

CDXVIII SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

GIOVEDÌ 21 MARZO 1957**Presidenza del Presidente CORRIAS**

indi

del Vicepresidente MURETTI**INDICE****Interpellanza (Svolgimento):**

DE MAGISTRIS	7521-7524
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	7523-7524-7525

Mozione, interpellanza e interrogazione concernente il disegno di legge sulla proroga della Cassa per il Mezzogiorno (Continuazione della discussione):

COLIA	7525
CARDIA	7526-7537
MELIS	7531
PRESIDENTE	7537
SERRA	7537

La seduta è aperta alle ore 11 e 35.

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

Svolgimento di interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza rivolta dal consigliere De Magistris all'Assessore ai trasporti. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

« Per conoscere se, in relazione alla autorizzazione data dal Consiglio comunale di Cagliari

per la posa dei binari tranviari nella Via Po e nella Via San Paolo, intende avvalersi della potestà di dare la relativa concessione per lo esercizio della linea. L'interpellante chiede anche di conoscere se e come è intendimento dell'Assessore tutelare le legittime aspettative delle popolazioni delle frazioni e dei Comuni del Campidano di Cagliari, servite dalla linea tranviaria Cagliari-Quartu, perchè venga mantenuto in piena efficienza il servizio nella tratta San Mauro-Stazione Ferrovie Stato, sino a quando non venga meglio disimpegnato l'intero sistema dei servizi tranviari urbani ed extraurbani, in rispondenza alle esigenze urbanistiche del capoluogo e dei Comuni e centri abitati circostanti. L'interpellante chiede infine di conoscere i criteri di massima cui intende attenersi l'Assessore ai trasporti per quanto concerne la disciplina e l'esercizio dei trasporti su linee tranviarie e se è suo intendimento di intervenire in materia di inquadramento degli agenti e del personale tranviario, soprattutto in relazione al passaggio della azienda alla categoria superiore, che potrebbe verificarsi con la concessione del nuovo tronco tranviario». (146)

PRESIDENTE. L'onorevole De Magistris ha facoltà di illustrare questa interpellanza.

DE MAGISTRIS (D.C.). Or sono due mesi e mezzo, il Consiglio comunale di Cagliari ha

esaminato, in un approfondito dibattito, il problema dell'ammodernamento della rete tranviaria della città, e ha, tra l'altro, deciso di autorizzare, in linea di massima, la posa del cosiddetto « marciatram » per la circolare esterna della città. Adottando tale decisione, l'Amministrazione comunale di Cagliari si è resa conto che, con la posa dei binari per la circolare esterna cittadina, si sarebbe trasformata l'intera struttura della rete autofilotranviaria della città, sia per la connessione tra questa nuova linea urbana con quella extraurbana Cagliari-Quartu, che per i problemi che ne derivano, primo, fra questi, la eventuale soppressione delle linee tranviarie nell'interno della città, e la loro sostituzione con linee filoviarie.

Nel corso del dibattito vennero sollevate interessanti considerazioni giuridiche sulla concessione delle linee stesse, e venne così chiarita una strana e confusa situazione, per la quale le concessioni risultarono emanate da tre diverse fonti: dal Comune, in forza di leggi precedenti la prima guerra mondiale, dallo Stato (l'Ispettorato alla motorizzazione civile), e ancora dal Comune, per le linee filoviarie, in forza di recenti norme sul decentramento delle funzioni del Ministero dei trasporti. Queste ultime norme, poi, non interessano la competenza dello Stato rispetto alle concessioni tranviarie. In Sardegna però, per disposto statutario, le concessioni tranviarie e di linee automobilistiche sono di competenza della Regione: sulla questione della nuova linea esterna della città di Cagliari deve intervenire, quindi, la Regione, e precisamente l'Assessorato ai trasporti.

La mia interpellanza è diretta a conoscere se l'Assessore ai trasporti intende valersi dei poteri che lo Statuto attribuisce alla Giunta in materia e se, intervenendo, intende sostenere gli interessi delle popolazioni delle frazioni di Quartucciu, Pirri, Monserrato, e dei Comuni di Quartu e di Selargius. La istituzione della circolare esterna determinerebbe la soppressione dei binari dell'attuale linea extraurbana Cagliari-Quartu nel tratto cittadino, e i cittadini delle frazioni, per giungere al centro di Cagliari, dovrebbero prima compiere un lungo giro nella parte occidentale della città, e poi trasfe-

rirsi su un secondo mezzo con loro evidente e indiscutibile danno.

Poichè all'Amministrazione regionale intendeva rivolgermi per chiedere in qual modo intendeva usare della competenza attribuitale dallo Statuto, ho pensato di sollevare, nel contempo, la questione del personale. Lo stato del personale delle Ferrovie concesse e delle linee di trasporto in concessione, non è materia disciplinata da particolari norme sul lavoro, ma è regolata secondo i criteri che discendono dalla particolare natura del servizio. I disciplinari di concessione delle Ferrovie, per esempio, quando stabiliscono l'organico e la qualifica del personale, dettano le relative norme, non nell'interesse del personale, ma nell'interesse dei servizi, in quanto si pensa che, per la sicurezza del traffico, per la sicurezza dei viaggiatori e degli utenti delle strade, le linee devono essere esercitate secondo inderogabili modalità e per mezzo di personale particolarmente qualificato; la disciplina di questo personale rientra, cioè, nelle competenze dell'Assessorato ai trasporti, benchè si tratti apparentemente di materia di lavoro, appunto perchè le norme che la regolano rispondono al più generale interesse dell'efficienza e della sicurezza dei pubblici servizi.

Ho sollevato questo problema perchè è in atto una viva discussione tra i lavoratori dell'Azienda tranviaria di Cagliari e la Società sui criteri seguiti nell'inquadramento. Sisono, infatti, verificati casi assai strani, soprattutto per le categorie intermedie. Vi sono dipendenti di categorie intermedie che, dopo l'inquadramento han perduto 6-7 e anche 8 mila lire della loro retribuzione. Mi si potrà dire che questo è problema la cui soluzione deve trovarsi sul piano sindacale; ma, poichè le norme sull'inquadramento sono dettate da diverse finalità, e lo stato d'animo dei dipendenti influisce sul servizio, ritengo che l'Amministrazione regionale debba intervenire per risolvere anche questo problema. La Regione è competente a dettare norme sull'inquadramento, e in questa più generale competenza, a mio avviso, è contenuta la particolare facoltà di regolare i rapporti salariali, di carriera e di qualifica che dall'inquadramento derivano.

Vi è inoltre un aspetto del problema che interessa direttamente la sicurezza del servizio, ed è quello dei bigliettai autorizzati alla guida. Il motivo per il quale l'Azienda impiega frequentemente i bigliettai nella guida dei mezzi tranviari e autofiloviari, è, evidentemente, economico: un bigliettotaio è pagato meno di un manovratore; però, perchè impiegato saltuariamente nella guida, non offre quella sicurezza che offre, invece, un manovratore vero e proprio. Ecco un preciso motivo di intervento per l'Assessore ai trasporti. I bigliettai devono avere la patente di guida per far fronte a casi eccezionali, dovuti ad improvviso impedimento del manovratore o ad altro, ma il loro impiego non deve essere normale. Rendendolo tale, è compromessa la sicurezza del servizio, come è provato da alcuni recenti incidenti. La Società affida la guida delle vetture anche ai meccanici delle sue officine; tutti gli operai dell'officina vengono obbligati a conseguire la patente. Il loro impiego è meno frequente, è disposto per superare la difficoltà che, in determinati momenti, offra il turno dei servizi, ma è ancora più pericoloso. Si tratta di personale che assai raramente viaggia, e non ha modo, così, di conoscere il traffico. I bigliettai almeno, poichè il loro lavoro si svolge sempre sulle vetture, del traffico conoscono le difficoltà, delle strade i punti meno facili, ma gli operai delle officine, quando vengono destinati alla guida, rappresentano un pericolo per i passeggeri, per tutti.

L'attenzione della Regione è, dunque, sollecitata da esigenze pubbliche, da esigenze di sicurezza dei pubblici trasporti. I problemi che interessano i rapporti di lavoro all'interno della Azienda tranviaria, rappresentano un aspetto che, in modo particolare, sollecita l'intervento della Regione.

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

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per quel che interessa il servizio su rotaia lungo le vie Po e San Paolo della città di Cagliari, l'Assessorato ai trasporti non man-

cherà di assicurare il miglior svolgimento della questione secondo le facoltà conferitegli dallo Statuto speciale per la Sardegna e nel rispetto di quelle attribuite all'Amministrazione comunale di Cagliari, quale proprietaria della strada, dalla legge 27 dicembre 1896, numero 561.

Quanto alla linea tranviaria extraurbana Cagliari-Quartu, occorre premettere che, in applicazione della legge sulle ferrovie e tranvie di concessione governativa, è possibile ottenere, sugli stanziamenti dello Stato, i fondi per l'ammodernamento. La concessione governativa avrà termine nel 1979, e la competenza regionale è, in questo caso, necessariamente limitata a tempestivi interventi presso la Società concessionaria, e presso gli organi governativi preposti alla sorveglianza, ogni volta che si manifestino nuove esigenze del traffico o deficienze nell'esercizio. Se l'onorevole interpellante, accennando al servizio San Mauro-Ferrovie dello Stato, intende riferirsi alla necessità di assicurare alla popolazione di quella zona la possibilità di servirsi, senza disagio, dei treni statali in partenza da Cagliari nelle primissime ore del mattino, posso precisare che presentemente da San Mauro si può giungere alle Ferrovie dello Stato in tempo utile per la coincidenza col treno accelerato in partenza alle 5,20: non v'è tale possibilità, invece, per il diretto AT 202 delle 4 e 40. Tale deficienza sarà superata con una nuova corsa tranviaria di nuova ed imminente istituzione.

Come è noto, il trattamento economico, previdenziale, assicurativo nonchè l'inquadramento del personale, costituiscono materia disciplinata da particolari leggi e da contratti, la osservanza dei quali è competenza degli Uffici del lavoro. Questo Assessorato, quale organo concedente i servizi automobilistici di linea e quelli tranviari su rotaia, non sussidiati dallo Stato, ha ritenuto di includere, nei relativi disciplinari di concessione, una clausola, secondo la quale è resa obbligatoria ai concessionari l'osservanza dei contratti di lavoro, ma non ha facoltà alcuna, in caso di inadempienza, di intervenire con appropriate sanzioni. Gli Organi regionali, in tali casi, sono sempre intervenuti come amichevoli compositori, così come è accaduto, ge-

neralmente, per l'Assessorato al lavoro e all'artigianato.

Concludendo, assicuro l'onorevole interpellante che sarà tenuto conto dei suoi suggerimenti per quel che riguarda i servizi tranviari e per quel che riguarda il trattamento del personale nei disciplinari di concessione.

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

DE MAGISTRIS (D.C.). La risposta dell'Assessore è commendevole perchè la preoccupazione che lo ha mosso ad eludere il fondamento della mia interpellanza è, senz'altro, una preoccupazione più che legittima: quella, cioè, di sottrarre l'Amministrazione regionale all'onere che deriva dall'esercizio delle potestà attribuite dallo Statuto.

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. La concessione scade nel 1979.

DE MAGISTRIS (D.C.). La Regione è subentrata di diritto allo Stato...

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Ma v'è in atto un contratto che scade nel 1979.

DE MAGISTRIS (D.C.). Onorevole Assessore, io posso anche comprendere, per la linea extraurbana Cagliari-Quartu, l'opportunità di non mutare l'attuale concessione e i rapporti che ne seguono.

Io, però, ho chiesto esplicitamente se alla posa del nuovo binario, alla concessione di una nuova linea, perchè di questo si tratta, dovrà assentire l'Assessorato. Se, cioè, compete alla Regione dare o rifiutare la concessione.

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Alla sua domanda ho risposto. Riteniamo che la concessione della nuova linea rientri nella nostra competenza, salvi, in ogni caso, i diritti del Comune di Cagliari, quale proprietario della strada.

DE MAGISTRIS (D.C.). La concessione della nuova linea farà sorgere l'altro importantissimo problema del quale occorre discutere: una parte della linea Quartu-Cagliari diventerà assolutamente inutile, ed è fin d'ora prevedibile che la Società delle Tranvie chiederà di recuperare i binari che rimarranno inutilizzati. La linea, insomma, non sarà più quella di oggi: Cagliari - Quartu - Quartucciu - Selargius - Pirri - San Mauro - Via Baccaredda - Piazza Garibaldi - Via Roma - Ferrovie dello Stato, ma, raggiunto San Mauro, *grosso modo*, girerà dietro il Manicomio, giungerà a San Paolo e da San Paolo muoverà alle Ferrovie dello Stato. Agli abitanti delle frazioni non sarà più possibile giungere nei quartieri di San Benedetto e della Marina, comodamente, con un minimo dispendio di tempo, e soprattutto con la spesa di un solo biglietto. Questo aspetto della questione deve, indubbiamente, sollecitare l'intervento dell'Assessorato ai trasporti anche nella linea Cagliari-Quartu.

Quanto al personale io non condivido la tesi sostenuta dall'Assessore. Non si tratta di materia speciale la cui competenza è demandata al Ministero del lavoro, e nella quale la Regione può intervenire anche per mezzo dell'Assessore del lavoro, se chiamata dalle parti e in sede arbitrale. Io non accetto questa tesi: la disciplina del personale delle Società concessionarie di servizi di trasporto compete all'Assessorato ai trasporti; così come la disciplina del personale ferroviario e delle linee autotranviarie compete al Ministero dei trasporti, che ne approva le tabelle organiche, e perfino le variazioni, che interessano lo stato giuridico ed economico. Le norme relative sono dettate non nell'interesse del personale, ma nell'interesse del pubblico servizio. E' questo punto che rivela i limiti dell'azione dell'Amministrazione regionale. Io posso anche comprendere, e comprendo, la esigenza di non esporre la Regione a concedere sovvenzioni per le linee deficitarie, e a rilevare gli oneri dello Stato in un inutile ammodernamento della Cagliari-Quartu. Sono denari buttati a mare, perchè non è, quella, una linea tranviaria che possa e debba essere ammodernata: occorre sopprimerla e sostituirla con una filovia. Io comprendo questa legittima resistenza dell'Ammi-

nistrazione, ma non comprendo perchè la Regione non intenda disciplinare i rapporti di lavoro dell'Azienda tranviaria, se questi, come ho chiarito illustrando l'interpellanza, rispondono fondamentalmente ad interessi pubblici, e indirettamente agli interessi dei lavoratori. Ho citato i casi frequenti e numerosi di dipendenti dell'Azienda ai quali è fatto obbligo di guidare mezzi di trasporto, senza che ne abbiano la necessaria esperienza e capacità, e questo deve e può essere impedito dall'Amministrazione regionale.

Io so bene che l'Ispettorato alla motorizzazione conosce questi fatti, ma so, altrettanto bene, che non è mai intervenuto per vietarli. Non è il caso di vedere se collusione vi sia o no, ma è certo che qualcosa non va, mentre — grazie a Dio! — nell'Amministrazione regionale « cose che non vanno » non vi sono. Se, dunque, la nostra competenza in materia verrà esercitata, verranno rimossi i lamentati inconvenienti e sarà garantita la sicurezza del pubblico. Ricordiamo ch'io ho richiamato all'attenzione del Consiglio e della Giunta gli incidenti della linea tranviaria numero 1, o di altra linea, che si sono verificati quando la guida della vettura è stata affidata a bigliettai o a personale di officina, muniti certamente della richiesta patente, ma evidentemente privi della necessaria esperienza.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Io ho detto che l'Amministrazione regionale considererà attentamente e studierà la questione.

DE MAGISTRIS (D.C.). Soltanto due mesi di vita rimangono all'Amministrazione, perchè soltanto due mesi ci separano dalle elezioni. Non mi sembra possibile affermare il principio della nostra competenza ed intervenire in modo utile in così breve spazio di tempo. Non posso, perciò, dichiararmi soddisfatto.

Continuazione della discussione di mozione e dello svolgimento di interpellanza e di interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della mozione numero

66 e dello svolgimento della interpellanza numero 152 e della interrogazione numero 733, concernenti il disegno di legge di proroga della attività della Cassa per il Mezzogiorno.

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

COLIA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la mozione presentata dal Gruppo monarchico, concernente il disegno di legge di proroga delle attività della Cassa per il Mezzogiorno, pur essendo particolareggiata, non offre, a mio modesto avviso, elementi molto favorevoli per poter essere integralmente accolta, nè, per il contrario, elementi che suggeriscano di respingerla. E' l'impressione più viva che ne ho ricavato; e dico subito che il Gruppo socialista, anche se la mozione è presentata da un Gruppo ideologicamente contrario, ne accetta la impostazione e le conclusioni. Noi non ci siamo mai lasciati vincere dai sentimenti e abbiamo sempre cercato di ragionare col cervello più che col cuore. Stando così le cose, io non mi dilungherò certamente nella disamina di questa mozione.

In realtà, le preoccupazioni che hanno ispirato il legislatore — nel caso specifico l'onorevole Segni presentando alle Camere il noto progetto di legge numero 2453 del 17 settembre dello scorso anno — sono quelle di costituire piccole e medie industrie nei Comuni con popolazione inferiore ai 75 mila abitanti, dando, mediante la Cassa per il Mezzogiorno, contributi che vanno fino ad un massimo del 20 per cento della spesa. Questo è anche il punto del progetto di legge dal quale muove la mozione presentata dal Gruppo monarchico e da alcuni consiglieri della Democrazia Cristiana.

Non v'ha dubbio che, nel quadro del rinnovamento economico e sociale del Mezzogiorno, proporsi, come l'onorevole Segni pare si proponga, di sostenere e favorire le attività industriali nei più piccoli Comuni, le cui condizioni economiche sono più depresse di quelle delle grandi e popolate città, costituisca un nobile fine. Si tratterà di vedere se effettivamente i previsti contributi serviranno agli scopi che la legge si propone, e non, invece, alla costruzione di nuove ville, nuove case di soggiorno, anche

perchè sono concessi per opere che siano già costruite alla data di presentazione del progetto di legge, cioè alla data del 17 settembre 1956. Potrà qualcuno osservare che, questo, è tutto un altro discorso, fondato sugli aspetti scandalistici della vita del nostro Paese, e che non interessa l'argomento.

Pare inoltre che il legislatore non abbia considerato che vi sono alcune città, le quali, pur contando una popolazione superiore ai 75 mila abitanti, non possono considerarsi grandi e sovraffollati agglomerati urbani, e che, come Bari, Catania e Palermo, si trovano appena ora in una prima fase di industrializzazione. E' il caso, in Sardegna, di Cagliari, che vanta certamente un più alto tenore di vita e più avviate industrie degli altri Comuni dell'Isola, ma che non può essere considerata una città di avanzata industrializzazione. A me pare sia soprattutto favorita dalla posizione geografica e dal retroterra agricolo. Noi parliamo soltanto di Cagliari non per campanilismo, ma perchè, appunto questa sua favorevole posizione geografica può consentirle di divenire un centro industriale di importanza regionale e forse anche mediterranea.

Ora, non concedere i contributi a tutte queste città meridionali, che si trovano nelle identiche condizioni di Cagliari, a noi pare un torto; vorrebbe dire frenare il processo della industrializzazione del Mezzogiorno, apportare maggior confusione e illudere demagogicamente talune popolazioni col miraggio di un assorbimento mediante la creazione di piccoli centri industriali. In realtà, con questa impostazione, il problema, lo abbiamo detto tante volte, non viene risolto. Le industrie non sorgono per volontà magica, ma trovano le premesse e le condizioni della loro esistenza nella realtà economica di una zona, nella sua incapacità produttiva, nella possibilità che il mercato offra di un facile collocamento del prodotto. Sono queste le condizioni fondamentali per lo sviluppo industriale di una determinata zona.

A questo si aggiunga, signor Presidente e onorevoli colleghi, che non si conosce in base a quale criterio si intenda distinguere fra grande, media e piccola industria, e che non sappiamo,

perciò, in qual modo i contributi potranno essere assegnati. Neppure l'artigianato è troppo nettamente distinto dalla piccola industria. Sarà operata una separazione tra le diverse attività, a seconda del numero dei dipendenti? Sarà fatta in base alla forza e alla potenza motrice installata nelle industrie? Noi non sappiamo; sono tutti punti che la legge non chiarisce. E su questi punti io volevo, onorevoli colleghi, richiamare la vostra attenzione.

La discussione di questa mozione, ricordiamolo, viene fatta dopo che la Commissione della Camera ha, da tempo, compiuto il suo esame del disegno di legge numero 2433, cioè del disegno di legge che ci interessa. Non mi risulta che siano stati proposti emendamenti che corrispondano alle nostre critiche considerazioni, ed è certo, invece, che la Commissione ha mantenuto il limite proposto di 75 mila abitanti, escludendo che la legge possa avere il carattere di generalità che la mozione del Gruppo monarchico sostiene e propone. Prima, perciò, che il disegno di legge giunga alla votazione finale, è necessario che la Giunta, col concorso del Gruppo parlamentare sardo senza distinzione di partiti, intervenga presso il Governo per proporre e ottenere tutte quelle modifiche che noi abbiamo suggerite, e che, se non potranno avere un carattere generale, potranno particolarmente e specialmente essere riferite alla sola Sardegna. Mentre forse norme speciali non si possono chiedere per la Sicilia, che conta 5 milioni di abitanti e grossi centri, grandi difficoltà non dovrebbero essere opposte per la Regione Sarda.

Per quanto modesto possa essere, è certamente sicuro l'impegno, il contributo politico dei parlamentari socialisti sardi. Siamo, d'altronde, convinti che egualmente certo è il contributo degli altri Gruppi. Con tale auspicio, noi ci dichiariamo favorevoli allo spirito della mozione presentata dal Gruppo monarchico. (*Consensi*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MURETTI.

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

CARDIA (P.C.I.). Signor Presidente, onore-

voli colleghi. La discussione sortita dall'esame e dalla critica di un solo degli elementi che compongono il disegno di legge numero 2453, presentato alla Camera il 17 dicembre col titolo «Provvedimenti per il Mezzogiorno», non poteva, come è accaduto fin dalle prime battute di ieri, non valicare i limiti ristretti entro i quali il problema è stato trattato dai presentatori della mozione che stiamo esaminando, e investire, non l'uno o l'altro aspetto del disegno di legge, ma il disegno di legge nel suo complesso e l'indirizzo di politica economica che lo esprime.

Così abbiamo potuto ascoltare l'onorevole De Magistris, in una parte del suo intervento, richiedere un indirizzo antimonopolistico della politica governativa, evidentemente partendo dalla premessa che di tale orientamento, nel disegno di legge in esame, non v'è traccia alcuna. Abbiamo sentito l'onorevole Pernis non soltanto ribadire le critiche contenute nella mozione di cui egli è firmatario, ma criticare posizioni di principio che sono espresse in alcune norme del disegno di legge, come in quelle che demandano al Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno ed al Governo la determinazione, caso per caso, delle piccole e medie aziende alle quali possono essere concesse talune delle agevolazioni, e non tra le meno importanti previste dal disegno di legge. L'onorevole Pernis difende il principio della obiettività nella legislazione e spezza una lancia contro criteri soggettivistici ed unilaterali che aprono la via alla discriminazione, già imperante in altri settori dell'amministrazione pubblica, anche nel settore delle agevolazioni alla piccola e media industria del Mezzogiorno.

Abbiamo seguito l'onorevole Serra nella sua illustrazione e, con interesse, abbiamo visto come il suo pensiero giunga a collegare questo ultimo atto di politica meridionalistica del Governo con le prospettive dell'annunciata creazione del Mercato comune europeo ed a sollevare il problema dei pericoli che la creazione del Mercato europeo suscita per l'economia meridionale e insulare. Abbiamo, infine, sentito l'intervento, breve ma interessante, del collega Colia, il quale, pur limitandosi a trattare alcuni aspetti del disegno di legge, si è tuttavia riferito al problema, tuttora aperto, di una politica gene-

rale per l'industrializzazione e lo sviluppo economico del Mezzogiorno.

La verità è che quando, nel nostro Consiglio, si apre una discussione sul disegno di legge numero 2453 presentato dal Governo e concernente provvedimenti per il Mezzogiorno, la discussione non può limitarsi soltanto a singoli aspetti del provvedimento, ma deve, per la responsabilità stessa della assemblea, investire tutto il disegno di legge e l'orientamento di politica economica che lo esprime.

Anch'io seguirò, pur in termini ristretti, la via già battuta da altri colleghi, e sottoporro ad un breve esame il disegno di legge. Debo premettere che ad una discussione ampia e generale sul disegno di legge che rilancia la Cassa per il Mezzogiorno, noi saremmo arrivati prima, se fosse stata data al Consiglio la possibilità di discutere la relazione della Commissione consiliare per la Rinascita, e le interpellanze, interrogazioni e mozioni che, già da diversi mesi, sono state presentate sui problemi della rinascita economica e sociale della Sardegna, e dell'indirizzo generale seguito dal Governo per promuovere lo sviluppo della economia delle regioni meridionali e insulari. Tale discussione non ha potuto avere luogo per dilazioni e ritardi non del tutto chiari, e tuttavia dovrà farsi al più presto. Mentre, dunque, rinviando a quella sede approfondimenti d'esame e di critica che potrebbero parere eccessivi in questa trattazione, tuttavia non possiamo fare a meno di domandarci, di fronte a questo disegno di legge, che cosa esso essenzialmente sia, a che cosa tenda, che cosa si proponga di ottenere.

Il disegno di legge in esame è uno dei due che il Governo ha presentato al Parlamento nel quadro del nuovo corso meridionalistico annunciato dal Presidente Segni. Uno è il disegno di legge che rilancia la Cassa per il Mezzogiorno e introduce alcune modifiche nella politica di incentivi e di facilitazioni per l'industrializzazione e per lo sviluppo agricolo del Mezzogiorno. L'altro è quello che rilancia la Riforma «stralcio», e che, al completamento di questa, destina nuovi finanziamenti. Sono questi i cardini del cosiddetto nuovo corso di politica meridionalistica, che dovrebbe muoversi nell'ambito dello schema Va-

noni, e cioè di una annunciata nuova politica generale della spesa pubblica e privata in Italia, e di un nuovo orientamento di politica economica generale da attuarsi nel prossimo decennio. Qual'è il motivo per cui si è ritenuto necessario aprire un nuovo corso di politica meridionalistica? Il motivo è che l'esperienza dell'applicazione pratica e della realizzazione dei provvedimenti e delle leggi approvati ed entrati in vigore nel corso dei cinque anni passati ha dimostrato che lo squilibrio dello sviluppo economico tra il Nord ed il Sud, lungi dall'essere attenuato, si è, invece, aggravato e va aggravandosi in modo che preoccupa grandemente tutti coloro che si pongono, oggi, ad esaminare le condizioni del Sud e delle Isole.

Non c'è uomo politico od economista che oggi, esaminando la situazione delle Regioni meridionali, non riconosca questo fatto. Lo riconoscono perfino uomini di governo, per quanto ne tragano poi conseguenze che noi non possiamo condividere. La esigenza del nuovo corso è scaturita dalla necessità di cambiare qualcosa nell'indirizzo della politica economica generale del paese. L'esigenza di cambiare qualcosa sorge dalle condizioni di miseria e arretratezza in cui la maggioranza delle popolazioni meridionali vive, dai fermenti di ribellione e di protesta che ogni giorno scaturiscono dalle regioni del Mezzogiorno e dalle isole, e che trovano spesso forme e modi di espressione violenti, come i gravi moti avvenuti recentemente a Sulmona intorno ad obiettivi che paiono sproporzionati rispetto alla intensità delle espressioni di collera popolare. Che si aggravi lo squilibrio storico tra il Nord ed il Sud è, dunque, fatto accertato e misurato, è fatto che non si può nascondere.

Dunque, dobbiamo porci la domanda: risponde il disegno di legge per la proroga della Cassa all'esigenza di liquidare questo aggravato squilibrio? Risponde il disegno di legge all'obiettivo di promuovere un effettivo slancio di sviluppo economico, agricolo e industriale nel Mezzogiorno d'Italia e nelle isole? Mi sembra che il parere dei colleghi che hanno parlato sia, in generale, negativo. Il modo con cui questo disegno di legge è stato accolto, lo spirito con cui è stato esaminato da tutte le parti di questo Consiglio

regionale è tale che chiaramente appare come tutti siano perplessi sulla sua rispondenza alla esigenza di promuovere un effettivo sviluppo economico, agricolo e industriale nelle regioni del Mezzogiorno e di superare, in concreto, l'aggravante squilibrio tra il Nord ed il Sud del nostro Paese. Non risponde, essenzialmente, perchè vi manca quello che l'onorevole De Magistris definiva un orientamento più decisamente antimonopolistico; non risponde, aggiungiamo noi, perchè manca un orientamento coerentemente meridionalistico.

Il disegno di legge prevede contributi, incentivi, facilitazioni, alcuni di tipo vecchio, altri di tipo nuovo, a parte talune provvidenze particolari, come quelle che interessano l'incremento della pesca e il collegamento delle isole con il Continente. Tre sono le direzioni dell'intervento: lavori pubblici, industrializzazione, sviluppo agrario.

Quanto ai lavori pubblici le osservazioni che debbono essere fatte riguardano la inadeguatezza degli stanziamenti. Si tratta, ancora, di destinare, come spesa pubblica, al Mezzogiorno non più dell'uno per cento del reddito nazionale, somma esigua che non colma il grande vuoto meridionale ed insulare nel campo delle cosiddette «infrastrutture» e che è assolutamente inadeguata all'ampiezza delle risorse nazionali e del reddito nazionale. Neppure si è tenuto conto, nello stanziare le somme, della continua svalutazione della moneta, del continuo aumento dei costi e, di conseguenza, della minore produttività della spesa preventivata.

Mancano, ancora, norme che consentano un effettivo coordinamento della spesa pubblica nel Mezzogiorno e consentano di evitare che la Cassa si sostituisca all'opera ordinaria dei Ministri. Nel disegno di legge si fa un timido passo avanti, nel senso che si obbligano i Ministeri a presentare annualmente, al Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno, i preventivi di spesa nelle regioni meridionali e nelle isole. Ma non è un accorgimento burocratico, ministerialistico, di tale genere che possa servire allo scopo ed evitare che continui il fenomeno verificatosi in tutto il quinquennio dell'attività della Cassa, e per il quale i Ministeri diminuiscono la

spesa pubblica nei settori dove opera la Cassa. Si perde in tal modo il carattere straordinario e aggiuntivo delle spese della Cassa. Il coordinamento, inoltre, non poteva e non può essere concepito solo come coordinamento tra Ministeri e Cassa per il Mezzogiorno. Vi deve essere un coordinamento tra la Cassa e i Ministeri, tra la Cassa e gli Enti statali che hanno piani di investimenti industriali di tale ampiezza da condizionare largamente la dinamica degli investimenti su scala nazionale: intendo riferirmi ai piani quadriennali di investimenti dell'I.R.I. e dell'E.N.I.

Il piano quadriennale dell'I.R.I. di recente presentato dalla direzione dell'Istituto al Governo, prevede investimenti, in quattro anni, di 850 miliardi di lire. A somme altrettanto elevate ascendono i piani di investimento dell'E.N.I. Ma, purtroppo, come i colleghi ben sanno, nel quinquennio passato sia l'I.R.I. che l'E.N.I. hanno riversato la quasi totalità dei loro investimenti industriali nelle regioni settentrionali del Paese, contribuendo notevolmente a quella maggiore concentrazione di fattori agglomerativi di sviluppo nel Nord d'Italia, che è alla base, alla radice dell'aumento dello squilibrio economico tra il Nord ed il Sud. Così pure deve essere realizzato un coordinamento più efficiente tra i piani e programmi della Cassa e i piani e programmi delle Regioni, almeno di quelle a Statuto speciale. Occorre, infine, instaurare forme e metodi democratici di controllo, quali solo è possibile avere mediante la partecipazione del nostro Consiglio regionale all'esame ed all'approvazione dei programmi e dei piani relativi alla spesa pubblica nel territorio dell'Isola.

Ecco alcune innovazioni che la esperienza suggerisce e che il disegno di legge non contiene. Quanto abbiamo detto riguarda i lavori pubblici.

Quanto alla industrializzazione il disegno di legge ha, sostanzialmente, il difetto di non introdurre alcun elemento di novità, ed è perciò difficile attendere dalla sua applicazione quel che non si è verificato finora, cioè lo sviluppo della industria nel Mezzogiorno e nelle Isole. Siamo ancora nel campo di quegli incentivi, di quelle facilitazioni fiscali e doganali, di quelle modeste, spesso soltanto apparenti, agevolazioni

creditizie, che si sono già rivelate, non dico inutili del tutto, ma certamente inadeguate a promuovere lo sviluppo della struttura industriale meridionale e insulare. Quante volte nelle nostre discussioni abbiamo criticato, in Consiglio e nelle Commissioni, siffatti provvedimenti perchè si rivelavano insufficienti, inadeguati ad assicurare lo sviluppo economico dell'isola! Nè alcuna novità vi è che annunci o delinei un concreto indirizzo antimonopolistico diretto a controllare, nell'interesse della collettività nazionale, le finalità e la direzione degli investimenti dei grandi gruppi industriali e finanziari monopolistici, la dislocazione dei nuovi impianti, eccetera. Non v'è alcun avvio verso forme anche iniziali di controllo e di programmazione degli investimenti su scala nazionale, nè si affronta in modo serio il problema del credito di impianto e del credito di esercizio. Abbiamo denunciato più volte che la possibilità di attingere al credito per l'impianto di nuove industrie o per l'ampliamento dei vecchi impianti è assai limitata. I mezzi a disposizione del Credito Industriale Sardo sono modesti; nè da questa legge risulta se e come al credito di impianto per le nuove industrie e per l'ampliamento sarà dato un qualche incremento.

Ma c'è di più. C'è l'osservazione, sollevata anche dalla mozione dei colleghi, sui limiti inconsueti che vengono posti alla erogazione e concessione del credito di impianto. Il criterio della limitazione ai Comuni con non più di 75.000 abitanti risponde ad una esigenza che ha un certo fondamento di fronte all'agglomerarsi di talune attrezzature industriali in poche grandi città del Mezzogiorno, come Napoli. La grandissima parte degli investimenti meridionali fatti dai grandi gruppi industriali del Nord è concentrata nell'area napoletana. Non v'ha dubbio che questa tendenza alla concentrazione industriale, insieme con il flusso naturale della immigrazione nei centri cittadini, derivante dal forzato esodo dalle campagne di disoccupati agricoli e di contadini immiseriti e privati della terra, crea problemi complessi di carattere economico e sociale nelle città meridionali. Può essere quindi opportuno, in linea di principio, agire in modo che l'industria sorga non soltanto nelle princi-

pali città, ma anche nelle zone agricole; che almeno le industrie di trasformazione dei prodotti agricoli siano dislocate nelle campagne e che vi sia, più in generale, una migliore dislocazione industriale. Però, accettato il principio, il modo con cui esso vien tradotto nel disegno di legge deve essere nettamente respinto. Non è giusto limitare meccanicamente alle città con un massimo di 75 mila abitanti la erogazione del contributo del 20 per cento sul costo dei nuovi impianti.

Modificata deve essere anche quella parte della legge che affida al Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno la scelta delle industrie che possono ottenere il contributo. Non si può accettare un criterio soggettivistico di questo genere. E qui si apre il problema che noi abbiamo visto nella Commissione quinta, il problema dell'aiuto che deve essere dato alla piccola e media industria nelle nostre regioni; sorge la esigenza che la massa dei finanziamenti (contributi, crediti di favore, eccetera) affluisca effettivamente alla media e piccola industria. I grandi gruppi industriali, quando hanno interesse a «scendere» nel Sud, lo fanno al di fuori della considerazione degli incentivi governativi. I contributi e i crediti di favore che ad essi vengono erogati sono veri e propri regali, e spesso lauti regali. Ma, se vogliamo sviluppare effettivamente la piccola e la media industria e vogliamo che ad essa vada la massa dei finanziamenti, noi dobbiamo, prima di tutto, definire con chiarezza che cosa in Sardegna essa sia, quali siano le sue basi, la sua fisionomia, le sue prospettive. Dobbiamo definire e delimitare il campo della piccola e media industria sarda, e poi impostare e sviluppare una azione organica e multiforme di aiuto e di sostegno perchè la piccola e media industria nel Mezzogiorno e in Sardegna assolvano ad una funzione largamente progressiva.

Ho parlato del credito di impianto: c'è poi il problema del credito di esercizio. Il collega Castaldi ha presentato recentemente al Consiglio un progetto di legge che mira alla creazione di un fondo regionale di rotazione per il credito di esercizio, onde ovviare agli inconvenienti più gravi determinati dalla legge 11 aprile 1953, numero 298, che ha portato alla soppressione

della sezione di credito industriale del Banco di Sardegna. Ora, noi vorremmo riparare al danno con i soli fondi della Regione, ma ciò è illusorio perchè il problema aperto è dell'ordine di molti miliardi, di decine di miliardi nel corso di un certo numero di anni. Pertanto, sembra a noi opportuno, discutendosi in Parlamento questo disegno di legge, chiedere che, insieme con la concessa dilazione alla attività delle sezioni di credito industriale dell'I.R.F.I.S. e dell'I.S.V.E.I. M.E.R., la Cassa per il Mezzogiorno contribuisca, in modo particolare per la Sardegna e solo per la Sardegna, alla dotazione del fondo speciale regionale per il credito di esercizio che noi ci prepariamo ad istituire. Noi stanziamo 2 miliardi, la Cassa per il Mezzogiorno ne stanzi almeno 10, in modo che la Sardegna sia posta nelle stesse condizioni in cui sono posti il Mezzogiorno e la Sicilia.

L'ultima direzione di intervento del disegno di legge è quella dello sviluppo agrario. Si tratta di una questione complessa, sulla quale io non mi soffermerò se non per affermare che non si può pensare allo sviluppo agrario nel Mezzogiorno e nelle Isole senza estendere la riforma fondiaria e senza una riforma dei patti agrari che sia democratica e contenga la realizzazione del principio della «giusta causa». Bisogna, inoltre, dire che un grave fenomeno si verifica nei comprensori di bonifica dell'Isola, dove l'emanazione dei decreti obbligatori di esecuzione dei piani di trasformazione sta determinando una vasta crisi tra i piccoli e medi proprietari che non hanno i mezzi per trasformare la loro terra. Si sviluppa, contemporaneamente, nello ambito dei comprensori di bonifica — tipico il caso del Sulcis — l'intervento del capitale industriale e commerciale il quale sta spogliando della terra molti piccoli e medi proprietari. Or bene, questo disegno di legge non prevede, come dovrebbe prevedere, alcun aiuto alla piccola e media impresa agricola, non affronta questo che è il problema essenziale dei comprensori di bonifica nella nostra regione.

L'ultima osservazione generale che debbo ancora fare è che questo disegno di legge non apre alcuna prospettiva di realizzazione del Piano per la rinascita economica e sociale della Sardegna.

Ancora una volta un disegno di legge che il Parlamento discute, e dovrebbe approvare in queste settimane, non fa alcun riferimento al Piano per la rinascita economica e sociale della Sardegna. Queste osservazioni di carattere generale, che riguardano l'orientamento e l'indirizzo dell'intero disegno di legge, esigono, a nostro avviso, da parte del Consiglio regionale, una chiara presa di posizione politica (a questo proposito noi abbiamo presentato un ordine del giorno) mentre ancora la legge non è stata approvata dal Parlamento, sì che si possa ovviare alla violazione statutaria commessa dal Governo allorquando, come in questo caso, non ha rispettato il disposto dello Statuto autonomistico, il quale, all'articolo 47 del capo VI, afferma che, in caso di provvedimenti che particolarmente interessino la Sardegna, il Presidente della Regione Sarda deve essere sentito nel Consiglio dei Ministri. Com'è noto, c'è una parte del disegno di legge, concernente il servizio dei traghetti tra la Sardegna e il Continente, che interessa direttamente e particolarmente l'Isola. Detto questo, posso concludere rilevando che sulle osservazioni particolari che sono state fatte anche noi concordiamo e cioè sulla questione degli acquedotti e delle fognature (anche qui non è tollerabile la limitazione che è stata posta), sulla questione dei criteri non obiettivi di erogazione dei finanziamenti alle piccole e medie imprese; sulla questione del limite dei 75 mila abitanti, che deve essere eliminato; sulla questione del credito di esercizio.

Onorevoli colleghi del Consiglio, credo che faremmo male se non ci soffermassimo quanto è necessario su questo disegno di legge, e non traessimo, da questa discussione, elementi per una presa di posizione che sia più ampia di quella contenuta nella mozione monarchica e democratico cristiana, e che sia la sintesi dei pareri e delle opinioni espresse nel corso della discussione. Esprimo, quindi, l'auspicio che, a conclusione di questa discussione, sia approvato un ordine del giorno che più largamente contemperi e contenga le esigenze da varie parti affrontate e che rappresenti la presa di posizione della Regione Sarda e del Consiglio regionale sardo di fronte ad un importante atto di Gover-

no, qual'è il disegno di legge che oggi esaminiamo. (*Approvazioni*).

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

MELIS (P.S. d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo sardista considera risultato positivo l'aver provocato, con la sua interrogazione del 31 gennaio ultimo scorso, la presente discussione. Altri Gruppi politici e singoli consiglieri, resi sensibili dalla nostra iniziativa, hanno, successivamente, presentato interpellanze e mozioni, che dimostrano quanto fosse giustificato il nostro allarme e fondata la denuncia contenuta nella nostra interrogazione. Poichè sarà discussa nei prossimi giorni, e in questa stessa sede, la relazione della Commissione speciale per il Piano della rinascita, e sarà possibile un ampio dibattito sui problemi generali, economici e sociali della Sardegna, riteniamo opportuno contenere, entro precisi limiti, il nostro intervento odierno: non imposteremo, cioè, un'ampia valutazione che investa le responsabilità del Governo e della classe politica dirigente, nazionale e regionale, per la sempre crescente depressione di tutti i settori della vita economica dell'Isola. E, neppure, daremo un giudizio generale sull'attività della Cassa per il Mezzogiorno.

Rivolgeremo invece la nostra indagine al tema specifico della industrializzazione, e illustriamo i motivi per i quali gli interventi pubblici finora operati nel settore industriale e quelli programmati nel disegno di legge che proroga al 30 giugno del 1965 l'attività della Cassa, ci appaiano sostanzialmente inadeguati, ben lontani dal promuovere la radicale trasformazione delle strutture esistenti, trasformazione che è interesse imperioso e urgente dell'Isola conseguire, ove non si voglia che essa rimanga definitivamente travolta e schiacciata dal ritmo sempre più veloce di civiltà e di progresso con cui avanza il mondo moderno. Dicendo tali cose, so di ferire illusioni profondamente radicate in anime candide, come quella di Venturino Castaldi, anime costituzionalmente e inguaribilmente conformiste, e di ferire allo stesso tem-

po ottimismo rumorosamente propagandati in piena malafede, per sciovinismo di partito, per subdola difesa di interessi, da anime molto meno candide, tristemente allignanti, ahimè, non meno in Sardegna che fuori.

Il Partito Sardo d'Azione non può essere accusato di preconcepita ostilità verso la Cassa per il Mezzogiorno. Quando se ne discusse in Parlamento la legge istitutiva, noi respingemmo la opposizione demagogica e sterile delle estreme, riconoscemmo che essa segnava un punto a favore del Mezzogiorno, ma ne individuammo e indicammo, con estrema chiarezza, i limiti, in mezzo al coro degli improvvidi e dei troppo furbi, che, per opposte e convergenti ragioni, la salutavano come il toccasana miracoloso per i secolari mali del Sud e delle Isole. Affermò allora il nostro rappresentante alla Camera dei deputati: «è soltanto un problema di lavori pubblici quello che qui si vuole risolvere, ma non ancora il problema di fondo, soprattutto perchè non viene spezzata l'oligarchia degli interessi privilegiati monopolistici, che gravano parassitariamente sulla Nazione, che hanno infeudato lo Stato, che hanno diretto la politica di guerra e di pace, che hanno voluto la politica coloniale, che hanno fratturato l'Unità nazionale asservendo una parte del Paese alle varie forme dell'economia industriale dell'altra, tanto esuberante di capitali quanto la prima ne veniva impoverita. Rimangono, altrettanto urgenti, i problemi dell'industria, dei trasporti, delle scuole, dei tributi, delle molteplici drammatiche esigenze che, parallelamente ed organicamente, vanno pur esse affrontate e risolte». Così dicevamo allora, e quanto avessimo ragione è dimostrato dalla crudele nudità dei fatti.

Si è preminentemente realizzata, in questi anni, una politica di lavori pubblici. Una politica che si è svolta su linee di una certa programmazione e pianificazione che l'hanno resa più organica, più efficiente degli episodici interventi del passato. Era, però, e rimane tuttora, l'immenso debito di civiltà, che la collettività nazionale doveva pagare al Mezzogiorno e alle Isole, per l'abbandono assurdo e colpevole che, se per altre regioni meridionali data dal conseguimento dell'Unità, per noi è vecchio

di quasi due secoli e mezzo. Non dimentichiamo, onorevoli colleghi, che in Sardegna, 130 Comuni e frazioni hanno ottenuto l'illuminazione elettrica negli anni del Signore 1954-55, e per opera della Regione, mentre il mondo corre a velocità supersonica, e l'Italia si appresta a far parte dell'Euratom, che relegherà, fra le curiosità archeologiche, quelle stesse fonti che da noi sono giovani di pochi lustri, o addirittura, come a Perdasdefogu o a Villasimius di uno o due anni.

Vi è, dunque, anche nell'illimitato settore delle opere pubbliche, un cammino gigantesco da percorrere, per coprire il dislivello civile che ancora sfigura il volto del nostro Paese.

E dopo? Dopo, se non avremo tempestivamente imboccato una strada nuova — la industrializzazione —, maturerà inevitabilmente, irrimediabilmente, la tragedia più spaventosa che la nostra terra abbia mai conosciuto nella sua storia, che pure è storia dolorosamente intessuta di disperazione e di miseria. Il temporaneo sollievo, che i salari di alcune migliaia di operai, impiegati in lavori pubblici, hanno portato in questa o in quella zona, verrà a cessare. La disoccupazione, che già oggi, nonostante la rilevante mole di opere in corso, drammaticamente dilaga, dominerà incontrastata in ogni plaga dell'Isola. E' lo sbocco fatale degli indirizzi finora seguiti. Questa verità, che è stata alla base delle rivendicazioni e delle impostazioni politiche del sardismo fin dal primo sorgere del partito, comincia a penetrare nella coscienza e nelle convinzioni di molti. Su «Il Corriere della Sera» del 18 novembre 1956, Luigi Barzini, sotto il titolo: «Se non sorgeranno altre industrie, sarà un domani fittizio», conduce una acuta indagine sui risultati della politica meridionalistica in questi anni, e giunge a conclusioni che noi, da decenni, andiamo ostinatamente, quanto inutilmente, proclamando dalle tribune parlamentari e consiliari, nei consessi economici e nelle piazze. Ecco quanto egli scrive:

« Si sono tentate analisi diverse per stabilire dove andavano a finire i soldi investiti nel Mezzogiorno. I risultati raggiunti sono diversi; tuttavia tutti sono d'accordo che una grande

parte del danaro affluisce, all'ultimo, verso il Nord. Solo una piccola percentuale è rimasta nelle zone povere e bisognose. La ripartizione è fatale. Infatti le grandi imprese sono spesso settentrionali, specie quelle che possono assumere lavori di vasta portata con personale adatto, crediti sufficienti ed esperienze di anni. Quando anche le imprese sono meridionali, le macchine e i materiali di cui hanno bisogno devono essere ordinati in prevalenza nel Nord. I salari che ricompensano i lavori delle maestranze meridionali, vengono spesi in miglioramenti del vitto, negli oggetti di abbigliamento, nei cinematografi, nei mobili e suppellettili per la casa, cose che, con l'eccezione degli alimentari, sono prodotte in prevalenza nel Nord. Mancando nel Meridione i tecnici e dirigenti esperti di lavori e di organizzazione in numero sufficiente alle attività di questi anni, anche molti dei maggiori stipendi sono affluiti alle città settentrionali di residenza. La pioggia di danaro, come tutte le piogge, è caduta sul bagnato, nel Nord, nelle zone floride, nelle città meridionali più moderne, che hanno saputo approfittare dell'occasione. Quindi, quanta di questa relativa floridità del Mezzogiorno è vera, è duratura, e quanta è, invece, apparenza? E' difficile dire; i fattori in giuoco sono più numerosi di quelli che gli esperti ufficiali elencano. Oltre alle spese pubbliche e private vi è la congiuntura, il mondo intero galleggia su una marea crescente di prosperità, il volume di affari è aumentato ovunque; senza dubbio anche il mezzogiorno ne avrebbe goduto in misura minore, sia pure senza l'aiuto delle provvidenze statali a suo favore. Nella scomparsa della malaria, nello spirito dei tempi, la guerra ha portato molti a conoscere altri Paesi, a riflettere sulle proprie condizioni e a ribellarsi alla rassegnazione. I poveri non vogliono essere più poveri, i ricchi si danno da fare, i giovani si vestono, mangiano, vivono, in modo dissimile dai vecchi; vogliono la radio, vogliono automobili e trattori, livellati i loro gusti dal cinema e dalla conoscenza del resto del mondo. Durerà? Durerà solo se sorgeranno industrie. Solo una rete di industrie minori su cui si appoggiano le industrie maggiori, le quali a loro volta pos-

sono dare vigore a grandi industrie, può assorbire i disoccupati, stabilire lo standard di vita nel meridione a livelli europei. Per ora le industrie non nascono con la facilità che si vorrebbe, per varie cause. Le industrie; ci vogliono dunque le industrie. Sorgeranno? Senza industrie la prosperità presente dovrà essere mantenuta a spese pubbliche; mentre il Meridione progredisce, il Settentrione inevitabilmente avanzerà con un ritmo più veloce, aiutato anche dalla prosperità meridionale, ma la differenza fra le due Italie aumenterà; sembrerà quindi che il problema del Mezzogiorno non abbia fatto nessuna strada perchè il punto di riferimento è mobile ».

Lo stesso Presidente del Consiglio, l'onorevole Antonio Segni, sui numeri 2 e 3 della rivista « Civiltà degli scambi », nello scorso anno 1956, scriveva: « Non può esservi sviluppo agricolo nel Mezzogiorno se non si crea un ambiente industriale, non solo delle industrie che possiamo chiamare complementari della agricoltura, ma anche, in genere, di tutta quella industria che fornisce tutti quei mezzi che sono entrati nella vita di ogni giorno ». « E — rilevava — i tentativi di industrializzare il Mezzogiorno, compiuti in questi anni, hanno dato scarsi risultati perchè il problema dello sviluppo economico non fu affrontato in tutti i suoi lati ». L'anno precedente, ancora quale deputato, firmava su « La Nuova Sardegna » del 10 giugno 1955, un articolo che recava queste parole conclusive: « Non voglio fare il confronto con altre regioni, ma ricordiamo tutti leggi speciali, larghe assegnazioni della Cassa e dei più svariati Ministeri. Gli intrepidi sardi della trincea "Delle Frasche" sono stati buoni solo per essere massacrati nell'arido Carso e nelle Tofane ».

Questa terribile denuncia della inefficienza statale verso la Sardegna, fatta dal Deputato Segni, non impediva allo stesso, divenuto Presidente del Consiglio, di affermare solennemente, a distanza di pochi mesi, alla inaugurazione della Fiera Campionaria di Cagliari, nel marzo del '56: « In un secolo di vita dello Stato italiano, l'Isola ebbe sempre poco dallo Stato, ma in questi dieci anni di vita democratica abbiamo recuperato il tempo perduto, cancel-

lando gli altri 90 anni persino dalla nostra memoria, dal nostro ricordo ». Così anche le parole riportate su « Civiltà degli scambi », e ora da me citate, non impedivano al Presidente Segni di affermare, poche settimane fa a Cagliari, al Congresso nazionale dei Gruppi aziendali democristiani, che la questione della giusta causa permanente nei patti agrari ha perduto ormai gran parte della sua importanza, soprattutto per il Mezzogiorno e le Isole, in quanto l'intenso ritmo delle industrializzazioni ha assorbito nelle attività industriali i braccianti e i contadini senza terra, finora gravanti sulla povera agricoltura meridionale. L'onorevole Segni porta il peso e la responsabilità di queste parole ingannevoli, offerte, con l'autorità ed il prestigio dell'altissima sua carica, ad un osannante pubblico, in mezzo al quale sedevano ed applaudivano molti di voi, onorevoli colleghi della maggioranza democristiana, ma egli era ed è smentito, oltre che dalle sue quasi contemporanee affermazioni or ora citate, dalla pesante realtà dei fatti.

I dati riguardanti la distribuzione di finanziamenti industriali, concessi al Mezzogiorno mediante l'I.S.V.E.I.M.E.R., l'I.R.F.I.S. e il C. I.S. dimostrano che la parte più cospicua di essi è rifluita alle regioni più progredite che già raggiungevano un livello d'industrializzazione che si scostava molto da quello medio del Mezzogiorno e delle Isole. Nella ripartizione regionale dei 50 miliardi e 500 milioni, concessi al 31 dicembre 1955, per le attività industriali, troviamo, infatti, al primo posto la Sicilia col 38,3 per cento del totale; al secondo posto la Campania col 22,2 per cento; al terzo posto, l'Abruzzo e Molise; al quarto, la Lucania col 7,5 per cento; al quinto e sesto posto, il Basso Lazio e la Puglia; agli ultimi due posti la Sardegna e la Calabria; la Calabria, però, ha in più ottenuto, con legge speciale, i 205 miliardi, dei quali e contadini e pastori e artigiani sardi vanno pagando, con rassegnata disciplina, la loro quota, che figura sulla cartella delle imposte. Dei finanziamenti previsti dal decreto legge luogotenenziale 1 novembre 1944, numero 367, la Sardegna ha ottenuto il 5,70 per cento, contro il 74,8 per cento della Campania e il 19 per

cento della Sicilia. Sui finanziamenti disposti con il decreto legge 15 dicembre numero 1419 a favore della piccola e media impresa industriale, la quota della Sardegna è stata pari all'uno per cento, contro il 12,8 della Puglia, il 26,6 della Sicilia, il 37,7 della Campania; tradotto in cifre, a titolo esemplificativo, questo ultimo dato ci dice che la Sardegna ha avuto 70 milioni, e la Campania 13 miliardi e 548 milioni.

Signori della Giunta, nei dati dei quali vi ho dato lettura è contenuta la denuncia di una grave responsabilità che investe voi, e la parte politica che regola e dirige, col Governo e col sottogoverno nazionale e regionale, ogni aspetto e momento della vita pubblica nel nostro Paese. Non solo non si è sanato, ma è andato aggravandosi lo squilibrio tra il Nord e il Sud d'Italia. Nello stesso Mezzogiorno vanno creandosi e consolidandosi le premesse funeste di una disparità di condizioni e di sviluppo delle quali la Sardegna appare la vittima designata e inerte: fenomeno quasi incredibile, quando si pensi che esiste una Regione autonoma, un Consiglio regionale, una Giunta, che avrebbero dovuto ergersi, con responsabile intransigenza, contro ogni tentativo di sopraffazione degli opposti interessi. Ma fenomeno perfettamente comprensibile, se si tiene conto della degradazione cui è stato, giorno per giorno, condotto l'Istituto autonomistico dalla passiva acquiescenza del nostro Organo esecutivo, pago del consenso di una pavida maggioranza consiliare, sorretta dai voti di comodo monarchici e missini, e del paternalistico compiacimento di un Governo che detta legge, impone direttive ed esige obbedienza, senza timore di ribellioni o impazienze.

Il nuovo disegno di legge sulla Cassa per il Mezzogiorno pone rimedio alle gravissime lacune denunciate? Non possiamo certo affermarlo. Indubbiamente costituiscono un fatto positivo gli stanziamenti aggiuntivi per un totale di 590 miliardi e la proroga quinquennale che vi è connessa, le norme riguardanti l'istruzione professionale e l'apprendistato, l'intervento a favore dei Comuni minori con l'assunzione degli oneri per l'esecuzione delle reti idriche interne e delle fognature, e, infine, motivo di parti-

colare compiacimento e soddisfazione del collega Filigheddu e mia, la consacrazione, nell'articolo 7 del disegno di legge, delle norme e la predisposizione dei mezzi che renderanno possibile l'istituzione delle navi traghetto per i collegamenti della Sardegna con il Continente.

Ma permangono difetti essenziali che devono essere corretti, se non si vogliono registrare altri fallimenti, e lacune profonde che devono essere colmate se non vogliamo essere travolti da nuove sopraffazioni. Innanzitutto la Regione, come tale, è totalmente assente dalla nuova legge; non è sufficiente richiamarsi all'articolo 25 della legge istitutiva della Cassa. Nel più recente disegno domina, incontrastato e incontrollato, il Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno, dal quale, respingendo pertinacemente, col concorso di voti di numerosi deputati sardi, un emendamento presentato dal rappresentante sardista, il Parlamento ha escluso il Presidente della Regione, anche per la elaborazione ed approvazione dei programmi riguardanti direttamente la Regione stessa. Nel settore della industrializzazione si ripercorre la stessa strada del passato, si continua, cioè, in una politica di incentivi marginali: concorsi negli interessi passivi, agevolazioni fiscali, modesti contributi a fondo perduto per limitate categorie di investimenti, utili ma non risolutivi, come l'esperienza ha dimostrato. Non si prevede nulla per modificare ed equilibrare le condizioni di partenza; per esempio, nessun passo in avanti si è fatto sulla via della unificazione delle tariffe elettriche. Eppure il costo dell'energia elettrica condiziona qualunque impresa e, a parità di ogni altra condizione, l'industria tenderà a concentrarsi inevitabilmente laddove il costo dell'energia assicuri più largo margine di utile. Se si vuole, non a parole, ma in concreto, promuovere l'industrializzazione del Mezzogiorno e delle Isole, occorre affrontare e risolvere oggi, non in un problematico domani, la questione dell'unità tariffaria dell'energia da qualunque fonte prodotta: metano, carbone, combustibili liquidi, elettricità. Esiste la Finelettrica, esiste l'E.N.I., esiste l'I.R.I., tutti Enti che fanno capo allo Stato e che dallo Stato devono essere indirizzati, in una coerente poli-

tica di sviluppo, al conseguimento di questa indispensabile premessa dell'equilibrio economico e sociale della Nazione, cui si afferma di tendere.

E rimane insoluto il problema del credito. Le nuove industrie, sorte faticosamente con il concorso del pubblico danaro, per quanto riguarda i capitoli d'impianto, sono in partenza spogliate di ogni garanzia reale dai Banchi che esercitano il credito industriale. Per il credito di esercizio, nè Banche, nè privati sono disposti a fornire una lira in queste condizioni. Le imprese, che già debbono affrontare i difficili problemi della concorrenza con industrie consolidate e affermatesi nel mercato, capaci spesso di imporre il loro veto agli Istituti bancari per soffocare ogni tentativo del quale possano temere, annaspano, fin dai primi passi, per trovare i capitali necessari all'acquisto delle materie prime, alla produzione, e allo immobilizzo delle giacenze. Incombe lo spettro del fallimento, che travolgerà non soltanto l'impresa singola, ma anche gli eventuali propositi di nuovi imprenditori, ai quali gli insuccessi altrui forniscono salutare motivo di remora a correre pericolose avventure.

Abbiamo toccato i punti di maggior rilievo e che, a nostro giudizio, costituiscono l'aspetto più negativo del nuovo disegno di legge rispetto alla industrializzazione. Spetta a chi ha l'onore e l'onere di rappresentarci far valere gli indirizzi che abbiamo indicato proponendo modifiche, aggiunte, correzioni necessarie.

Qualcosa resta da dire sull'articolo 10, al quale si riferisce la nostra interrogazione, e sull'articolo 11, che stabilisce le categorie delle opere ammesse al contributo. Vale la pena di leggere almeno il primo dei due articoli. « Nei territori di cui all'articolo 3 della legge 10 agosto 1950, numero 646 e successive modificazioni e integrazioni, la Cassa per il Mezzogiorno può agevolare, ai sensi dell'articolo seguente, con contributi fino al 20 per cento della spesa documentata, il sorgere di piccole e medie industrie nell'ambito dei Comuni con popolazione non superiore ai 75 mila abitanti, nei quali vi sia difetto di attività industriali ». Secondo quanto informa Isidoro Pirelli sulla « Gazzetta del Mezzogiorno » del 29 dicembre 1956, tale

articolo è fatica particolare del Presidente Segni e del Ministro Campilli. Egli dice testualmente: « Il Ministro Campilli prima, il Presidente Segni poi, hanno formulato l'articolo 10 del disegno di legge nel quale è previsto un contributo a fondo perduto a favore di quelle industrie che sorgano nei Comuni con non più di 75 mila abitanti ». Ebbene; non come consiglieri eletti nella provincia di Cagliari, ma come sardi che hanno una visione unitaria e superiore degli interessi generali dell'Isola, noi respingiamo fermamente e condanniamo senza riserve questa singolare norma che, per la sua definita provenienza, ben denuncia la miope e meschina sua ispirazione. Cagliari conta 150 mila abitanti; nessun'altra città dell'Isola tocca i 75 mila abitanti. Noi attendiamo di conoscere quale sardo, di qualunque città o villaggio dell'Isola, e di qualunque levatura intellettuale, morale e politica, all'infuori del Presidente Segni, abbia il coraggio di affermare, e di affermare in legge, e cioè *per omnia saecula*, che Cagliari deve essere esclusa dai benefici previsti a favore di nuovi impianti industriali. Solo obbedendo ad un impulso di bassa demagogia, neppure provincialistica, ma addirittura municipale, che ogni sassarese munito di cervello e privo di complessi, respinge sdegnosamente, e che noi, nè cagliaritari, nè sassaresi per nascita, ma per libera e responsabile scelta, sardi e non più, condanniamo, si poteva e si può collocare la città di Cagliari tra i beati possidenti, già arrivati ad un grado di sviluppo industriale tale da consigliare correttivi di questa natura. A questo si è giunti ipocritamente ammantati da equivoche giustificazioni e in nome di una superiore giustizia.

La notevole concentrazione demografica nella città di Cagliari, che non ha riscontro negli altri Comuni dell'Isola, non è il prodotto di quella intensa industrializzazione che si accampa a giustificare l'esclusione dai benefici della nuova legge; è la pressione del contado, è la disperazione dei braccianti e contadini senza terra, dei manovali senza qualificazione professionale, che fuggono dalle loro plaghe nella vana illusione e speranza di trovare un tozzo di pane nella città.

D'altra parte, non si illuda nessuno che una tale esclusione possa tornare a sicuro e permanente vantaggio di altre zone o città della nostra sventurata Isola. Cagliari ha un porto che, per la sua posizione, può far giungere i nostri prodotti industriali a mercati ancora capaci di assorbimento; il Nord-Africa, il vicino Oriente, lo stesso Mezzogiorno d'Italia. Nel Nord d'Italia e d'Europa, potremo sperare di far penetrare le produzioni di una agricoltura razionale e specializzata, non mai i prodotti industriali, in concorrenza con le industrie più moderne e agguerrite, che hanno, in quella parte del Continente Europeo, la loro tradizionale concentrazione; in ogni angolo dell'Isola potremo far sorgere industrie destinate al fabbisogno interno, e sarà un passo gigantesco per l'affrancamento graduale dalla servitù economica, dallo sfruttamento coloniale che abbiamo finora subito. Ci sarà lavoro e gloria per tutti; ma Cagliari rimarrà, insostituibilmente, la porta aperta verso l'esterno. Ciò è nella natura delle cose, non nella volontà degli uomini.

Onorevoli colleghi, questa Assemblea deve assumere una posizione chiara e responsabile. Signori della Giunta, non potete ancora sostenere il peso di un silenzio e di una acquiescenza, che vi rendono complici e correi, senza distinzioni o riserve. L'uomo che avete salutato quale inviato della Provvidenza per la soluzione dei problemi angosciosi dell'Isola nostra, e che condiziona direttamente la vostra permanenza in quei banchi, vi ha portato di rinuncia in rinuncia a questo ultimo limite e a prezzo di una squalifica, che potrà assumere proporzioni e provocare reazioni di portata non calcolabile.

Abbiate il coraggio di dire basta. Di dire basta alle funeste competizioni municipali scatenate da una dissennata contrapposizione di sardi a sardi. Il Partito Sardo d'Azione ha le carte in regola per richiamarvi ad una tale responsabilità, che non è eccessivo definire storica. Da quasi quarant'anni questa è la nostra azione, lo sforzo costante, la meta. Non abbandoneremo la lotta, qualunque sacrificio essa debba imporci. Ma voi, almeno, non fate che l'appello ultimo si sposti dalle Assemblee politiche alle piazze!

Noi sentiamo che il limite di sopportabilità del popolo sardo è ormai raggiunto; adoperatevi perchè non sia superato. Domani potrà essere troppo tardi. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Da varie parti è stato chiesto alla Presidenza di esaminare la possibilità di concordare un ordine del giorno, prima di dare la parola all'onorevole Presidente della Giunta.

Ha domandato di parlare l'onorevole Cardia. Ne ha facoltà.

CARDIA (P.C.I.). Mentre mi dichiaro favorevole alla proposta di concordare un ordine del giorno comune, vorrei far presente che all'ordine del giorno del Consiglio figura, ormai da lungo tempo, la discussione della relazione del Presidente della Commissione consiliare per la Rinascita. Vorrei pregare, quindi, il Presidente del Consiglio di voler assicurare l'Assemblea che questa discussione si farà, e possibilmente fissarne, fin d'ora, la data.

PRESIDENTE. La Presidenza assicura che la proposta dell'onorevole Cardia sarà tenuta presente e che quanto prima verranno fornite notizie in merito.

Ha domandato di parlare l'onorevole Serra. Ne ha facoltà.

SERRA (D.C.). Io consento senz'altro alla proposta di concordare un comune ordine del giorno. Penso soltanto che sia più opportuno concludere la discussione della mozione sulla proroga dell'attività della Cassa per il Mezzogiorno, alla fine e non all'inizio della prossima seduta.

I lavori potrebbero essere più utilmente aperti, per esempio, con la discussione del disegno di legge annunciato dall'Assessore Gardu in materia turistica. Ed eviteremo, in ogni caso, che la formulazione dell'ordine del giorno concordato ci occupi per l'intera seduta.

PRESIDENTE. Onorevole Serra, sarà compito della Presidenza scegliere il momento più opportuno per lo svolgimento e la conclusione della discussione.

Il Consiglio riprenderà i suoi lavori questo pomeriggio alle ore 17 e 30.

La seduta è tolta alle ore 13 e 35.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1957