione, sarei il primo a sostenere la necessità di smantellare queste ferrovie. In Sardegna, però, la situazione è appena all'inizio di un promettente sviluppo, e smantellare le ferrovie in questo momento è quanto mai inopportuno. Sarebbe come se un padre si disfasse di una casa perchè suo figlio ha appena due anni e non può ancora formare una sua famiglia. La Sardegna di domani subirà certamente profonde modificazioni: la diga di Monte Pranu, ad esempio, che per ora ha creato niente più che un bacino d'acqua, produrrà domani una vasta zona irrigua. Anche il settore minerario offre favorevoli prospettive; nel congresso della organizzazione degli industriali di tutta l'Italia proprio il settore minerario sardo è stato indicato come quello che offre le maggiori prospettive, soprattutto nella zona del Sulcis per quanto riguarda il piombo e lo zinco. Quindi è da attendersi anche qui un aumento della produzione.

PRESIDENTE. Onorevole Castaldi, la prego di attenersi all'argomento.

CASTALDI (D.C.). Le ferrovie servono per trasportare merci, non certo idee o ricordi, e quindi si potrà giustificare, di fronte al Governo, la necessità che le Ferrovie meridionali rimangano in vita proprio se si riuscirà a dimostrare che la zona che tali ferrovie servono ha dinanzi a sè forti prospettive di sviluppo. E' sta-



to detto anche che Carbonia dovrà diventare zona industriale collegata con la zona agricola che graviterà intorno al bacino di Monte Pranu; anche per la sopravvivenza dell'industria estrattiva del carbone è necessario che sorgano altre industrie, che venga finalmente creata quella zona industriale della quale si parla molto, ma per la quale la Regione ha finora fatto ben poco.

ZUCCA (P.S.I.). E la colpa di chi è? Vostra!

CASTALDI (D.C.). No, la colpa è vostra, perchè ogni volta che si discute il bilancio stornate fondi dal settore dell'industria e li destinate ad altri settori più produttivi ai fini elettoralistici.

ZUCCA (P.S.I.). Ma guarda chi parla!

CASTALDI (D.C.). Quindi — dicevo — quando la zona di Carbonia avrà raggiunto un notevole sviluppo, quando l'industrializzazione dell'Isola sarà un fatto compiuto, quando le opere del Flumendosa, rendendo irrigua una notevole estensione di terreno, avranno determinato un notevole aumento della produzione agricola, quando le ricerche minerarie avranno dato notevoli risultati — come è inevitabile che avvenga, dato che il sottosuolo dell'Isola è tutta una miniera — allora la Sardegna raddoppierà la sua produzione; e anche la sua popolazione, seppure non diventerà pari a quella della Sicilia, che ha superficie quasi uguale, raddoppierà certamente.

In questo sviluppo generale dell'economia dell'Isola, al Sulcis è riservato certamente un ruolo importante, ma il Sulcis dispone soprattutto di materie povere, per trasportare le quali è necessaria una linea ferroviaria. In vista del futuro sviluppo è quindi assurdo non soltanto smobilitare le Ferrovie meridionali, ma anche lasciarle nelle condizioni in cui si trovano. A mio giudizio occorrerebbe affrontare la situazione con coraggio e, appena sarà possibile, rifare la linea con lo stesso scartamento delle Ferrovie dello Stato, in modo da abolire i trasbordi, che attualmente vengono ad incidere in modo eccessivo sul costo delle merci, addirittura

raddoppiandolo, in alcuni casi. La situazione sarebbe ben diversa se lo stesso vagone, caricato nella zona industriale di Carbonia, potesse essere trasportato direttamente fino a Cagliari, fino a Olbia o fino a qualunque altra località della Sardegna. Quindi il problema, come voi vedete, è grave, ed anche se noi non siamo in grado di risolverlo, certamente abbiamo il diritto di sostenere che non si può prendere una decisione oggi che la Sardegna si trova in condizioni di miseria per l'abbandono secolare. Bisogna riconoscere che il Governo ha già fatto molto, ma bisogna anche riconoscere che in questo campo non si può smantellare prima che il Piano di rinascita della Sardegna sia pronto ed indichi chiaramente le soluzioni migliori per potenziare il Sulcis. Comunque in questa situazione conviene lasciare le cose come sono, anzi converrebbe possibilmente costruire nuove ferrovie, piuttosto che smantellare quelle esistenti, perchè il rapporto tra superficie e chilometro di linea ferroviaria è in Sardegna estremamente basso, e smantellare ferrovie certamente costituirebbe un danno sotto un profilo economico, psicologico e morale, un danno sotto tutti i punti di vista.

Inoltre non si può ignorare che 250 operai verrebbero licenziati ed andrebbero ad aumentare il numero dei disoccupati. Il problema è certamente grave, perchè noi sappiamo che in Sardegna non sarebbe facile collocare questi lavoratori licenziati; solo le Ferrovie dello Stato potrebbero assumerli. D'altra parte si tratta di ferrovieri che, in un modo o nell'altro, possono essere considerati operai qualificati e quindi potrebbero essere assorbiti più facilmente. Comunque, se si dovesse arrivare, anche contro la nostra volontà, al licenziamento di questi 250 lavoratori, noi chiediamo in via subordinata — per usare un'espressione forense — che questi lavoratori siano assorbiti dalle Ferrovie dello Stato, perchè non è giusto che in una regione povera come la nostra, nella quale è già altissimo il numero dei disoccupati e ancora non esistono le industrie che possano assorbirli, si gettino sul lastrico 250 famiglie.

Come potete quindi constatare, onorevoli colleghi, esiste una sostanziale identità fra la no-



LEGISLATURA

CCXCIV SEDUTA

13 MARZO 1956

tra posizione e quella degli altri Gruppi: la Democrazia Cristiana si allineerà anche questa volta, come sempre ha fatto, in difesa sia della posizione sociale dei lavoratori, sia di una sana opera di restaurazione economica, e si sforzerà, per quanto è possibile, di ridurre i passivi, conscia che se lo Stato sarà gravato da oneri eccessivi non potrà compiere gli sforzi che noi gli chiediamo. Bisognerà cercare poi, con il Piano di rinascita, di potenziare al massimo la zona del Sulcis, creando attività economiche sane sia in campo agricolo che in campo industriale. Quando l'economia del Sulcis sarà potenziata, le Ferrovie meridionali, la cui esistenza può apparire oggi anche ingiustificata, potranno, sia pure con le opportune trasformazioni della linea e del materiale rotabile, reggere la concorrenza con i trasporti su strada, e svolgeranno in ogni caso una funzione insostituibile, diventando il

mezzo di trasporto per le merci povere, funzione essenziale perchè una economia possa diventare florida.

Il Gruppo democristiano presenterà ora un ordine del giorno che non differisce nella sostanza dagli altri già presentati, e ritengo che si potrà facilmente concordare un unico ordine del giorno. (*Approvazioni*)

**PRESIDENTE.** Il Consiglio riprenderà i suoi lavori questo pomeriggio alle ore 17.

*La seduta è tolta alle ore 12 e 50.*

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1956