

CCLXX SEDUTA**MARTEDÌ 25 MARZO 1952**Presidenza del Presidente **CORRIAS ALFREDO**

indi

del Vicepresidente **ERA**

La seduta è aperta alle ore 11 e 45.

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

Varie.

MURETTI (P.N.M.) plaude all'iniziativa presa dal Presidente del Consiglio di inviare un telegramma al Sindaco di Trieste in occasione della manifestazione di italianità svoltasi in quella città. Chiede che il Consiglio si associ alle espressioni contenute nel telegramma del Presidente.

Annunzio di mozione.

« **Mozione Cerioni - Pasolini - Azzena - Filigheddu - Castaldi** sui servizi aerei della Sardegna ».

PRESIDENTE prega la Giunta di fissare la data in cui intende discutere la mozione.

CRESPELLANI (D.C.), Presidente della Giunta, dichiara di essere disposto a discutere immediatamente la mozione.

Discussione e fine della discussione di mozione.

Mozione Cerioni - Pasolini - Azzena - Filigheddu - Castaldi sui servizi aerei della Sardegna.

« Il Consiglio Regionale Sardo, avuta conoscenza delle variazioni nei servizi di tra-

sporto passeggeri che la Società L. A. I., attualmente unica concessionaria dei collegamenti aerei da e per la Sardegna, intende apportare, con decorrenza dal 7 aprile p. v., in aggiunta a quelle già apportate in riduzione al momento dell'assorbimento dei servizi già gestiti dall'ALI-FLOTTE RIUNITE; considerato che sotto la speciosa affermazione di un ampliamento dei collegamenti si nasconde la soppressione di talune linee facenti capo alla Sardegna e la riduzione delle corse per le linee mantenute; eleva la più vibrata protesta per l'annunciata nuova organizzazione dei servizi, che si risolve in un notevole arretramento dello sviluppo, già dimostratosi inadeguato, dei trasporti aerei da e per l'Isola; e impegna la Giunta regionale: 1) a rendersi interprete di tale protesta presso la Società concessionaria LAI che oggi agisce in regime di monopolio; 2) a richiamare i competenti organi di Governo alle assicurazioni date, in occasione dell'assegnazione di tutte le linee aeree da e per la Sardegna alla Società LAI, circa il mantenimento delle linee stesse e del numero delle corse in atto; 3) a svolgere opera efficace perchè sia mantenuto l'impegno di un effettivo sviluppo dei servizi, e non venga, in ogni caso, sacrificato il personale sardo che già prestò la propria opera negli stessi servizi gestiti dalla cessata Società concessionaria ALI-FLOTTE RIUNITE ».

CERIONI (D.C.) esordisce associandosi alle espressioni contenute nel telegramma inviato

dal Presidente del Consiglio al Sindaco di Trieste.

Passando ad illustrare la mozione, afferma che la Giunta ha iniziato la sua azione appena avuta notizia delle nuove disposizioni sui servizi aerei. Afferma di non volersi soffermare sulla dolorosa storia dello sviluppo dei servizi aerei sardi, che è a conoscenza di tutti.

Secondo l'oratore, all'azione della Giunta verrà risposto adducendo motivi di carattere tecnico, che possono, peraltro, essere sempre contestati. L'impostazione che il Consiglio deve dare al problema dev'essere nettamente politica. La Giunta deve far capire che, qualunque sia il rendimento di talune linee aeree, esse debbono essere ugualmente mantenute per le prospettive che si presentano per il futuro. Oltre che del problema dei trasporti aerei, è necessario preoccuparsi anche del problema umano rappresentato dalla tutela del personale sardo, che potrebbe andare incontro ad una sorte molto incerta.

L'oratore conclude dichiarandosi certo che l'azione intrapresa così tempestivamente dalla Giunta sarà proseguita e portata a compimento con energia e rapidità. (*Consensi*).

ASQUER (P.S.I.) nega che si debba impostare la discussione sul carattere tecnico del problema delle linee aeree, come chiedeva Castaldi. Concorde, invece, con Melis sulle cause della crisi dell'Airone, crisi che fu determinata in primo luogo dalla mancata concessione a tale Società della linea Cagliari-Roma. Afferma che come oggi eleva la sua protesta contro il monopolio della LAI, così avrebbe protestato se tale monopolio fosse stato concesso all'Airone. Ricorda che negli anni 1946, 1947 e 1948 l'Italia era ancora occupata dagli anglo-americani, per cui non si poteva fare una politica autonoma. Con l'esperienza di quegli anni, il Paese si sarebbe dovuto, in seguito, sganciare dalla politica di soggezione che lo aveva legato all'America. Ciò, invece, non è avvenuto.

Il Consiglio, fin dalla sua prima seduta, aveva lanciato un grido di allarme per il pericolo che correva l'Airone. La società sarda avrebbe potuto salvarsi soltanto con l'aiuto degli organi competenti; tale aiuto mancò e l'Airone fu costretta al fallimento. Questo fatto fu una grande disgrazia per la Sardegna, anche perchè il risparmiatore sardo, che aveva investito i suoi capitali in quella società, non potrebbe facilmente lasciarsi più convincere ad investimenti industriali.

L'Airone, per far fronte alla crisi, si unì ad altre società, creando l'Ali Flotte Riunite; ma ciò che era avvenuto per l'Airone avvenne anche per l'Ali Flotte Riunite, poichè le linee più attive furono lasciate alla LAI. Si giunse così alla crisi del gennaio 1951. Il personale navigante, preoccupato dalla sorte della nuova Società, proclamò lo sciopero. Ma nemmeno questo ebbe gli effetti desiderati. L'oratore ricorda di aver presentato un'interrogazione per sollecitare l'intervento della Giunta regionale presso il Governo. La risposta venne otto mesi dopo, con la notizia che l'Ali Flotte Riunite era in liquidazione. Così la LAI rimase padrona del campo e instaurò il monopolio con i danni che portano ad un Paese tutti i monopoli.

Così si è giunti al nuovo orario della LAI, con la soppressione della linea Alghero-Roma, della Cagliari-Pisa e della Cagliari-Palermo. In definitiva, i collegamenti aerei si limitano ora alla sola linea Cagliari-Roma: con tale limitazione, migliaia di passeggeri sardi non potranno più servirsi dell'aereo per recarsi nella Penisola. Inoltre, certe merci deperibili — che prima venivano trasportate per via aerea nei mercati continentali — non potranno più essere spedite e marciranno in Sardegna.

L'oratore afferma che il Presidente della Giunta è stato ingannato dalle assicurazioni del Governo, e col Presidente della Regione è stato gabbato tutto il popolo sardo. Il Governo è il solo responsabile di quanto è accaduto e accade in Sardegna per tutti i monopoli: se la Regione tenta di spezzarne uno, il Governo interviene invece per consolidarlo.

L'oratore conclude dichiarando di associarsi al telegramma inviato dal Presidente del Consiglio al Sindaco di Trieste; afferma, però, che anche il problema di Trieste, come tutti gli altri, non si risolve con i telegrammi. Anche il problema di Trieste, come quelli dei trasporti aerei, è una conseguenza della politica internazionale seguita dal Governo. (*Consensi a sinistra*).

PERNIS (P.N.M.) ricorda le condizioni veramente gravi nelle quali si trovava l'Airone al momento in cui giunse l'invito ufficiale da parte del Governo e ufficiale da parte delle altre compagnie aeree per costituire una compagnia unica. L'Airone vide in quella fusione l'unica via di salvezza e accettò di trattare. Se la Regione fosse allora esistita, certamente le cose sarebbero andate diversamente. Comunque, appena i suoi organi cominciarono a funzionare, la Regione si inte-

ressò del problema. Stangoni si preoccupò di mettere in atto il voto del Consiglio, ma la situazione era già precipitata.

Gli atti di fusione della Società risalgono al trenta maggio, mentre la prima riunione del Consiglio si tenne il ventotto dello stesso mese. In tale periodo si perfezionarono gli atti della fusione, ma, in realtà, tutto era stato deciso fin dai mesi di febbraio e marzo. La fusione fu un grande sacrificio per gli azionisti grandi e piccoli, i quali ben sapevano che dagli apparecchi messi in libera vendita si sarebbe potuta ricavare una somma irrisoria, essendo essi ormai sorpassati. Ma, pur di vedere ancora la bandiera della Sardegna in una società aerea, si accettò la fusione, che pur significava la perdita dei capitali.

Secondo l'oratore, vi fu una promessa precisa di aiuto da parte del Governo. Quando si parlò delle sovvenzioni governative, si fecero progetti per migliorare i servizi aerei, per incrementare le linee e così via. Ma dopo la prima riunione ci si avvide che le promesse del Governo erano inconsistenti. Da ciò derivò la crisi della nuova Società. Se il passivo dell'Airone era di centomila lire al giorno e si poteva facilmente sanare, il passivo dell'Ali Flotte Riunite divenne di un milione al giorno. Dopo diciotto mesi di vita, il passivo della Società era di 750 milioni e l'unico provvedimento, anche a termine di legge, che poteva essere preso, era quello di sciogliere la Società, a meno che non arrivasse la sovvenzione promessa dal Governo.

A questo punto il gruppo di maggioranza dell'Ali Flotte Riunite decise di vendere la flotta alla LAI, ricavando dalla vendita neppure la metà del deficit. Vana fu l'opposizione di alcuni consiglieri. Fu allora che un gruppo di azionisti — dopo altre promesse fatte dal professor Valletta — decise di acquistare tre o quattro aerei dell'Ali Flotte Riunite per dar vita nuovamente all'Airone. Il gruppo industriale disposto ad acquistare gli aerei era certo, per la promessa del Valletta, che all'Airone sarebbero state concesse le linee Cagliari-Roma e Cagliari-Milano. Senonchè, lo stesso Valletta fece sapere di non avere fatto nessuna promessa in tal senso. Dopo questa dichiarazione nessuno più poteva pensare di ricostituire l'Airone.

L'oratore conclude affermando che la colpa del fallimento dell'iniziativa non va, pertanto, addossata alla Regione, che anzi ha fatto tutto il possibile per scongiurarlo, ma va ascritto alla solita politica, non certo leale

e onesta, del Governo nei confronti della Sardegna. (*Approvazioni*).

PIRASTU (P.C.I.) si associa, a nome del suo Gruppo, alle parole di Muretti circa il telegramma inviato dal Presidente del Consiglio al Sindaco di Trieste.

Dichiara di concordare con Asquer per quanto riguarda il fallimento dell'Airone. La LAI, con la liquidazione dell'Ali Flotte Riunite, rimase l'unica detentrica delle linee aeree tra la Sardegna e la Penisola, e il Governo, anche in quell'occasione, per bocca di un Ministro e del generale Pinna assicurò che il monopolio non avrebbe in alcun modo danneggiato gli interessi dei Sardi. Ma, nonostante le promesse, oggi si apprende che la LAI intende ridurre i servizi aerei da e per la Sardegna. L'episodio si inquadra in tutta la politica governativa nei confronti della Sardegna, politica per la quale tutte le iniziative economiche sarde sono destinate ad essere soffocate dal capitale monopolistico settentrionale.

L'oratore afferma che tale politica, già iniziata da molti decenni, è andata accentuandosi con l'attuale Governo. La Sardegna diventerebbe, se non reagisse, solamente un mercato di consumo. Le dichiarazioni del Ministro Campilli a Cagliari sono significative. L'Airone e l'Ali Flotte Riunite sono state sabotate dal Governo fin dal loro nascere. Le sovvenzioni sono state sempre rifiutate all'Airone, mentre alla LAI il Governo ha, invece, concesso il monopolio di tutte le linee. Le stesse considerazioni possono farsi per l'Eridania, per il Taloro e per tutte le altre iniziative che potessero danneggiare i monopoli già costituiti.

Pirastu ritiene necessaria, da parte del Consiglio, una presa di posizione unitaria. Il Consiglio dovrebbe, cioè, superare tutte le divergenze, tutte le visioni particolari, per unirsi nella difesa degli interessi del popolo sardo, e pretendere che gli impegni assunti al momento dello scioglimento dell'Ali Flotte Riunite siano mantenuti.

L'oratore conclude dichiarando di concordare, in linea generale, con la mozione, al testo della quale occorrerebbe apportare solo qualche modifica, peraltro non sostanziale. (*Consensi a sinistra*).

MELIS (P.S.d'A.) esordisce affermando che la Regione ha in questo momento il compito preciso di far valere i diritti della Sardegna, che si vorrebbero ancora una volta sacrificare

a quelli estranei alla sua vita. Rileva di aver sentito con piacere dichiarare da Pernis che, se la Regione fosse sorta prima, forse l'Airone non sarebbe finita così miseramente.

Da chi vuol difendere l'azione del Governo, si potranno addurre dei motivi tecnici a giustificazione di quanto è avvenuto. Castaldi ha affermato che vi sono linee passive che devono essere soppresse. La discussione improvvisa della mozione non ha consentito una documentazione sulla inopportunità di sopprimere le linee passive, anche a voler tener conto del carattere esclusivamente privatistico della Società. Sottolinea, però, il fatto che le linee di comunicazione sono servizi di interesse pubblico, che non possono essere soppresse soltanto perchè non attive. Sarebbe un duro colpo per l'economia italiana se lo Stato dovesse sopprimere le ferrovie perchè hanno un deficit di sessanta miliardi. Una tale affermazione dev'essere pertanto respinta, specialmente se fatta da una società che ha brigato per ottenere il monopolio aereo, che è ricorsa a tutte le gherminelle possibili per spuntarla sulle concorrenti. Ereditando le linee dell'Airone, la LAI aveva il dovere, non di ridurre i servizi, come ha fatto, bensì di potenziare le linee, migliorando sempre più i servizi. Le linee attive compenseranno quelle passive.

L'oratore ricorda che nell'immediato dopoguerra in Sardegna esisteva un monopolio quasi totale della SITA e della FIAT. La SITA aveva abbandonato molte linee perchè passive e molti paesi sardi rimasero tagliati dal resto del mondo. Bastò che un'altra società manifestasse il desiderio di iniziare la sua attività in Sardegna perchè la SITA, dopo aver cercato di impedire che ciò avvenisse, si vedesse costretta a migliorare i servizi. Le linee che la SITA intendeva abolire furono riattivate e la società dovette spendere miliardi per l'acquisto di nuove macchine.

Anche la Sardamare, che fu salutata al suo nascere dal Partito Sardo d'Azione come l'espressione della volontà di rinascita dei Sardi, dovette vincere un'infinità di ostacoli da parte del Governo. L'oratore richiama l'attenzione della Giunta sul suo ordine del giorno circa gli aiuti a tale società. Ricorda anche la legge che il Consiglio approvò e che prevedeva una anticipazione alla Sardamare. Tale legge fu però respinta dal Governo, il quale, evidentemente, tiene a che la Tirrenia dorma sonni tranquilli.

Fra i tanti episodi che stanno a dimostrare come sia in atto la difesa dei monopoli, l'o-

ratore cita quello relativo all'esportazione del formaggio sardo. A questa esportazione non sono ammesse le cooperative dei pastori, e il partito sardo sta svolgendo, anche al Parlamento, un'azione intesa a rompere per sempre tale monopolio.

Pernis ha denunciato nel suo intervento le promesse non mantenute dal professor Valletta. Egli ha dichiarato di non voler ricercare le responsabilità, limitandosi a dire che una grossa ingiustizia era stata perpetrata ai danni della Sardegna. Secondo l'oratore, invece, bisogna ricercare le responsabilità, perchè, una volta appurate, si può tentare di colpire i colpevoli. Il professor Valletta significa FIAT, e FIAT significa commesse governative. E' chiaro che la FIAT non ha nessun interesse a scontentare il Governo e quando si sa che presidente della LAI è il principe Pacelli, si capisce anche la ritirata ignobile del professor Valletta.

L'oratore conclude affermando che l'ordine del giorno deve contenere una denuncia di carattere generale. Il Consiglio deve esprimere un voto unanime senza nulla togliere al contenuto del documento. Raccomanda al Presidente della Giunta di impegnare il Gruppo parlamentare sardo perchè svolga un'azione coordinata, intesa a richiamare il Governo alla sua alta responsabilità. (*Consensi*).

CASTALDI (D.C.) lamenta che si siano voluti portare argomenti polemici in una discussione che doveva trovare unito tutto il Consiglio. La responsabilità di quanto è avvenuto non è soltanto del Governo democristiano, perchè, quando cominciarono le disavventure dell'Airone, il Governo era tripartito. Comunque, ora è il caso di sbrigarsi, prima che siano definiti gli orari internazionali; altrimenti non si potrebbe far più niente.

L'oratore prosegue affermando che il Piano Schuman non è sfavorevole a Carbonia, come ha affermato Asquer; sfavorevole era la proposta dei socialisti di concedere libera importazione al carbone estero. Tale proposta è stata criticata perfino dalla Camera del lavoro di Carbonia, poichè avrebbe significato la morte di quel bacino. Anche la connivenza del Governo con le industrie settentrionali è una falsità; tanto è vero che tutto il Nord rimprovera al Governo di stanziare troppi quattrini per la rinascita meridionale.

Secondo l'oratore, quando si creò l'Airone non si trovarono tra i sardisti e tra i comu-

nisti persone disposte ad acquistare azioni. Per la Sardamare, per la verità, i sardisti contribuirono in modo rilevante. L'Airone, per la mancanza di capitali, dovette indebitarsi con le banche e in seguito fondersi con l'Ali Flotte Riunite, che aveva capitali inglesi. L'oratore fece presente, allora, all'assemblea dell'Airone il pericolo che si correva con la fusione con l'Ali Flotte, ma nessuno volle seguire i suoi consigli. L'Airone si sarebbe potuta accordare più proficuamente con la LAI.

Il paragone fatto da Melis tra l'Airone e la SITA non calza, perchè le linee aeree di tutto il mondo sono sempre passive e sono aiutate dai governi perchè lo esige il progresso. Gli aerei si logorano facilmente o vengono soppiantati da altri più perfetti. Tutti gli Stati, pertanto, hanno mantenuto in piedi una sola compagnia, eccettuati gli Stati Uniti, che ne hanno mantenute due. Queste due compagnie volevano ridurre i prezzi dei viaggi del quaranta per cento, ma, per l'opposizione delle compagnie europee, che non avrebbero potuto reggere la concorrenza, la riduzione venne limitata al venticinque per cento. Del resto, neppure il monopolista ha interesse a sopprimere i servizi una volta eliminati i concorrenti. Pertanto, se l'Ali Flotte Riunite ha dovuto chiudere i battenti, ciò non si deve alla riduzione dei prezzi della LAI, bensì alla situazione generale.

Si è accusato il Governo di non aver aiutato l'Airone, ma la verità è che il Governo non ha aiutato nessuna delle due compagnie esistenti in Italia. Una, che non aveva capitali, è fallita; l'altra, che aveva capitali, ha continuato la sua attività. Il provvedimento preso dal Governo è giusto per quanto riguarda l'Italia in generale; è ingiusto nei confronti della Sardegna, che è terribilmente isolata dal resto del mondo. Secondo l'oratore, le linee sarde sono tutte passive, ma la Sardegna deve ugualmente chiedere un traffico aereo consono alle sue esigenze.

Conclude dichiarando che la mozione è abbastanza energica e dignitosa, eppertanto meritevole di essere approvata integralmente. (*Approvazioni al centro*).

CRESPELLANI (D.C.), *Presidente della Giunta*, si associa alle espressioni del telegramma inviato dal Presidente del Consiglio al Sindaco di Trieste.

Dichiara di aver già espresso, nelle sue dichiarazioni di ieri, il punto di vista della Giunta sull'argomento in discussione. Ma, da-

to che il Consiglio ha ritenuto di dare uno sviluppo maggiore alla discussione stessa, prega il Presidente del Consiglio di concedere la parola all'Assessore ai trasporti.

PRESIDENZA
DEL VICEPRESIDENTE ERA

AZZENA MARIO, *Assessore tecnico ai trasporti*, rileva che la presente discussione ha investito tutto il problema dei trasporti sardi, problema che, per la particolare posizione della Sardegna, è uno dei più scottanti. La Giunta — sia quella precedente che quella attuale — non ha mai trascurato il problema delle comunicazioni, anzi lo ha sentito profondamente. In particolare, il problema delle comunicazioni marittime è costantemente seguito dalla Giunta, la quale ha presentato un memoriale al Governo sulla questione delle tariffe. Inoltre, il problema è stato trattato con i Ministri competenti ogni volta che essi sono venuti in Sardegna.

Secondo l'oratore, è vera l'affermazione di Pernis che, se la Regione fosse sorta prima, il destino dell'Airone sarebbe stato diverso. Quando si riunì per la prima volta il Consiglio regionale, l'assemblea dell'Airone discuteva già sulla fusione con l'Ali Flotte Riunite. Quando si venne a conoscenza dell'ordine del giorno votato dal Consiglio regionale, ormai era impossibile rinviare la decisione, perchè il personale doveva essere pagato. Si ritenne necessario decidere immediatamente la fusione con l'Ali Flotte Riunite, che aveva ottenuto promesse di sovvenzioni dal Governo.

Concorda con quanti hanno affermato che non esistono nel mondo linee aeree attive. L'incidenza delle spese è tale che con le sole tariffe una società aerea non può assolutamente vivere. La stessa linea Cagliari-Roma è passiva, eccetto forse per la LAI, che è una società sovvenzionata. Anche per i trasporti aerei la Giunta si è continuamente interessata. Quando si intravvide la possibilità di una ricostituzione dell'Airone — in seguito allo scioglimento dell'Ali Flotte Riunite — il Presidente Crespellani inviò telegrammi al Presidente del Consiglio dei Ministri, al professor Valletta ed ai Ministri interessati, pregandoli di sospendere ogni decisione in attesa che la Regione studiasse il problema. Era intendimento della Giunta di cercare una via per favorire la ricostituzione dell'Airone. Ai primi telegrammi non si ebbe risposta, e il Presidente della Giunta insistette. Questa vol-

ta la risposta fu che le decisioni erano state ormai prese.

Non essendo più possibile fare altro, la Giunta si adoperò perchè i servizi aerei della Sardegna fossero tutti mantenuti, ed al riguardo si ebbero le più ampie assicurazioni. Oggi giunge notizia che la linea di Alghero è stata ridotta a trisettimanale e che è abolito lo scalo di Vena Fiorita di Olbia. Ma ancora più grave è la soppressione della linea Cagliari-Alghero-Pisa-Milano, che era una delle più importanti.

L'oratore dichiara che per poter giudicare sulle difficoltà incontrate dalla Giunta nello svolgimento della sua azione sarebbe necessario conoscere la portata degli interessi pre-costituiti, che non permettono di modificare, se non lentamente e con grandi sforzi, lo stato attuale delle cose. Praticamente, ormai, le linee aeree sono nelle mani dello Stato.

Concludendo, l'Assessore Azzena dichiara che bene ha fatto il Consiglio ad occuparsi dell'argomento, anche perchè darà alla Giunta lo strumento necessario alla difesa degli interessi della Sardegna. (*Consensi*).

FALCHI PIERINA, *Segretario*, dà lettura dell'ordine del giorno concordato Cerioni - Lay - Melis - Pernis - Asquer - Medda:

« Il Consiglio Regionale Sardo, avuta conoscenza delle variazioni nei servizi di trasporti passeggeri che la Società LAI, attualmente unica concessionaria dei collegamenti aerei da e per la Sardegna, intende apportare, con decorrenza dal 7 aprile p. v., in aggiunta a quelle già apportate in riduzione al momento dell'assorbimento dei servizi già gestiti dall'ALI-FLOTTE RIUNITE; considerato che, sotto la speciosa affermazione di un ampliamento dei collegamenti, si nasconde la soppressione di talune linee facenti capo alla Sardegna e la riduzione delle corse per le

linee mantenute; eleva la più vibrata protesta per l'annunciata nuova organizzazione dei servizi, che si risolve in un notevole arretramento dello sviluppo, già dimostratosi inadeguato, dei trasporti aerei da e per l'Isola; impegna la Giunta regionale: 1) a rendersi interprete di tale protesta presso la Società concessionaria LAI, che oggi agisce in regime di monopolio; 2) ad esigere che vengano mantenuti gli impegni assunti dai competenti organi di governo in occasione dell'assegnazione di tutte le linee aeree da e per la Sardegna alla Società LAI, circa il mantenimento delle linee stesse e del numero delle corse in atto; 3) a svolgere opera efficace perchè sia mantenuto l'impegno di un effettivo sviluppo dei servizi, e non venga, in ogni caso, sacrificato il personale sardo, che già prestò la propria opera negli stessi servizi gestiti dalla cessata Società concessionaria ALI-FLOTTE RIUNITE; 4) a sollecitare, nel medesimo senso, l'azione del Gruppo parlamentare sardo ».

Dà quindi lettura dell'emendamento Melis - Contu:

« Dopo il secondo comma inserire le parole: "mentre deplora che a suo tempo siasi consentito il progressivo soffocamento della Società 'Airone', che costituiva concreta testimonianza dello spirito di iniziativa e della volontà di rinascita del popolo sardo..." ».

PRESIDENTE mette in votazione l'ordine del giorno concordato.

(*E' approvato*).

Quindi mette in votazione l'emendamento Melis - Contu.

(*E' approvato*).

La seduta è tolta alle ore 14 e 15.