

CCCXCI SEDUTA

MERCOLEDÌ 23 GENNAIO 1957

Presidenza del Presidente CORRIAS

INDICE

Comunicazioni del Presidente	7093
Interpellanza e interrogazioni (Svolgimento):	
DE MAGISTRIS	7094-7097
DERIU, Assessore al lavoro e artigianato	7095
MUSIO, Assessore tecnico all'agricoltura e foreste	7099
SPANO	7100
Interrogazioni (Annunzio)	7093
Mozione concernente i servizi aerei della L.A.I. (Continuazione della discussione):	
MARRAS	7101-7106
MURETTI	7103
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	7104-7111
PERNIS	7105
MELIS	7106-7107-7108
COVACIVICH	7111
DEL RIO	7111

La seduta è aperta alle ore 18 e 05.

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

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuto, da parte dell'Amministrazione provinciale di Cagliari, un ordine del giorno in cui si fanno voti per la più sollecita soluzione del problema del decentramento e della distribuzione e delimitazione delle circoscrizioni territoriali degli Enti locali. Se ne dia lettura.

DESSANAY, *Segretario*:

« Il Consiglio Provinciale di Cagliari, riconosciuta la validità dei motivi posti a base della richiesta istituzione in Sardegna di una quarta Provincia con capoluogo Oristano; nel rispetto: a) dei principii dell'autonomia e del decentramento, riconfermati nella creazione del nuovo Ente territoriale; b) delle norme della Costituzione della Repubblica e dello Statuto speciale per la Sardegna, che costituiscono gli strumenti per la creazione dell'Ente stesso; c) della libera volontà delle popolazioni unanimemente espressa ed estrinsecatasi, in osservanza delle norme statutarie, con l'iniziativa dei Comuni interessati; d) del voto favorevole democraticamente espresso dall'onorevole Consiglio regionale con alto senso delle proprie responsabilità e in una superiore visione degli interessi della Sardegna e dei Sardi; auspica che la proposta di legge Segni-Pintus per l'istituzione della Provincia di Oristano, col fraterno ed unanime contributo al suo perfezionamento da parte dei rappresentanti della Nazione espressi dalla Sardegna, divenga sollecitamente legge della Repubblica ».

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

DESSANAY, *Segretario*:

« Interrogazione Milia sulla intransitabilità

della strada che unisce Codaruina al ponte di Viddalba ». (710)

« Interrogazione Cherchi sulla necessità di approntare immediati soccorsi per i pastori sardi nuovamente danneggiati dall'avverso andamento stagionale e sulla opportunità di richiedere dal Governo centrale provvedimenti per la riduzione dei canoni di affitto pascoli per l'annata agraria 1956-57 ». (711)

« Interrogazione Cherchi sulle difficoltà poste dall'E.T.F.A.S. (Centro di Alghero) al collaudo da parte dell'Ispettorato agrario degli erbai impiantati dagli assegnatari a norma della L.R. 7 febbraio 1951, numero 1 ». (712)

Svolgimento di interpellanza e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza e di alcune interrogazioni. Per prima viene svolta l'interpellanza De Magistris all'Assessore al lavoro e all'artigianato e al Presidente della Giunta. Se ne dia lettura.

DESSANAY, Segretario:

« Per sapere se è loro intendimento porre allo studio un piano di interventi per la disciplina ed il potenziamento dell'artigianato usuale o di servizi che, non solamente interessa il maggior numero di artigiani, ma ha una insopprimibile funzione economica. Infatti, le prestazioni dell'artigianato di servizio, specialmente in Sardegna, hanno un valore elevato, seppure ne sia difficilmente calcolabile il reddito globale relativo. Riconoscendo la validità dell'azione svolta dall'Assessorato al lavoro nei confronti dell'artigianato in genere e di quello tipico o artistico in particolare, l'interpellante chiede di sapere se è intendimento della Giunta sottoporre all'esame preliminare del Consiglio l'indirizzo politico ispiratore del piano di interventi sollecitati ». (111)

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Non credo sia il caso, signor Presidente e onorevoli colleghi, di soffermarmi ad illustrare quale sia, in una eco-

nomia povera come quella sarda, l'importanza dell'artigianato usuale. D'altra parte, si sa che l'artigianato è stato oggetto, sia da parte dell'Amministrazione regionale che da parte del Governo centrale, di una attenta sollecitudine che ha trovato l'ultima manifestazione nell'estensione obbligatoria dell'assistenza malattia agli artigiani.

L'intervento che nella mia interpellanza ho, in un certo qual modo, sollecitato da parte dell'Assessorato al lavoro e artigianato e dell'intera Giunta è relativo all'aspetto economico dell'attività artigiana. La Regione, fino ad ora, a favore dell'artigianato usuale ha messo in essere soltanto un intervento creditizio per l'acquisto di macchinari da parte di aziende artigiane, mentre è intervenuta invece in altri modi nei confronti dell'artigianato artistico. L'artigianato artistico ha una enorme importanza, soprattutto sotto l'aspetto della vendita dei suoi prodotti anche fuori dell'Isola; sotto il profilo economico del rendimento di servizi alla comunità ha, però, maggior importanza l'artigianato usuale. Per la comunità sarda, che è priva di quelle industrie che a basso costo possono fornire i manufatti occorrenti, ha una enorme importanza che le poche attrezzature che si acquistano sul mercato abbiano la maggior durata possibile, ossia ha una enorme importanza l'attività di riparazione dei macchinari, che in certo qual modo pone mezzi sorpassati in condizioni di funzionare con una diversa destinazione da quella originaria.

In una economia povera come la sarda questo «arrangiarsi», che è tipico dell'attività artigiana, è fondamentale. L'artigianato, per quanto si basi essenzialmente sulla buona volontà e sulla enorme quantità di lavoro immessa nella produzione dei servizi o nella fabbricazione dei suoi prodotti tipici, necessita ovviamente anche di altri fattori, necessita di capitali. Sotto questo aspetto, la Regione qualche cosa ha fatto con la concessione di crediti di impianto; occorrerebbe ora fare qualche cosa anche con la concessione di crediti di esercizio. Ma questo è un argomento che un po' esula da questa interpellanza e che, d'altra parte, intendo trattare in sede di illustrazione di altra in-

terpellanza presentata sulla materia.

Occorre intervenire a sostegno dell'artigianato, soprattutto per far sì che gli artigiani siano all'altezza dei compiti richiesti loro, soprattutto perchè gli artigiani siano posti in condizione di adempiere al servizio con costi più bassi, per una maggiore specializzazione o per una maggiore disponibilità di energia per l'azionamento degli impianti. L'intervento della Regione, oltre che sotto la forma di provvidenze, di facilitazioni di natura finanziaria, dovrebbe avvenire anche sotto la forma di un'appropriata disciplina giuridica. A questo punto devo dire che la mia interpellanza si riallaccia alla questione generale della disciplina dell'artigianato, di cui la istituzione dell'albo dei maestri artigiani è un importante aspetto particolare. Dalla selezione che con l'albo si verifica, si ha, ovviamente, anche una riduzione di costi per gli utenti dei servizi.

Su questi problemi, io vorrei sentire l'opinione dell'Assessore regionale al lavoro e artigianato, per sapere soprattutto se, data la complessità della materia, non ritenga opportuno illustrare preventivamente al Consiglio le iniziative che l'Amministrazione regionale intende intraprendere, siano esse a carattere legislativo o contemplino, più semplicemente, la emanazione di atti amministrativi per la esecuzione delle leggi vigenti. L'artigianato costituisce la ossatura dell'economia isolana. Circa 30.000 sono gli artigiani, e la stragrande loro maggioranza — il 90 per cento almeno — appartengono alle categorie dell'artigianato usuale, riparatori o modesti fabbricanti di carri, modesti produttori di semplici prodotti della meccanica, che basano la loro attività prevalentemente sull'acquisto di semilavorati o di prodotti ancora più finiti che si montano nelle botteghe.

Data l'importanza dell'artigianato, io vorrei conoscere dalla viva voce dell'Assessore un quadro complessivo delle iniziative che si intendono prendere perchè l'artigianato usuale possa rispondere maggiormente ai suoi compiti e contribuire così, nei limiti del possibile, al progresso dell'economia isolana.

Dimenticavo di sottolineare un aspetto molto importante del problema dell'artigianato. La

manodopera migliore che si possa fornire alle future industrie della Sardegna sarà forse quella proveniente più che dalle scuole professionali, dalla lunga diuturna formazione della bottega artigiana. Non scopro niente di nuovo; le industrie in genere sono disposte a pagare al di sopra del salario contrattuale gli operai che provengono da una buona bottega artigiana. Il fatto che nelle industrie si verifichi questo — e si verifica con frequenza — significa che il lavoratore che proviene da una buona bottega artigiana, per quanto abbia una preparazione professionale generica, (chè l'artigiano, purtroppo, deve cercar di vivere occupandosi di tante cose e non specializzandosi) è tuttavia tanto formato da essere conteso sul mercato del lavoro.

La funzione fondamentale dell'artigianato nella formazione di buone maestranze vorrei fosse tenuta presente dall'Assessore quando presenterà al Consiglio un programma di attività diretta a sostenere questa branca importantissima dell'economia sarda.

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

DERIU (D.C.), Assessore al lavoro e artigianato. L'azione esplicata, sin dal suo sorgere, dall'Amministrazione regionale in favore dell'artigianato sardo non può dirsi basata su criteri empirici e frammentaristici, non suffragata cioè da un piano coordinato di interventi tali da determinare un progressivo sviluppo e potenziamento delle categorie artigiane non solo dei mestieri artistici, bensì anche di quelli definiti comunemente usuali.

La legge regionale numero 70 del 15 dicembre 1950, che prevede la istituzione di un fondo per il finanziamento delle aziende artigiane, ha costituito la base per la rinascita del nostro artigianato, che aveva subito negli anni della guerra una preoccupante stasi di natura tecnica ed economica. Le richieste di finanziamento per l'acquisto di nuove attrezzature o per il rinnovamento di macchinari ormai superati dal progresso tecnologico hanno raggiunto sino ad oggi la rilevante cifra di 3.500. Il che sta a di-

mostrare che è in atto un processo di trasformazione aziendale che dovrà necessariamente dare dei risultati favorevoli portando soprattutto al miglioramento qualitativo e quantitativo della produzione e alla riduzione dei costi di lavorazione.

E' indiscutibile che uno dei più importanti mezzi della ripresa economica è rappresentato dai provvedimenti tendenti a favorire la ricostruzione e a migliorare l'attrezzatura, l'organizzazione e l'efficienza delle aziende artigiane, risalendo alle cause essenziali della depressione di questa attività economica. L'aver impostato ed attuato in Sardegna una politica creditizia artigiana che consenta: a) una intensa capillarità dell'azione distributiva del credito in modo da giungere alle aziende più modeste, anziché fermarsi soltanto ai grandi centri; b) una spiccata duttilità del sistema delle garanzie in modo che esso corrisponda e sia quanto più possibile aderente alle necessità contingenti; c) un tasso assai modesto di interesse; significa innegabilmente avere risolto in modo adeguato uno dei capisaldi della ripresa economica dell'artigianato sardo.

Per completare il quadro, aggiungasi l'altra legge regionale che prevede il concorso nel pagamento degli interessi sui mutui concessi in virtù della legge nazionale 25 luglio 1952, numero 949. Anche tale legge tende ad estendere le fonti del credito mettendo in condizioni l'artigiano di beneficiare dei finanziamenti statali allo stesso tasso di interesse previsto dalla legge regionale.

Un altro gruppo di provvedimenti, pure assai importante, inteso a migliorare l'efficienza produttiva dell'artigianato, è costituito dall'attuazione dei corsi di perfezionamento, dalla istituzione di borse di studio per consentire ai giovani artigiani di frequentare dei corsi di specializzazione, dalla prossima istituzione di laboratori scuola e dalla creazione di un organismo che curi l'assistenza tecnica, commerciale ed artistica agli artigiani. Non meno importante è l'azione che l'Amministrazione regionale va svolgendo per ottenere l'intensificazione delle vendite dei prodotti artigiani sui mercati nazionali e soprattutto la conquista di mer-

cati esteri con una tenace e razionale propaganda, con precise informazioni sul gusto dei consumatori esteri e sulle loro esigenze, con l'organizzazione e la partecipazione a fiere, mostre, esposizioni e con tutti i mezzi atti a far meglio conoscere ed apprezzare i nostri prodotti.

Altre norme concorrono ad integrare l'azione finora considerata, quali, ad esempio, lo scorporo dei lavori d'appalto, che consente alle ditte artigiane di concorrere all'assegnazione di tutte le forniture e le lavorazioni inerenti all'opera di raffinamento.

Altri provvedimenti, aventi carattere complementare a quelli già ricordati, saranno presi in considerazione, quali quelli relativi alla costituzione di organismi cooperativistici e consortili per facilitare alle aziende artigiane l'approvvigionamento di materie prime, l'appalto di lavori ed in genere tutte le forme di organizzazione di lavoro collettivo.

Non si è mancato di pensare altresì alla tutela giuridica dell'artigianato per dare ad esso maggiore serietà, come è dimostrato dal progetto di legge — di portata più vasta di quello recentemente approvato dal Parlamento — presentato a questo Consiglio per l'approvazione; ed altri provvedimenti potranno seguire, al fine unico di accrescere la organizzazione, la attrezzatura e l'efficienza del nostro artigianato.

Recentemente la Commissione sesta ha approvato e sottoposto al parere della Commissione finanze, il progetto di legge che io ora colgo l'occasione di sollecitare, il progetto concernente la disciplina dell'artigianato, la sua definizione giuridica, la formazione degli albi delle imprese, dei maestri artigiani e delle botteghe artigiane. Direi che questa è la base su cui dovrà svilupparsi tutta una politica artigiana in Sardegna. Intanto si incomincia a fissare la figura delle botteghe artigiane, determinando con precisione il loro numero. In secondo luogo, si ha la possibilità di dare alle botteghe d'artigianato usuale, che sono, come ricordava l'onorevole De Magistris, fucina di manodopera qualificata e specializzata, quell'assistenza economica di cui effettivamente hanno bisogno, perchè io mi rendo perfettamente conto, e la Giunta con me, che il credito non sempre è sufficiente

a dare ossigeno ad una attività che rischia di morire soffocata dalla produzione in serie, e da altre attività che sono meno costose perchè richiedono meno lavoro e meno impegno.

In questi casi occorrerebbe una rilevante assistenza economica, cioè occorrerebbero contributi a fondo perduto, così come d'altronde si fa nel settore dell'industria ed anche nel settore dell'agricoltura. Ebbene, l'Amministrazione regionale è già pervenuta alla formazione di un fondo di oltre un miliardo e mezzo, che potrebbe essere, negli anni avvenire, continuamente integrato per la rotazione che si verifica per i recuperi dei crediti concessi. Sul bilancio regionale a questo modo non peserebbero le somme notevoli che attualmente vengono stanziare per la formazione del fondo sul credito. In seguito si potranno stanziare delle somme sino a formare un piccolo fondo di 4-500 milioni — mezzo miliardo sarebbe sufficiente — inteso a aiutare, incrementare e potenziare quelle attività dell'artigianato usuale che presentano un maggiore interesse, sia perchè connesse con la attività agricola, sia perchè al servizio di determinate esigenze del centro dell'Isola, dove la industria non è arrivata e non potrà arrivare se non dopo molto tempo.

Un altro dei problemi che occorre risolvere è quello a cui l'onorevole De Magistris accennava, cioè il credito di esercizio. Noi oggi abbiamo facilitato, direi per la prima volta, in Italia, — dato che la cosiddetta Artigiancassa esiste soltanto di nome — l'accesso delle aziende artigiane ai fondi di credito, anche se questa misura non è ancora risolutiva, dato che il rinnovamento degli impianti, la trasformazione dei macchinari richiedono spesso la disposizione immediata di fondi.

Il problema del credito di esercizio è notevolmente complesso e difficile da risolvere ed è attualmente allo studio della Giunta. Difficile, perchè vi sono sempre delle garanzie di cui il pubblico amministratore non può fare a meno; complesso e delicato perchè occorre provvedere a questa forma di credito con sollecitudine, direi quasi con immediatezza. Comunque anche questo problema risulta — come dicevo — allo studio, ed io mi auguro in un domani non molto lontano di

poterne sottoporre le conclusioni all'esame del Consiglio.

La legge sull'apprendistato e soprattutto la legge sulla assistenza mutualistica, recentemente approvata dal Parlamento nazionale, che io mi riservo di vedere operanti in Sardegna per stabilire se sia o no il caso di apportarvi qualche modifica o qualche integrazione, saranno certamente dei provvedimenti che daranno una certa sicurezza economica ai nostri artigiani, ponendoli, sul piano dell'assistenza sociale, in condizioni veramente felici e tali da poter superare i periodi più difficili della loro attività e della loro vita. La recente approvazione data dalla sesta Commissione al disegno di legge di iniziativa della Giunta per la costituzione dell'organismo I.S.O.L.A., che dovrà operare specificamente per l'assistenza agli artigiani, e non solo nel settore cosiddetto tipico-artistico, segnerà, anch'esso, un altro passo in avanti. Si avrà quella assistenza continuativa sul piano tecnico di cui gli artigiani hanno veramente bisogno.

A questo proposito vorrei dire che due anni fa erano stati istituiti dei corsi per tappezzieri; ma i corsi non si sono potuti tenere perchè in Sardegna purtroppo non esistono maestri che possano insegnare le nuove tecniche in questo campo. L'artigiano è un operaio qualificato, però ha bisogno di aggiornarsi e di apprendere le nuove tecniche di mestiere, di apprendere nuove nozioni tecnologiche. Io ritengo che queste esigenze possano essere soddisfatte con l'entrata in funzione dell'I.S.O.L.A. Il disegno di legge che mira all'istituzione di questo ente sarà quanto prima portato all'esame del Consiglio e segnerà un avvenimento decisivo per una politica artigiana veramente razionale ed impostata, forse per la prima volta, tenendo conto della situazione economica e sociale della Sardegna.

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Debbo dichiararmi soddisfatto della risposta dell'Assessore, soprattutto perchè ha preso impegno di sottoporre, non appena gli studi in atto nell'Assessorato siano

giunti a compimento, un certo quale piano organico di nuovi interventi per l'artigianato. Concordo poi con l'Assessore nel ritenere che la base per un ordinato e razionale intervento nel settore artigiano sia quella dell'approvazione della legge sulla disciplina dell'artigianato, dalla quale consegue l'applicabilità della legge sull'apprendistato. A questo proposito aggiungo anch'io un invito alla sollecita approvazione del progetto in questione, poichè l'assicurazione obbligatoria malattie per gli artigiani necessita, per la sua attuazione, della funzionalità delle commissioni provinciali per l'albo, e in Sardegna queste Commissioni non possono funzionare se non attraverso una legge regionale. La dichiarazione di appartenenza alla categoria artigiana è nelle mani di questi organismi, comunque li si voglia denominare. Se la Regione non opera in fretta forse si avrà un ritardo nella entrata in funzione della legge nazionale, che è stata pubblicata il 19 gennaio nella Gazzetta Ufficiale ed è entrata in vigore il 20.

Riconosciuto che la base per un intervento nazionale è quella della legge sulla disciplina dell'artigianato da cui consegue quella dell'apprendistato, io devo pure dare atto all'Assessore di essersi preoccupato della cooperazione nel settore artigiano, dell'assistenza commerciale, ed anche di quella tecnica che sarà operata dall'I.S.O.L.A., l'organismo previsto dal disegno di legge recentemente esaminato dalla sesta Commissione. Dell'I.S.O.L.A., credo che la funzione più importante sia forse quella commerciale e quella dell'assistenza tecnica.

Prima di concludere vorrei richiamare la attenzione dell'Assessore su alcuni aspetti di intervento che mi starebbero particolarmente a cuore. Primo: l'intervento nei confronti degli artigiani del settore meccanico. L'incremento della meccanizzazione in agricoltura richiede con urgenza che si provveda ad una certa diffusione capillare e nello stesso tempo organica dei riparatori delle macchine. Un contadino che nella macchina agricola ha investito praticamente tutti i suoi averi, se questa macchina si ferma, perchè non può essere riparata, oppure perchè deve essere portata assai distante dal suo posto di residenza, ha una perdita che, se nel-

l'ordine monetario è di poche migliaia di lire, nei confronti della modesta economia contadina è enorme. Dovrebbe essere compito dell'Assessorato al lavoro, d'accordo con quello dell'agricoltura, di studiare dove e come far sorgere modeste officine di riparazione corredate del macchinario occorrente, perchè la riparazione di un trattore o di altra macchina agricola non è un'operazione semplice.

Si dovrebbe far sì che le officine sorgessero con un certo quale criterio, al servizio di un certo qual numero di macchine dislocate in una zona. Questo si potrebbe ottenere anche in collaborazione con le stesse case fabbricanti delle macchine agricole, che sarebbero abbastanza soddisfatte di avere sul posto una rete di riparatori.

Altro settore di intervento dell'Assessorato al lavoro dovrebbe essere quello per gli artigiani delle zone montane, soprattutto degli artigiani che lavorano il legno; in Sardegna stanno per scomparire i bottai e stanno per scomparire i manipolatori, chiamiamoli così, del legname pregiato di montagna, del castagno. L'Amministrazione regionale ha impostato un piano di attività per l'incremento delle risorse forestali della Sardegna, piano che d'altra parte è in corso d'attuazione con il rimboschimento, che ormai investe una superficie notevole dell'Isola. E' inutile, però, avere del legname, se questo non viene lavorato; e, data la modesta consistenza del patrimonio boschivo sardo, consistenza che sarà anche modesta in futuro, la lavorazione non potrà certo avvenire in grosse segherie del tipo di quelle che esistono in Alto Adige o in Bosnia od in altri paesi dove le foreste sono assai più vaste che in Sardegna.

Dovremmo cominciare sin da oggi a preoccuparci del sorgere di queste forme di artigianato delle zone montane, anche perchè esse sono un completamento dell'attività delle popolazioni, che integrano il bilancio esercitando svariati mestieri fra i quali quello artigianale.

La Regione sta compiendo numerosissimi lavori pubblici in tutta l'Isola; questi lavori vengono molte volte a costare parecchio perchè nell'installazione di servizi, parlo ad esempio dei servizi idraulici, dei servizi igienici, difetta in

Sardegna la manodopera specializzata, manodopera di cui spesso non dispongono le imprese esecutrici che partecipano alle gare di appalto. Una certa quale politica organica in questo settore da parte dell'Assessorato al lavoro e dell'Assessorato ai lavori pubblici, sarebbe utile anche nell'interesse dell'erario regionale.

Concludo questa mia replica dichiarandomi nuovamente soddisfatto e auspicando che i progetti di legge di cui ha parlato l'Assessore giungano sollecitamente in quest'aula e che giunga sollecitamente in quest'aula anche il programma di interventi creditizi, di disciplina e di incoraggiamento dell'attività artigiana.

PRESIDENTE. Seguono due interrogazioni Spano-Floris all'Assessore all'agricoltura e poi chè riguardano lo stesso argomento vengono svolte congiuntamente. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

« Per conoscere se risponda a verità che, nel previsto ordinamento dei servizi del Corpo Forestale, si intende seguire il criterio di affidare a personale civile di nuova assunzione l'espletamento dei compiti oggi svolti, nei vari Ispettorati Ripartimenti Forestali, da personale anziano, inquadrato nel corpo da molto tempo e collaudato da una esperienza pluriennale. Detto personale, secondo il riordinamento in previsione, verrebbe destinato all'espletamento dei servizi periferici, privando così i vari Ispettorati Ripartimentali dell'opera di elementi altamente qualificati per avere, in tanti anni di servizio, acquisito una competenza che non si improvvisa e che si rivela certamente utile per la buona funzionalità dei vari Ispettorati ». (656)

« Per sapere quali motivi abbiano indotto la Amministrazione regionale a sopprimere la Stazione del Corpo Forestale esistente nel Comune di Morgongiori. Detta soppressione crea grave disagio nel Comune interessato in quanto riduce sensibilmente la possibilità di procedere adeguatamente alla tutela di quell'importante patrimonio forestale, considerata anche la estensione di tremila ettari di sola proprietà comunale. Gli interroganti ritengono che, ove ragio-

ni di maggior funzionalità nella organizzazione dei servizi giustifichino veramente lo spostamento della Stazione al Comune di Ales, debba comunque garantirsi adeguatamente la tutela del patrimonio forestale del Comune di Morgongiori e chiedono di conoscere quali provvedimenti intenda prendere in tal senso l'onorevole Assessore ». (686)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore all'agricoltura e foreste ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

MUSIO, Assessore tecnico all'agricoltura e foreste. Le due interrogazioni rivoltemi dagli onorevoli Floris e Spano su argomenti forestali mi confortano a proseguire nell'interessamento che ho sempre avuto per la tutela del patrimonio forestale dell'Isola, il quale, come è noto, è stato in passato piuttosto maltrattato e si presenta in stato decisamente precario. Per ottenere risultati positivi, in questa azione, occorrono dei mezzi, dei mezzi cospicui che non sempre si possono reperire e ai quali non sempre si può far fronte con le possibilità finanziarie modeste dell'Amministrazione regionale.

Nel quadro dell'attività forestale, uno degli aspetti più importanti è quello del personale addetto alla cura del patrimonio boschivo, particolarmente del personale subalterno. Mi riferisco agli agenti del Corpo Forestale: categoria benemerita, categoria di personale scelto, che espleta un servizio pesante e gravoso. Essendo spesso costretti a residenze scomode, gli agenti forestali, per necessità di famiglia o di salute, spesso desiderano avere migliori sedi, ed aspirano ad avvicinarsi ai centri che offrano qualche conforto e che abbiano un'attrezzatura scolastica di una certa consistenza così da consentire ai ragazzi di seguire i corsi postelementari. Come ben si comprende, non è facile poter soddisfare tutte le richieste, dato che l'organico del personale è quello dell'Amministrazione centrale dello Stato, che non può inviare nell'Isola un maggior numero di agenti.

L'Assessorato, comunque, come nel passato, continua tuttora ad interessarsi vivamente perchè venga aumentata e potenziata la forza

del Corpo Forestale. Occorrono nuovi agenti da poter destinare al disimpegno non soltanto dei servizi di campagna, ma anche del lavoro d'ufficio.

La legge 991 ha operato e sta operando in Sardegna in modo intenso. Le domande di sussidi per opere di miglioramento fondiario che sono state presentate sono circa 7.000. La metà circa di queste domande è stata già istruita, per un importo di contributi che si aggira sui tre miliardi di lire. Questa intensa attività porta alla necessità di dover disporre, negli uffici, di personale di una certa capacità, che possa collaborare col personale di concetto. Di conseguenza, è necessario dividere il modesto numero di agenti in una aliquota fissa da destinarsi agli uffici e in un'altra da impiegarsi per i servizi in campagna. Pertanto diverse stazioni forestali sono prive d'agenti.

Talvolta ci è stato consigliato di allontanare dagli uffici del personale per destinarlo ai servizi in campagna; oggi ci viene consigliato l'opposto. Solo se all'Amministrazione regionale verrà assegnato dell'altro personale dall'Amministrazione centrale, — ciò che è poco probabile, dato l'esiguo organico del Corpo delle Foreste — si potranno soddisfare completamente entrambe le esigenze. Si potrebbe forse assumere qualche salariato; si tratterebbe, però, di poche unità.

In effetti, per i servizi forestali si fa quanto di meglio si può fare nel tentativo di contemporare le varie esigenze.

Per quello che riguarda l'interrogazione relativa all'abolizione della stazione forestale di Morgongiori, dovrei segnalare che ciò si è reso necessario in occasione di un riesame di tutte le dislocazioni delle stazioni forestali della Sardegna. Di queste, a tutt'oggi, rimangono 14 scoperte, per carenza di personale.

Nel caso della proprietà forestale comunale di Morgongiori, alla vigilanza deve provvedere il Comune con personale proprio e con mezzi propri; le guardie forestali devono limitarsi ad un servizio tecnico-amministrativo che disciplini e regoli l'utilizzazione della foresta nelle epoche e nelle maniere prescritte e tecnicamente più adeguate. Lo spostamento da Morgongiori

ad Ales del personale forestale ha consentito dei risparmi, ma contemporaneamente non incide sulla vigilanza, dato che le foreste di Morgongiori sono ugualmente ben accessibili dalla stazione forestale di Ales, i cui agenti, almeno in parte, sono stati dotati di motocicletta, così da consentire loro più rapidi e più facili spostamenti. Oggi è possibile raggiungere facilmente la foresta di Morgongiori in motocicletta, dato che è stata da non molto completata una strada per il trasporto del carbone vegetale.

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

SPANO (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo ringraziare l'onorevole Assessore all'agricoltura dei chiarimenti che ha voluto dare in ordine al problema, piuttosto grave ed importante, del riordinamento del servizio del Corpo Forestale in Sardegna. La risposta dell'Assessore, però, mi ha lasciato non completamente soddisfatto soprattutto per quanto attiene alla prima interrogazione. L'Assessore, praticamente, ha risposto con un «ni», anziché con un sì, o con un no, ed ha manifestato il suo imbarazzo per la impossibilità attuale dell'Amministrazione regionale di provvedere in modo adeguato alle necessità pressanti del settore forestale.

Io mi permetto di suggerire all'Assessore all'agricoltura che si esamini la possibilità, per quanto riguarda il potenziamento delle stazioni forestali, di costituire un corpo ausiliario di polizia forestale tale da integrare il corpo dello Stato. Se si attenderà il potenziamento del Corpo degli agenti forestali per disposizione del Governo centrale, molti anni passeranno invano. Con la costituzione di un Corpo ausiliario di polizia forestale, costituito magari con dei salariati, da mettere a disposizione dei graduati del Corpo Forestale statale, sarà possibile nell'ambito regionale provvedere al potenziamento delle stazioni forestali, le quali troppe volte sono abbandonate a se stesse per il personale assolutamente insufficiente, date le vastissime giurisdizioni.

La carenza di personale ha delle conseguenze

piuttosto gravi. Ingenti sono, per esempio, i danni che il patrimonio forestale della Regione tutti gli anni subisce per gli incendi che vengono appiccati nell'estate e per tutti i furti consumati nelle sugherete; e tanto basta per rendersi conto di quanto la insufficienza del funzionamento delle stazioni forestali sia deleteria per il patrimonio forestale regionale.

Per quanto riguarda il lavoro negli uffici, io vorrei sottolineare il fatto che una delle interrogazioni si ispira alle stesse preoccupazioni cui si è ispirato il senatore Menghi nel presentare alla Camera dei deputati un suo disegno di legge tendente a disciplinare la formazione dei ruoli di Gruppo C dell'Amministrazione forestale, che sono stati fino ad oggi ricoperti da personale prelevato dagli agenti forestali di custodia. Adesso però l'Amministrazione forestale dello Stato, in seguito ai nuovi compiti che si è dovuta assumere per le nuove leggi, probabilmente bandirà un concorso regolare per la formazione dei ruoli di Gruppo C — è ciò che teme il senatore Menghi —, con questo inconveniente: che mentre per i ruoli di Gruppo A e B sono previsti dei titoli di studio speciali, quali la laurea in materie forestali, per la formazione del Gruppo C è richiesto soltanto un titolo di studio generico, senza tener conto che il personale dovrà essere destinato ad un lavoro specializzato per il quale è necessaria una preparazione adeguata.

Ora, anche in Sardegna potrebbe verificarsi questo inconveniente: che, per riempire i ruoli di Gruppo C, si assuma del personale civile, magari provvisto di un titolo di studio generico, ma non certamente provvisto della esperienza che possono vantare i sottufficiali e gli agenti forestali che sono stati chiamati a lavorare negli uffici dopo una lunga esperienza fatta nelle stazioni, in campagna. Pertanto, io sono del parere che si debba tenere il personale attualmente addetto al lavoro d'ufficio, — chè altrimenti domani si correrebbe il rischio di vedere degli uffici così importanti gestiti da personale assolutamente impreparato, — e che si debba, invece, potenziare il servizio del Corpo Forestale e delle stazioni con personale ausiliario, che potrebbe essere immesso più facilmente in ser-

vizio anche senza una preparazione specifica.

Per quanto riguarda, infine, la interrogazione relativa alla soppressione della stazione del Corpo Forestale di Morgongiori, prendo atto delle dichiarazioni dell'Assessore. Vorrei soltanto raccomandare che anche nel settore della motorizzazione degli agenti la Regione cerchi di fare un po' di più. Mi è giunta notizia che si cercherebbe di fornire le stazioni forestali di una jeep o, comunque, di mezzi più adeguati delle motociclette. Io desidererei che l'Assessorato dedicasse al problema la più grande attenzione, perchè in effetti la vigilanza, anche quando si tratta di patrimonio forestale comunale, può essere efficace soltanto se eseguita dal Corpo Forestale e non dalle guardie comunali locali, le quali, generalmente, non riescono ad avere quella energia che è necessario usare con i nostri pastori e con i nostri boscaioli, non certo troppo rispettosi del patrimonio forestale dei nostri Comuni.

Concludendo, ringrazio l'onorevole Assessore delle dilucidazioni che ha voluto darmi e mi auguro che la politica della Regione in questo settore sia sempre più valida ed efficace.

Continuazione della discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della mozione Zucca - Sanna - Asquer - Colia - Fiori sui servizi aerei della Società L.A.I.

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

MARRAS (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, in questi giorni la Camera dei deputati è chiamata a discutere numerose interpellanze e interrogazioni presentate in occasione dell'ultimo disastro aereo avvenuto la vigilia di Natale nel Trentino; e, per quanto possa apparire normale e naturale che un problema di questo genere venga discusso principalmente alla Camera dei deputati, mi sembra proficuo che anche il Consiglio regionale affronti questo tema, e che la Giunta trovi il modo di far pervenire le nostre conclusioni agli organi superio-

ri, in particolare al Governo e al Ministero competente.

Motivi di vario genere spingono i consiglieri regionali sardi dei vari settori ad affrontare questa questione. E' ancora vivo, nella nostra Isola, il ricordo dei caduti di Sinnai, del primo dei gravi incidenti aerei di cui è stata protagonista la Società L.A.I. La nostra Isola è una delle regioni che ha più numerosi collegamenti aerei ed è perciò particolarmente interessata alla sicurezza, al progresso ed allo sviluppo dei servizi aerei. I sardi, particolarmente i professionisti, gli uomini d'affari, gli uomini politici, vedono in questi servizi la possibilità che le caratteristiche fisiche di insularità proprie della Sardegna col tempo non costituiscano più un serio ostacolo allo svolgersi di certi rapporti con la Penisola.

Sono stati, già nei precedenti interventi e particolarmente da parte dell'illustratore della mozione onorevole Asquer, sollevate delle critiche sul modo con cui oggi i trasporti aerei si svolgono e nei confronti della Società che da molti anni li gestisce. E' stato detto da qualche oratore che gli ultimi tragici incidenti aerei sono dovuti al caso, ad una fatalità e che, in definitiva, il passeggero sardo sottostà agli stessi rischi e pericoli cui sottostanno i viaggiatori delle altre regioni e degli altri paesi. L'osservazione a me non sembra pertinente, perchè mentre nelle altre regioni e nelle altre città italiane il viaggiatore ha la possibilità di scelta tra diversi servizi, (città come Roma, come Milano, come Napoli sono toccate da numerose linee aeree nazionali ed estere) nella nostra Isola i trasporti aerei si trovano in regime di monopolio. Pertanto io non trovo del tutto riprovevole che aspre critiche siano state rivolte alla Società L.A.I.

Un esame anche sommario degli incidenti capitati in questi ultimi anni comporta alcuni interrogativi, cui non si può assolutamente rispondere allegando il caso o la fatalità. Già l'onorevole Asquer ha rilevato come nel corso di quattro anni, dal 1953 al 1956, ben quattro gravi incidenti siano accaduti agli aerei della L.A.I. procurando la perdita, se non erro, di ben 99 vite umane. Il ripetersi degli incidenti

ha posto gravi interrogativi alla opinione pubblica e agli organi di stampa; e non per demagogia antigovernativa o preelettorale, come taluno pare pensare. Leggo alcune considerazioni comparse sul giornale socialdemocratico «La Giustizia» in seguito all'ultimo incidente. «E' assurdo — scrive «La Giustizia» — tirare in ballo la fatalità. La percentuale dei disastri della Società L.A.I. è nel rapporto di uno a cento con la media comune a tutte le altre Società». Questa percentuale può apparire eccessiva; ma tale non è se si tiene conto del numero degli aerei delle più note Società aeree e dei chilometri che questi aerei percorrono. Tant'è che «La Giustizia» conclude la sua nota affermando: «Vuol dire che c'è qualcosa che alla L.A.I. non cammina, non funziona».

Senza addentrarmi in particolari che non potrebbero interessare il Consiglio, voglio citare alcuni fatti indicativi del modo con cui la L.A.I. cura i suoi servizi. Talvolta è capitato che un aereo partito da Londra, dopo un breve scalo a Roma, sia ripartito per Cagliari. Secondo la testimonianza di un viaggiatore, quest'estate, un «Convair» giunto a Roma da Zurigo è ripartito immediatamente in volo notturno per Cagliari; e nel suo motore c'era qualcosa che non andava tanto che, l'indomani mattina, l'aereo è partito con quattro ore di ritardo, dopo la riparazione di un guasto.

Per le linee interne, la L.A.I. usa apparecchi che appartengono alla preistoria dell'aviazione. I servizi aerei della L.A.I., che comprendono 82 collegamenti tra Roma-Milano, 54 tra Roma e la Sicilia, 36 tra Roma e la Sardegna (nel complesso, 172 voli) vengono compiuti da 14 apparecchi Dakota (i Douglas D.C.3), costruiti tutti tra il 1938 e il 1944. Si tratta di aerei che ebbero, all'epoca della loro costruzione, una grande affermazione, anche commerciale, ma che, dopo gli enormi progressi compiuti nel campo della tecnica aereonautica, sono considerati del tutto superati. L'aereo precipitato a Sinnai nel 1953 era stato costruito nel 1942; quello precipitato nel Trentino recentemente, era stato costruito nel 1945. L'unico organo italiano responsabile dei servizi aerei, cioè il Registro aeronautico, già dal 1952, cioè prima della scia-

gura di Sinnai, aveva deciso o meglio raccomandato la radiazione di questi aerei dalle linee passeggeri. Questa affermazione del nostro Registro aeronautico è stata riportata da tutta la stampa quotidiana, ed è stata recentemente ripresa, dopo l'ultimo incidente, in un articolo di grande interesse di un nostro valoroso pilota e tecnico, Maner Lualdi, articolo pubblicato su « Il Corriere della Sera ».

Dopo la sciagura di Sinnai, la L.A.I. acquistò due aerei nuovi, i famosi « Convair », che furono destinati solo per qualche anno ai servizi sardi: poi risultò che anche questi « Convair » erano stati comprati di seconda e di terza mano; ed oggi sono stati rivenduti.

Un altro problema che pone dei gravi interrogativi è la scelta, la selezione, la utilizzazione e l'addestramento del personale navigante. Già è stato messo in rilievo che le linee aeree italiane attingono il loro personale navigante dall'aviazione militare ed è quasi giudizio comune che i piloti militari non sono i più indicati per le linee civili. Il pilota dell'aviazione militare ha una particolare psicologia: l'accettazione del rischio fa parte della sua formazione. Il pilota civile ha altri compiti. Mentre il pilota militare sa che, quando accade un disastro, viene generalmente considerato un eroe, il pilota civile deve avere la consapevolezza di rispondere della vita delle persone che trasporta col suo aereo.

In Italia il personale atto alla navigazione aerea non abbonda; ma bisogna pur dire che il personale esistente non viene utilizzato bene. Credo non sia sfuggito a nessuno dei colleghi che in questi anni alcune delle più note agitazioni sindacali sono avvenute fra la categoria del personale navigante delle linee aeree. Ora, se il personale navigante sciopera e si lamenta, non è esclusivamente per i bassi salari con cui ritiene di essere remunerato, ma è soprattutto per il superlavoro cui è costretto. Capita, ad esempio, che un pilota non abbia un momento di riposo per quasi tutta una giornata.

Questa estate ho viaggiato su un aereo condotto da un pilota che fa spesso il viaggio Roma-Cagliari-Tunisi e viceversa; era in servizio dalle cinque del mattino fino alle 19,30 e non aveva potuto riposare un'ora. Il pilota che guidava

l'aereo andato a sfracellarsi sulle montagne trentine, Gasperoni, era assai esperto di linee transoceaniche, ma assolutamente inesperto di linee interne; tant'è che era convinto di navigare sopra Genova mentre navigava sopra Verona.

In aggiunta a tutte le deficienze lamentate è da dire che il nostro Paese è, in Europa, quello che ha le aerostazioni nelle peggiori condizioni tecniche. Ormai nei Paesi più progrediti del mondo i piloti navigano avendo segnalata continuamente, dai vari aereoscali, la rotta. In Italia un sistema di questo genere non è stato ancora introdotto, è sconosciuto.

MURETTI (P.N.M.). Non è esatto.

MARRAS (P.C.I.). Onorevole Muretti, dopo la discussione, se lei vuole, io, sull'argomento, le fornirò un articolo apparso su « Il Messaggero », giornale filogovernativo, che sostiene la mia tesi e denuncia come le attrezzature esistenti in Italia, per l'assistenza al volo, si rivelino insufficienti con condizioni atmosferiche avverse.

L'aereo della linea Roma-Milano che si è abbattuto sulle montagne del Trentino, per un percorso che si compie notoriamente in due ore e dieci minuti, portava una riserva di benzina per quattro ore di volo, mentre le norme generali di navigazione aerea richiedono che ogni aereo abbia una riserva di benzina sufficiente anche per il viaggio di ritorno. Questo è il risultato dai primi sopralluoghi.

Non v'è dubbio che la fatalità gioca il suo ruolo in questi fatti, ma l'incuria e la incapacità degli uomini hanno il peso determinante. Pertanto, a mio giudizio, giuste sono le rimostre che nella mozione si muovono sul modo di gestione dei servizi della L.A.I., così come sono giuste le richieste che dalla stessa mozione vengono avanzate. E, per quanto possa essere accusato di demagogia preelettorale, non mi sottraggo al dire che la situazione che ho denunciata, messa in luce dai recenti disastri aerei, rivela soprattutto l'assenza assoluta di una politica da parte dei Governi italiani degli ultimi anni in direzione dei servizi aerei civili.

E', questa, un'affermazione che ho trovato su molti giornali. « Il Globo » sostiene la mancanza in Italia di una definita politica governativa dell'aviazione civile, e « Il Giorno » arriva alle stesse conclusioni. Ma credo che, se si conosce come sono sorte le attuali due Società aeree italiane, la L.A.I. e l'Alitalia, e se soprattutto si conoscono i rapporti tra le attività di queste Società e il Governo, è impossibile non fare delle considerazioni politiche. Al fondo del disservizio aereo non vi sono solo le responsabilità delle due Società, vi sono anche gravi responsabilità da ricercare in primo luogo nel Governo democristiano, nell'America, nell'Inghilterra e nel Vaticano.

L'aviazione civile italiana fu organizzata nel 1946, come è noto. Noi comunisti — allora facevamo ancora parte del Governo — sostenemmo la tesi che il problema della rinascita e dello sviluppo delle nostre linee aeree dovesse ricollegarsi alla salvaguardia della Società a carattere nazionalizzato che gestiva prima i servizi. Questa Società, democratizzata, trasformata e potenziata, doveva essere lo strumento più naturale, più efficiente per un moderno sviluppo dei traffici aerei. Oggi, invece, l'Italia, per quanto concerne la navigazione aerea, è al ventiseiesimo posto nel mondo, superata dalla Svizzera, dall'Olanda, dal Belgio, dal Messico, da Paesi, insomma, che, per altri versi, hanno molto da imparare dal nostro. (Nel campo dei trasporti marittimi, per esempio, il nostro Paese ha una tradizione e offre dei servizi che sono ammirati in tutto il mondo).

In passato, come è noto, l'Italia, nel campo della produzione aerea, per molti anni ha avuto un posto rispettabile nel mondo. Noi denunciavamo che i democristiani, nonostante la resistenza degli operai, abbiano liquidato le nostre industrie aeronautiche; noi lamentiamo che oggi in Italia non vi sia più un aereo di produzione nazionale, mentre prima vi erano i « Macchi », i « Caproni », i « Fiat ». Oggi, in Italia, si montano solamente gli apparecchi militari che ci vengono mandati dall'America.

Come dicevo, invece in provvedere alla trasformazione e alla democratizzazione della vecchia Società nazionalizzata, il Governo ha pre-

ferito imboccare la strada delle Società private, che, numerose in un primo momento, finirono poi per essere solo due, l'Alitalia e la L.A.I. Potrà sembrare semplicistica la mia affermazione fatta poc'anzi sulle responsabilità del Governo, dell'America, dell'Inghilterra e del Vaticano. Ebbene, ecco la composizione del capitale sociale delle due Società aeree italiane: il 55 per cento delle azioni dell'Alitalia è dell'I.R.I., il 30 per cento è della grande Società di navigazione aerea inglese B.E.A., il 15 per cento di azionisti privati; il 40 per cento delle azioni della L.A.I. appartengono all'I.R.I., il 40 per cento, in eguale misura cioè, alla grande società americana T.W.A., il 20 per cento ad azionisti privati. La società L.A.I., col netto predominio di capitale forestiero americano, che, d'accordo col capitale privato, soffoca il capitale dell'I.R.I., è la più organizzata in Italia.

Come è noto, l'Alitalia da alcuni mesi ha deciso di acquistare i più moderni aerei da trasporto collaudati in Europa, i Viscount inglesi. La L.A.I., invece, ...

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Anche la L.A.I.

MARRAS (P.C.I.). Ora, cari colleghi, la prevalenza, nella L.A.I., del capitale americano, di proprietà di una delle più grandi Società di trasporti aerei che oggi vi siano al mondo, importa che essa sia costretta ad assorbire gli avanzi della produzione aeronautica americana. Quando un aereo è logoro per la T.W.A., allora viene passato alla L.A.I., revisionato e poi rimesso in servizio. Il direttore generale della L.A.I., il generale Gallo, sostiene la brillante tesi tecnica secondo la quale gli aerei non invecchierebbero mai. E così la L.A.I. è costretta ad assorbire gli avanzi della produzione aeronautica americana; i 16 Dakota costruiti prima del 1945, che vengono tuttora utilizzati da questa Società, ne sono la testimonianza più chiara.

Nell'Alitalia regna più ordine. La maggior presenza dell'I.R.I., che dispone della maggioranza del pacchetto azionario, fa sì che gli interessi privati non dominino. Per la L.A.I.

il problema più importante è quello di chiudere a tutti i costi il bilancio in attivo e, pertanto, anche quando il personale navigante segnala le difficoltà o le impossibilità di volo, i dirigenti fanno di tutto per far partire gli aerei.

Ben diversamente avviene in altri Paesi. Io sono stato qualche tempo fa in un piccolo Paese, certo non molto sviluppato ancora, ma comunque governato non secondo i criteri della speculazione privata: in Romania. Ebbene, in Romania, da quando è stata istituita, sette od otto anni fa, la linea nazionalizzata dei servizi aerei, non è mai precipitato un aereo. Io ho dovuto aspettare a Praga una settimana prima di poter prendere l'aereo per Bucarest perchè era sconsigliata la partenza dall'inclemenza del tempo. In Italia, questo sarebbe impossibile.

Nel predominio di due uniche Società private, che spesso si fanno una concorrenza non del tutto giovevole ai fini del miglioramento del servizio, deve, a mio giudizio, ricercarsi la causa principale dell'arretratezza e del cattivo funzionamento dei trasporti aerei nel nostro Paese. I comunisti hanno posto questo problema al Parlamento prima ancora che si moltiplicassero le disgrazie. Il primo luglio del 1954 fu approvato alla Camera dei deputati un ordine del giorno presentato dalla comunista Ravera e dal socialista Foà per la salvezza dell'industria aeronautica italiana; l'ordine del giorno fu approvato, accolto dal Governo, ma le proposte che esso conteneva rimasero lettera morta.

Il Governo, come dicevo prima, è anche responsabile della liquidazione dell'industria aeronautica italiana, già orgoglio del Paese, liquidazione contro la quale i lavoratori e i partiti di sinistra si sono sempre battuti: dalla Caproni alle Reggiane, alla F.I.A.T. Oggi in Italia, come è noto, è aperta solamente una sezione dell'« Aeritalia » alla F.I.A.T., dove vengono montati apparecchi militari con pezzi inviati dall'America. Eppure, una delle strade fondamentali della nostra aviazione civile, è il risorgere dell'industria nazionale. L'Italia era riuscita, in decenni, a preparare un quadro tecnico di alto livello in questo settore; ed oggi questo quadro è andato gradualmente disperdendosi nel mondo. Se i nostri servizi ae-

rei offrono il fianco a tante critiche è perchè buona parte di questo personale tecnico è andato con gli anni disperso.

Concludendo, ritengo, a nome del nostro Gruppo, di potermi associare alle proposte contenute nella mozione presentata dai colleghi socialisti, ma aggiungerei due considerazioni particolari: il Consiglio regionale dovrebbe suggerire al Governo la costituzione di una grande Società nazionalizzata per la gestione dei servizi aerei, la cui base sia data dall'unificazione delle due Società attualmente esistenti; inoltre, la Regione non si può accontentare di una inchiesta esclusivamente tecnica o di partecipare ad una inchiesta tecnica; il Consiglio regionale solleciti il Parlamento — che fra qualche giorno inizierà la discussione delle interpellanze e delle interrogazioni sui servizi aerei — a nominare non solamente una Commissione tecnica ministeriale, ma anche una Commissione parlamentare di inchiesta, la quale, mentre (partendo dagli ultimi gravissimi e tristissimi episodi) accerti le singole responsabilità amministrative, sia in grado di porre all'attenzione del Governo il problema generale delle linee aeree civili, sulla base soprattutto della eliminazione del capitale forestiero dalle nostre Società aeronautiche e attraverso la costituzione di una grande azienda nazionalizzata che potenzi e sviluppi i servizi avendo come sua prima preoccupazione la salvaguardia delle vite degli utenti; e, in terzo luogo, sulla base della costituzione di una industria aeronautica italiana capace di dare, alle nostre linee, aerei rispondenti alle esigenze del Paese, rispondenti alle tradizioni che il nostro Paese ha avuto nel passato in questo settore. (*Consensi*).

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

PERNIS (P.N.M.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio Gruppo si associa al cordoglio per le vittime degli ultimi incidenti aerei e, in questo spirito, sarebbe più vicino ai firmatari della mozione, se essa, nelle sue conclusioni, riportasse alcune delle istanze presentate or ora dal collega Marras. La mozione,

così come è stata concepita, non ci trova d'accordo.

Egoisticamente potrei oggi sentire una certa soddisfazione nel vedere messa alla gogna la Società che in un certo qual modo sopprime una iniziativa che noi piccoli e modesti operatori sardi avevamo portato avanti con grande coraggio e con grande sacrificio. Ma, proprio per questo, voglio essere estremamente obiettivo al riguardo. Nella prima parte della mozione si fa una requisitoria e — lasciatemelo dire — si dà una sentenza, quando ancora vi sono delle inchieste in corso e quando le inchieste già svolte hanno potuto appurare che alcuni incidenti aerei non si possono attribuire a difetti organizzativi della L.A.I.

Se gli incidenti di cui tanto si parla si fossero svolti tutti allo stesso modo, anche io sarei per una requisitoria ed una sentenza immediata, prima ancora della pronuncia delle Commissioni d'inchiesta nominate dagli organi governativi. Ma così non è. Esaminiamo, ad esempio, il primo incidente, che è stato, purtroppo, quello verificatosi in Sardegna. E' stato appurato che l'aereo è scoppiato in aria...

MELIS (P.S.d'A.). Ma si era staccata un'ala.

PERNIS (P.N.M.). Con lo scoppio si è staccata anche un'ala.

MELIS (P.S.d'A.). Lo scoppio è stato una conseguenza della perdita dell'ala.

PERNIS (P.N.M.). Comunque, le cause che, secondo la commissione inquirente sarebbero state determinanti dell'incidente si possono ridurre a due. Può essersi verificata la rottura di una pala dell'elica così come accadde, prima della guerra, ad un aereo della famosa « Ala Littoria ». L'incidente di Sinnai può anche essersi verificato per lo scoppio, provocato da una scintilla dell'apparecchio radio o delle candele del motore, dei vapori di carburante contenuti nell'aereo.

Esaminiamo ora l'incidente di Idlewild. L'aereo, a causa della nebbia, aveva per ben due volte tentato inutilmente di atterrare all'aero-

porto di New York, quando, al terzo tentativo, il pilota perse il controllo e successe il disastro. E' evidente, dunque, che non può esservi nessuna responsabilità della L.A.I.

Esaminiamo l'incidente di Orly. Non si trattava, come si è detto, di un aereo residuo della T.W.A.; si trattava di un aereo costato due miliardi e più, nuovissimo, un quadrimotore che era al suo secondo viaggio. Il disastro è avvenuto al decollo, forse per l'inesperienza del pilota che probabilmente non conosceva ancora bene quel tipo di aereo. Anche in questo caso non mi pare si possa parlare di responsabilità della Società aerea.

E veniamo all'ultimo incidente, quello verificatosi sulla Roma-Milano. Si trattava di un Dakota D.C.3 a due motori, come ve ne sono tanti nella L.A.I.; come ve ne erano nell'Airone, come ve ne sono nell'Alitalia e in tutte le compagnie di aviazione europee ed extraeuropee. Ma il disastro è avvenuto perchè il pilota aveva smarrito la rotta.

Collega Marras, non è esatto dire che in Italia gli aerei non sono seguiti dalle stazioni assistenza volo. Le stazioni radio-segnalistiche dell'aviazione sono in condizioni di seguire la rotta degli aerei e di localizzare con rapidità la zona in cui avviene un incidente.

MARRAS (P.C.I.). Negli ultimi venti minuti di volo, l'aereo precipitato nel Trentino non era in collegamento con nessuna stazione.

PERNIS (P.N.M.). Io posso essere d'accordo con lei, onorevole Marras, nel ritenere che la assistenza di volo non sia così perfetta come la vorremmo; posso anche credere che da parte di molti esecutori non venga fatta con quella serietà, con quella importanza che essa richiede. In realtà, in Italia siamo ancora dei poeti e dei bersaglieri, e l'aviazione, come ha detto giustamente il collega Marras, è stata intesa fino a pochi anni fa come una scuola di eroismo, più che come una scuola di tecnica. Comunque, l'aereo abbattutosi sul Trentino al momento della partenza era sotto il controllo del radiofaro di Roma; poi entrava nella sfera di controllo dell'aerofaro di Pisa e, più in là, dell'aerofaro

di Genova. So, per averlo letto, che talvolta non si riesce a stabilire dei collegamenti tra gli aerei e i radiofari; e so che è stato un grave errore non aver chiesto la posizione all'aereo della Roma-Milano quando accusava pesantezza alle ali, ma questo non mi pare possa consentire, onorevole Marras, di pronunciare una requisitoria contro la L.A.I.

Passo ora ad esaminare la parte seconda della mozione. Per essa si dovrebbe chiedere al Governo che a far parte della Commissione d'inchiesta siano chiamati uno o più tecnici designati dalla Regione Sarda. Questa richiesta viene giustificata col fatto che la L.A.I. gestisce attualmente tutte le linee aeree da e per la Sardegna. E' da tener presente, però, che la L.A.I. gestisce tante altre linee e mi sembra poco simpatico e poco generoso da parte nostra pensare che la Commissione senza i nostri rappresentanti dia meno garanzie di quelle che darebbe con l'immissione dei nostri rappresentanti, quasi a significare che la nostra pelle è più cara e preziosa di quella dei nostri connazionali.

E veniamo alla terza parte della mozione. Si chiede al Governo centrale di revocare, dopo l'esito dell'inchiesta, che già si presume negativo, le concessioni della L.A.I. e di affidarle ad altra Società. Ciò, però, genera... un po' di confusione. Da un lato si parla della necessità di fondere le due Società aeree esistenti; dall'altro si sostiene che la L.A.I. non è assolutamente capace di continuare a esercitare il traffico aereo. Di che utilità sarebbe unire un organismo malato ad uno sano? Diversa sarebbe la situazione se si volesse prospettare l'eventualità di un ritorno all'Airone, ché questa società non si può dire morta...

MELIS (P.S.d'A.). E' congelata.

PERNIS (P.N.M.). Già; l'Airone si è fusa con l'Aviolinee, ossia con la Fiat. Ma anche sulla eventualità di una rinascita dell'Airone bisogna essere chiari. Per me, onorevoli colleghi, sarebbe motivo di soddisfazione e di compiacimento il vedere di nuovo la bandiera dell'Airone, ma devo pur dire che questa Società, che

gestiva linee importanti, anche internazionali, pur non avendo mai avuto un incidente, si serviva in un primo momento dei C 12 Fiat e in un secondo momento dei famigerati Dakota...

MELIS (P.S.d'A.). Avevano dieci anni di meno.

PERNIS (P.N.M.). Sì, avevano dieci anni di meno, ma questo non vuol dire: per l'aereo importano le ore di volo, non l'età.

Si pone, come dicevo, il problema o di fondere le due Società aeree esistenti, oppure revocare le concessioni delle linee aeree da e per la Sardegna per affidarle ad una società sarda. Ma perchè questo avvenga è necessario che il Governo si decida a sovvenzionare le compagnie aeree, così come sovvenziona quelle marittime, o si decida a sovvenzionare quella compagnia che dovesse prendere la gestione dei servizi fra la Sardegna e la Penisola. E le sovvenzioni, in ogni caso, dovrebbero essere ingenti.

All'amico Marras, che ha parlato delle ore di volo di un pilota della Milano-Roma-Tunisi, io devo far presente che più o meno le stesse ore di volo fanno i piloti della British Airways, della B.E.A., Londra-Roma-Kartum della Panamerican, che fanno la linea New York-Azzorre-Roma, e così via. Perchè la verità è questa: solo con forti sovvenzioni si potrebbero organizzare dei servizi aerei quali li vorrebbe l'onorevole Marras. Perchè un aereo possa essere redditizio (mi riferisco ad un aereo del tipo D.C.3) deve fare dalle 4.000 alle 5.000 ore di volo all'anno, cioè 12-15 ore di volo al giorno. Di qui nascono tante conseguenze: in particolare, perchè una Società aerea possa curare dei servizi perfetti senza essere passiva, deve contare su una flotta dotata di mezzi che abbiano una grande autonomia, che possano affrontare voli transoceanici per poter, col grande chilometraggio, procurare degli incassi che rendano il bilancio attivo.

Una Società che dovesse gestire soltanto le linee Cagliari-Roma e, tutt'al più, Cagliari-Milano, dovrebbe necessariamente usufruire di sovvenzioni da parte della Regione. Concludendo, non mi pare sia accettabile la proposta

del collega Marras di propugnare la nascita di un'unica Società aerea nazionale; quanto alla proposta contenuta nella mozione di affidare ad una compagnia controllata dalla Regione la gestione dei servizi da e per la Sardegna, potrei essere d'accordo, sempre che la Regione, nell'interesse delle popolazioni sarde, ammetta che i servizi aerei siano effettivamente preminenti per gli interessi della Sardegna, volesse assumersi l'onere di questa gestione.

Quanto all'inchiesta tecnica, come ho detto, non mi pare sia il caso di pretendere che a far parte della Commissione vengano chiamati dei rappresentanti della Regione. Una Commissione parlamentare non può che essere espressione del Parlamento. La Sardegna ha una sua rappresentanza parlamentare; ad essa spetta intervenire. (*Approvazioni*).

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

MELIS (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, prenderò le mosse del mio brevissimo intervento da alcune delle molte, confuse dichiarazioni rese nella precedente seduta dal collega onorevole Castaldi, che mi duole di non vedere presente stasera. E ciò perchè mi sembra che tali affermazioni siano gravi ed arbitrarie, siano addirittura profondamente lesive delle stesse prerogative statutarie della Regione. Egli ha affermato, infatti, che il Consiglio regionale sardo non ha motivo o potere di dire la sua parola sull'argomento posto in discussione dalla mozione numero 54.

E' sorprendente che un'affermazione di questa natura sia stata fatta, in quest'aula, da uno dei consiglieri più qualificati della maggioranza che governa l'autonomia della Sardegna.

Esiste l'articolo 51 dello Statuto speciale, in forza del quale il Consiglio regionale può presentare alle Camere voti e proposte di legge su materie che interessano la Regione; ed esiste un articolo 53 dello stesso Statuto, in forza del quale la Regione è rappresentata nella elaborazione delle tariffe ferroviarie e nella regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione e trasporti terrestri, marittimi ed aerei,

che possano direttamente interessarla. Pertanto, solo una totale, solo una soddisfatta ignoranza della Carta costituzionale, che ci abilita a sedere in quest'aula e a parlare in nome del popolo sardo, o un fanatico *cupio dissolvi* anti-autonomistico, possono spiegare una posizione manifestamente assurda quale quella assunta dall'onorevole Castaldi.

Noi contestiamo, e lo dico anche al collega Pernis, che ora ha ripetuto un concetto simile, noi contestiamo, sul piano giuridico non meno che sul piano politico, che il Consiglio regionale debba deferire alla rappresentanza politica sarda in seno al Parlamento la trattazione di argomenti di questa natura; e contestiamo recisamente che il Consiglio comunale di Milano possa essere appaiato al Consiglio regionale sardo nella capacità ad intervenire su questo, come su qualunque altro argomento. Anche questo ha preteso di affermare l'onorevole Castaldi quando ha detto che il Consiglio regionale sardo non ha motivo di chiedere interventi particolari quasi che la pelle dei sardi fosse più preziosa di quelle di altri cittadini italiani. Nessun Consiglio comunale ha i poteri costituzionalmente riconosciuti al Consiglio regionale sardo; e la rappresentanza degli interessi specifici della Regione è devoluta, preminentemente se non esclusivamente, non già ai deputati e ai senatori eletti nel territorio della Regione, ciascuno dei quali rappresenta la intera Nazione, e non questa o quella Regione, come solennemente sancisce l'articolo 67 della Costituzione, ma al Consiglio regionale sardo, in quanto sia consapevole delle sue responsabilità, ed alla Giunta che esso Consiglio esprime.

L'autonomia sarda è evidentemente caduta molto in basso se, ricorrendo in questi giorni l'ottavo anniversario della sua costituzione, è necessario ribadire in questa aula concetti così elementari, e principi senza i quali l'autonomia stessa non ha contenuto, non ha senso, non ha, addirittura, giustificazione alcuna. Il problema, dunque, onorevoli colleghi, è questo: se sussistono, nel caso in esame, i presupposti dell'interesse specifico della Regione che ispirano le norme dei citati articoli 51 e 53 dello Statuto speciale.

Non può esserci dubbio, a meno che non si voglia negare l'evidenza, che tali presupposti sussistono. Il mezzo aereo è fondamentale nel sistema dei collegamenti da e per la Sardegna. Percentualmente, rispetto al numero degli abitanti, i viaggiatori aerei da e per la Sardegna sono di gran lunga più numerosi che nel resto della Penisola. Nel 1951, ultimo anno sul quale ho potuto controllare statistiche ufficiali, l'intero settentrione d'Italia ha registrato, in cifra assoluta, 112.940 viaggiatori aerei. La Sardegna, da sola, 52.191: poco meno della metà. Gli indici di incremento del traffico aereo viaggiatori dal 1938 al 1951, facendo uguale a 100 l'indice del 1938, ci danno 186,4 per l'intero settentrione, contro 489,3 dell'aeroporto di Cagliari e 348,3 dell'aeroporto di Alghero.

Questo varrà forse a persuadere l'onorevole Castaldi che, anche dal punto di vista delle cifre, il Consiglio regionale sardo ha più titolo del Consiglio comunale di Milano a interloquire su un problema di questa natura, cioè sul problema della sicurezza del traffico aereo. E non si dica che parlare di queste cose in occasione o per effetto di congiunture così tristi, quali quelle delle sciagure aeree di questi ultimi mesi, significhi fare della demagogia; significa, in realtà, obbedire ad un preciso dovere ed esercitare un preciso diritto riconosciuto a questa Assemblea. Noi abbiamo, appunto, il dovere e il diritto di dire che la L.A.I. ha pessimamente servito le linee aeree che, in regime di monopolio protetto, le sono state affidate in esercizio, con la complicità di un Governo troppo sensibile alle sollecitazioni di interessi bene individuati.

La L.A.I. ha potuto mettere in condizioni di dissanguamento seguito da morte una Società aerea autonoma, sorta in Sardegna con capitali prevalentemente isolani, che aveva iniziato la sua attività — come ricordava poco fa l'onorevole Pernis e, prima, il collega Marras — sotto i più promettenti auspici: l'Airone. La linea Cagliari - Roma, gestita dall'Airone congiuntamente con quella Cagliari-Alghero-Roma, era una delle linee più attive, certamente, dell'intera rete italiana del dopoguerra; era

un boccone troppo prezioso per lasciarlo godere a questi mastrucati indigeni della periferia sarda.

La L.A.I. presieduta — per puro caso, s'intende — dal Principe Pacelli, riuscì a togliere all'Airone l'esercizio della Cagliari-Roma, confinando la Società sarda all'esercizio marginale e passivo della Cagliari-Alghero-Roma, con un percorso molto più lungo, col disagio del doppio decollaggio e del doppio atterraggio, e con lo stesso prezzo della linea diretta Cagliari-Roma.

Il generale Gallo, che era allora capo dei servizi ministeriali per l'aviazione civile, dopo aver fatto questo grazioso omaggio alla L.A.I., si dimise, per diventare Direttore Generale della L.A.I.: sono cose che avvengono, in questa pulitissima Italia! « L'Airone e il Gallo — favola senza morale »: così io intitolavo, nel lontano 1947, un mio articolo su « Il Solco », in cui denunciavo senza mezzi termini il losco traffico compiuto ai danni dell'Airone. Non dimenticate che l'Airone aveva segnato l'inizio di un risveglio di iniziative industriali, e per questo era stato salutato con tanta speranza. E l'onorevole Pietro Mastino, in piena Costituente — ahimè, senza echi! — denunciava, invano anch'egli, lo stesso episodio, invitando il Governo ad un atto di giustizia riparatrice, atto che sarebbe stato morale, prima ancora che giuridico.

La L.A.I., sorta dopo l'Airone, ma con l'assistenza di ostetrici potenti ed esperti come il Principe Pacelli ed il Generale Gallo, era nata adulta e armata, quindi qualificata per vincere; e vinse. Due anni dopo si compiva oscuramente il fato dell'Airone, al quale certamente giunse, accorato ma del tutto impotente e improduttivo di effetti, l'ordine del giorno votato all'unanimità dal Consiglio regionale nella sua prima seduta.

Varie altre Società aeree minori fecero la stessa fine: furono, cioè, assorbite dai due gruppi finanziari maggiori, ai quali facevano capo, rispettivamente, la L.A.I. e l'Aliflotte riunite, successivamente divenuta « Alitalia ».

Sulla costituzione del capitale sociale delle due Società ha riferito obiettivamente il col-

lega Marras or ora, e perciò io non ne parlerò. Le due Società, rimaste sole, operarono ed operano non già in concorrenza, ma in regime di monopolio territoriale, rigidamente distribuito; e in questo regime, la pacelliana L.A.I. si è fatta la parte del leone. Ma mentre l'Alitalia, il cui capitale azionario è detenuto, in parte notevole, dallo Stato attraverso l'I.R.I. è andata man mano perfezionando i suoi impianti e i suoi mezzi, anche per far fronte alla concorrenza internazionale — le sue linee, infatti, sono prevalentemente internazionali e intercontinentali — la L.A.I., protetta dalle altissime influenze di cui gode — o godeva, speriamo — in sede ministeriale, diveniva ogni giorno più arretrata rispetto alla modernità degli impianti e dei mezzi.

Il richiamo alle quattro terrificanti sciagure aeree subite dalla L.A.I. nel giro di pochi anni — le ultime tre nel giro di pochi mesi — è di per sé eloquente; e non vale addossarne (non lo ha fatto l'amico Pernis, ma lo ha fatto il collega Castaldi) la responsabilità alle velocità, all'incremento delle velocità, perchè è universalmente noto, a chi abbia anche superficiale conoscenza di queste cose, che la flotta aerea della L.A.I. disponeva di mezzi in gran parte quasi arcaici, quasi tutti vecchi apparecchi D.C.3, comunemente noti Dakota, che avevano fatto la guerra: erano, cioè, residuati di guerra; revisionati, s'intende, ma residuati di guerra, e di fabbricazione non posteriore agli anni dal 1942 al 1945; aveva pochi Convair bimotori, nessun quadrimotore nelle linee nazionali e nessun reattore.

Perciò è fuori posto il richiamo fatto dal collega Castaldi, nel suo penoso tentativo di difesa della L.A.I., alle eccessive velocità degli apparecchi moderni. La situazione della Sardegna, in questo quadro generale che è già di per sé negativo, è stata naturalmente quella che viene riservata a chi, come il popolo sardo, anche per colpa di coloro che ne hanno la rappresentanza, si fa troppo spesso agnello in un mondo di lupi. Uno dei quattro disastri aerei citati ebbe per teatro il cielo di Sinnai e portò il lutto in tante case della nostra Isola. Noi non conosciamo i risultati dell'inchiesta

che fu fatta a suo tempo, nè i riferimenti che ne ha fatto stasera il collega Pernis sono stati tali da chiarire, neppure in minima parte, le vere cause di quell'incidente. Certo è che fu pubblicato allora, e documentato dalle testimonianze oculari, che quell'apparecchio perdetto puramente e semplicemente un'ala e precipitò per aver perduto il sostegno del suo volo. Singolare incidente, quindi, molto difficilmente attribuibile ad eccesso di velocità oppure a quell'imponderabile che i beati pacifici chiamano destino. Un autista di linea che non curi la esatta registrazione dei freni della sua vettura viene licenziato e, se ha provocato un incidente, per effetto di questa sua negligenza, viene chiamato a risponderne. Alla L.A.I. non mi risulta che nessuno sia andato sotto processo: e certo non mancano i responsabili, coloro che avrebbero dovuto curare, controllare, dirigere, coloro, insomma, cui spettava di assicurare ai servizi aerei apparecchi efficienti, capaci di volare senza pericolo.

Ai nostri servizi aerei furono riservati gli apparecchi più anziani, più lenti, meno efficienti. I nostri orari furono regolati in funzione degli interessi di altre linee e di altri servizi; ad ogni stormir di fronda di esigenze altrui, si tagliava sul poco di cui disponeva l'Isola. Qualche risultato positivo, faticosamente ottenuto in un dato momento, veniva silenziosamente soppresso senza renderne conto a chi, come noi, vi aveva un interesse diretto.

Durante uno dei non pochi intermezzi polemici fra Regione e Governo centrale, si arrivò a pretendere, in una lettera indirizzata alla Regione, di cui io diedi lettura in quest'aula congiuntamente alla risposta che nella mia qualità di Assessore ai trasporti avevo fornito a nome della Giunta, che la Regione Sarda sovvenzionasse con propri mezzi finanziari la L.A.I. per i servizi aerei isolani: trattamento del tutto preferenziale, riservato esclusivamente alla Sardegna rispetto a qualsiasi altro servizio in atto in Italia!

Abbiamo dunque il diritto e il dovere di interloquire in questa materia, che è di tanta delicatezza e, per noi, di tanta importanza. Non è sufficiente infatti esprimere, come tut-

tavia noi esprimiamo, il nostro profondo cordoglio, la nostra solidarietà alle vittime delle sciagure aeree recenti.

Di fronte a questo spaventoso reiterarsi di incidenti mortali, perfino il Governo è dovuto uscire dal limbo della sua passiva inerzia, ed estromettere clamorosamente il Presidente Pacelli e il direttore generale Gallo dai loro posti di massimi dirigenti della L.A.I.

COVACIVICH (D.C.). Sei molto ben informato.

MELIS (P.S.d'A.). Neppure è, a nostro giudizio, sufficiente perseguire l'accertamento specifico delle responsabilità, con o senza la partecipazione di esperti nominati dalla Regione Sarda.

DEL RIO (D.C.). Il presidente ha reso le dimissioni prima di questo ultimo incidente.

MELIS (P.S.d'A.). Sì, ma dopo il precedente incidente. Ormai la macchina dell'inchiesta, almeno sul piano tecnico, è in moto, ed è presumibile che, messi in mora i due più influenti personaggi della compagnia, la Commissione, anche così come è costituita, giunga ai risultati obiettivi che auspichiamo.

E' al futuro che, a nostro giudizio, noi dobbiamo guardare, a quella nuova regolamentazione dei servizi nazionali dei trasporti aerei, che le recenti catastrofi hanno imposto come indifferibile esigenza al Governo e quindi, in forza dell'articolo 53 dello Statuto sardo, anche alla Regione Sarda, che deve concorrere alla determinazione di quella nuova regolamentazione.

Noi dobbiamo far presente il nostro punto di vista, tutelare con autorità i nostri interessi, favorire e promuovere quelle soluzioni da cui la Sardegna possa trarre il massimo beneficio nel senso della sicurezza e dell'efficienza dei servizi aerei.

Si è parlato di unificazione delle due compagnie o di concorrenza fra compagnie distinte. Io condivido scarsamente la fiducia nel rimedio della concorrenza, che sembra ispirare il

punto terzo della mozione che discutiamo. Non vi è effettiva concorrenza...

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. C'è un'altra sola Società con dieci apparecchi.

MELIS (P.S.d'A.). A parte questo, non vi è effettiva concorrenza quando i servizi aerei sono rigidamente distribuiti per settori territoriali, entro i quali ciascuna Società esercita un monopolio di fatto. D'altra parte, l'unificazione in mano di gruppi finanziari interessati, a fini speculativi privati, non garantisce minimamente — di per sé sola, intendo — una migliore efficienza dei servizi, perchè, esclusa ogni e qualsiasi spinta concorrenziale, è consacrato ancora di fatto il monopolio esclusivo. A mio giudizio, la Regione Sarda dovrebbe considerare con la massima attenzione la possibilità e l'opportunità di proporre, nella competente sede, la statizzazione dei servizi aerei civili. Lo Stato gestisce, con competenza e con regolarità esemplari, i servizi ferroviari.

In una gestione così fatta l'interesse pubblico è automaticamente garantito; cade quella molla della speculazione privata che è estremamente pericolosa quando sono in giuoco, come nel caso dei servizi aerei, delle vite umane, e vengono meno — o si riducono di molto — quelle influenze politiche o di altra natura che giuocano così spesso nella designazione dei posti direttivi di responsabilità e delle stesse assunzioni del personale. Come si è visto, è tutto un sistema che offre garanzia e tranquillità senza paragone maggiori. Qui non si tratta di ossequio ad una concezione statalistica generale, che anzi è programmaticamente lontana dalle nostre posizioni; ma, in tema di pubblici servizi di tale vastità, importanza e delicatezza, non mi pare azzardato affermare che meglio di qualsiasi altro organismo sia qualificato a gestirli lo Stato: almeno nelle linee interne, cioè, nell'ambito del territorio nazionale, perchè nelle linee internazionali e intercontinentali opera la concorrenza, e allora sussiste quell'impegno a far di più e meglio degli altri, se si vuole sopravvivere.

Io ho espresso un punto di vista, evidentemente sostenibile con ragioni assai più valide di quelle che io ho portato, ma non indiscutibile. Perciò è un invito alla discussione. Non è detto che noi dobbiamo arrivare oggi ad una conclusione definitiva su questo argomento. Noi potremmo utilmente chiudere oggi, formulando alla Giunta l'invito a considerare il problema e ad approfondirlo e a riproporlo al Consiglio con maggior copia di dati, con indicazione di possibili soluzioni; riproporlo al Consiglio per averne mandato a sostenere il punto di vista conclusivo dei rappresentanti della Regione al Governo centrale. In questo

senso, il Gruppo sardista presenterà emendamenti alla mozione, nella fiducia che il Consiglio vorrà valutarli positivamente. (*Consensi*).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 10 e 30.

La seduta è tolta alle ore 20 e 45.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1957