

CCCXCII SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

GIOVEDÌ 24 GENNAIO 1957Presidenza del Presidente **CORRIAS****INDICE**

Comunicazioni del Presidente	7113
Mozione concernente i servizi aerei della L.A.I. (Continuazione e fine della discussione):	
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	7114-7119
MARRAS	7116
ASQUER	7119
AMICARELLI	7119

La seduta è aperta alle ore 11 e 20.

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

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuta una lettera della sezione della Venezia Giulia della Associazione nazionale del Fante, nella quale si saluta il trentanovesimo anniversario della vittoria della eroica Brigata Sassari nella battaglia dei «Tre monti». A questa lettera la Presidenza ha risposto con un telegramma. Si dia lettura della lettera e del telegramma.

DESSANAY, Segretario:

«Onorevole Efisio Corrias - Presidente del Consiglio regionale della Sardegna - Cagliari.

Il 28 gennaio ricorre il 39° anniversario della battaglia dei «Tre monti», nella quale l'eroica Brigata Sassari riconfermò il valore dei suoi Fanti e la gloria delle sue Bandiere. Questa Sezione — come ogni anno — si appresta a celebrare lo storico evento, onorando gli eroici Caduti della Brigata e con essa rendendo omaggio a tutti i Fanti in congedo che hanno avuto l'onore di appartenere alla Brigata, il cui ricordo rimarrà imperituro nei fasti del nostro Esercito. Nel celebrare lo storico evento i Fanti di Trieste «ultima trincea occidentale», che si sentono spiritualmente vicini a tutti i Sardi, porgono alla S. V. Ill.ma ed al tenace popolo di Sardegna un memore e fraterno saluto. Il Presidente, avvocato Cesare Pagnini». (Applausi).

«Avvocato Cesare Pagnini - Presidente Sezione Venezia Giulia - Associazione Nazionale Fante - Via XXIV Maggio 4 - Trieste - At nome Consiglio regionale, espressione di tutto il popolo di Sardegna, et a nome mio personale, ringrazio signoria vostra per nobili espressioni et fraterno saluto inviato, riaffermando vincoli spirituali che legano italianissima popolazione giuliana at popolazione sarda. Ricorrenza festa Brigata Sassari consentitemi ancora una volta espressione sensi fraterna amicizia suggellata col sangue degli eroi nella difesa della nostra grande madre Italia. Efisio Corrias, Presidente Consiglio regionale della Sardegna».

Continuazione e fine della discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della mozione Zucca - Sanna - Asquer - Colia - Fiori sui servizi aerei della società L.A.I.

Per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti, viabilità e turismo.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la Giunta si unisce alle nobili espressioni di cordoglio dei diversi oratori intervenuti nel dibattito, ed esprime alle famiglie colpite la sua commossa solidarietà. La sciagura del monte Giner, che è costata 20 morti, segue nel tempo i disastri di Sinnai, di New York e di Orly, e non poteva perciò non impressionare gravemente e turbare l'opinione pubblica specie della nostra Isola, i cui collegamenti aerei sono assicurati dalla Società L.A.I. Come conseguenza di questo stato d'animo, la mozione presentata dai consiglieri socialisti è pertanto giustificata ed accoglibile nel suo spirito. Da parte sua, l'Assessorato ai trasporti, convinto di interpretare i sentimenti della pubblica opinione, indirizzava al Presidente della Giunta, in data 28 dicembre, il seguente memoria:

«La recente luttuosa sciagura aerea del monte Giner con la triste perdita di numerose vite umane ha suscitato un giustificato allarme nell'opinione pubblica italiana e in particolare in quella della Sardegna, per la quale i servizi aerei di collegamento con il Continente rivestono carattere di linee di trasporto ordinarie. Ancora non è spenta nell'Isola l'eco della sciagura di Sinnai di circa tre anni fa, che un altro D.C. 3, aeromobile normalmente impiegato sulle linee sarde, si è schiantato per cause ancora inspiegabili con il suo carico umano. Potrà essere questa una fatalità, ma non può nascondersi che nel volgere di tre anni ben quattro aerei della medesima Società sono andati distrutti, con la conseguente perdita di un centinaio di vite umane. Questi dolorosi incidenti debbono far riproporre alla attenzione del Governo l'inderogabile necessità di riorganizzare e po-

tenziare un settore così vitale come quello dell'aviazione civile. Quali possono essere i mezzi e i criteri di questa riorganizzazione sarà compito degli organi di Governo stabilire. Ciò non pertanto, considerata l'importanza che per la nostra regione riveste la rete dei servizi aerei, si reputa opportuno che sia richiamata l'attenzione del Governo sulla necessità che a questa organizzazione venga posta mano con estrema urgenza. Nel 1951 venne costituita con decreto del Ministero della difesa una Commissione speciale di indagine e studio sui problemi della aviazione civile, composta di parlamentari, alti funzionari del Ministero ed esperti. La predetta Commissione fissò dei temi di indagine ed elaborò dei corrispondenti questionari che vennero sottoposti a vari enti ed organizzazioni interessati, fra i quali la Regione Sarda (Assessorato ai trasporti). Nel rispondere ai diversi quesiti del questionario, l'Assessorato, mentre da un lato conveniva sulla esigenza che fosse compito, ed a carico dello Stato, il preoccuparsi di realizzare il desiderato potenziamento dell'aviazione civile, a simiglianza di quanto avviene, anche se in forme diverse, nelle varie Nazioni, dall'altro, considerati gli alti costi di esercizio di questa branca di attività di trasporti, per la rapidità con la quale invecchia il materiale di volo, prospettava l'opportunità di ridurre anche ad una sola, con diretta partecipazione dello Stato, le allora esistenti tre compagnie di navigazione aeree, per meglio raggiungere i fini auspicati. Nel 1952 la Commissione trasse le sue conclusioni ribadendo, appunto, l'urgenza e la necessità di un costante ed attivo interessamento dello Stato, richiamando l'esigenza di passare ad atti di intervento vero e proprio, diretto o indiretto, nell'intento di assicurare, con il minimo sacrificio delle unità individuali, il massimo soddisfacimento delle unità collettive di cui l'aviazione civile è capace. Tanto si è voluto richiamare alla attenzione di codesta onorevole Presidenza per quell'azione che riterrà più opportuno intraprendere».

Il Presidente della Giunta interessava a sua volta la Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Ministero della difesa - aeronautica confer-

mando e ampliando i concetti già espressi dall'Assessorato e così concludendo:

« Quanto sopra si è voluto richiamare alla cortese attenzione della Presidenza del Consiglio e del Ministero della difesa - aeronautica, per l'urgente adozione dei provvedimenti che si riterranno più adeguati ed opportuni, specie in relazione al soddisfacimento delle accresciute esigenze dei trasporti aerei isolani ed ai giustificati allarmi e perplessità determinatisi nell'Isola in dipendenza della lacunosa efficienza del servizio in parola. Inoltre, anche in relazione alla prevista entrata in servizio di apparecchi più moderni, veloci e capienti, i quali dovranno sostituire i pericolosi e antiquati D.C.3, si rivolgono le più vive premure perchè possano essere ultimati, con carattere di assoluta urgenza e priorità, i lavori attinenti alla sistemazione e al perfezionamento delle strutture ed infrastrutture dell'Aeroporto di Elmas, con imprescindibile riguardo all'esigenza della massima sicurezza funzionale dell'Aeroporto stesso.

In particolare, per il soddisfacimento di tale esigenza, si prega di voler celermente disporre l'indispensabile allungamento della pista di volo e l'installazione nell'aeroporto in parola degli impianti di assistenza per le manovre in condizioni di scarsa visibilità (Sistema ILS - Instrument Landing System e il GCA - Ground Control Approach). Attesa la già rilevata, grandissima importanza rivestita per l'Isola sarda dalla perfetta efficienza dei servizi di collegamento aereo, si confida in un concreto, urgente e benevolo segno di interessamento alle necessità prospettate ».

Ciò premesso, non già per sollecitare dall'onorevole Consiglio ringraziamenti e apprezzamenti (avendo la Giunta fatto soltanto il suo dovere), ma proprio per dimostrare che a questo dovere noi abbiamo adempiuto, passo ad occuparmi più direttamente della mozione. Ho ascoltato con vivo interesse gli oratori che hanno illustrato la mozione e gli altri che sono intervenuti con tanta competenza nel dibattito, portando alla discussione un prezioso contributo. Si è parlato di unificazione delle compagnie attuali, o di formazione di diverse compagnie, sempre però per giungere, qualunque fos-

se il punto di vista, al risultato finale del massimo *comfort* e della massima sicurezza nel volo.

Ora, c'è da dire a questo proposito che tutte le Nazioni tendono non già alla moltiplicazione o al frazionamento delle compagnie aeree, ma alla unificazione, che significa poi concentrazione, delle forze e degli sforzi in questo vitalissimo settore. E che la tendenza ormai diffusa in tutto il mondo sia quella di ridurre in ogni Nazione ad una le compagnie aeree di linea o a suddividerne i compiti quando se ne abbia più d'una (ove non si arrivi addirittura al caso limite della Scandinavia dove le tre nazioni Norvegia, Svezia e Danimarca hanno una sola compagnia aerea) lo dimostra la seguente situazione nelle diverse Nazioni europee:

La Francia ha l'Air France (c'è anche un'altra compagnia aerea minore che gestisce le linee con l'Algeria, ma è una filiazione dell'Air France). L'Inghilterra ha due compagnie: la B.O.A.C. (che fa i servizi transcontinentali) e la B.E.A. (che fa i servizi europei); ma la B.E.A. è una filiazione della B.O.A.C. Il Belgio ha la Sabena; la Svizzera la Swissair; la Norvegia, la Svezia, la Danimarca, come dicevo, la S.A.S., unica compagnia per tre Paesi; l'Olanda la K.L.M.; la Spagna l'Iberia; la Germania occidentale la Deutsche Lufthansa; l'Irlanda l'Aer Lingus; la Jugoslavia la J.A.T.; la Grecia, la T.A.E.; la Turchia, infine, la D.H.I.

Ovviamente, trattasi di compagnie controllate direttamente od indirettamente dallo Stato, in condizioni pertanto di poter affrontare con vantaggio la concorrenza e le sempre crescenti spese di esercizio. (Basti pensare al costo di un aereo moderno, che va dai 900 milioni per il Viscount inglese, quadrimotore turboelica, ad un miliardo e 800 milioni per il Super-Constellation, ed agli oltre due miliardi e mezzo dei quadrireattori). Ma la necessità di concentrare gli sforzi possibilmente in un'unica Società, della quale ovviamente non potrebbe disinteressarsi lo Stato — chè anzi lo Stato ha il dovere di imporre un costante rinnovo del materiale di volo che presto si logora ed è superato —, è giustificata dallo stesso esercizio connesso a questo settore dei trasporti, dato il rapido superamento, ripeto, dei mezzi impiegati, dovuto

a ragioni di prestigio e di concorrenza, ove non ci si voglia estraniare dalla competizione internazionale, sia dalla necessità di offrire all'utente aeromobili sempre più sicuri, sempre più confortevoli e rapidi.

Ecco perchè, se nel passato sono potute sorgere in Italia diverse compagnie (nel dopoguerra se ne crearono otto, tra le quali la nostra "Airone", che ha servito bene, allora, e che tutti ricordiamo con affetto), oggi le stesse non avrebbero potuto ovviamente sostenere una così veloce corsa concorrenziale. Per concludere su questo punto, se Nazioni più ricche della nostra hanno seguito questo concetto di ridimensionamento, per una sempre maggiore efficienza dei servizi aerei ed una maggiore potenzialità dei servizi medesimi, ci pare che analogo criterio in base all'esperienza possa e debba essere seguito anche nel nostro Paese.

D'altro canto, la stessa Commissione d'indagine e di studio sui problemi dell'aviazione civile, di cui si è fatto cenno nella premessa, arrivò ad analoghe conclusioni dopo aver constatato lo stato di arretratezza cui era giunta l'aviazione civile italiana, stato che aveva francamente e sinceramente riconosciuto, sollecitandone una radicale trasformazione con un più adeguato investimento di denaro pubblico. E ieri il Ministro Taviani, rispondendo a diverse interrogazioni e interpellanze parlamentari, annunciava alla Camera che l'I.R.I., che controlla in parte il capitale azionario delle due Società, è orientato verso l'unificazione della L.A.I. e dell'Alitalia.

Qual'è la situazione al presente? Quale è la flotta attuale delle due compagnie italiane? Alitalia: 6 apparecchi DC 6 B e 4 Convair 340. (Al'Alitalia, come è stato detto ieri in Consiglio, sono interessate le due società inglesi fra loro collegate, B.O.A.C. e B.E.A.). L.A.I.: numero 2 apparecchi DC 6 B e numero 3 apparecchi DC 6 e numero 13 DC 3. (Alla L.A.I. è interessata la compagnia americana T.W.A.).

Dunque, l'Alitalia possiede in tutto 10 aerei; la L.A.I. ne possiede 18, dei quali 13 sono DC 3.

Le due compagnie hanno effettuato ordinazioni di aerei di nuovo tipo. L'Alitalia ha ordinato due Convair 440 e due DC 7 C, che dovrebbe ricevere entro il 1957, ed altri due DC 7 C,

che dovrebbe ricevere entro il 1958. La L.A.I., a sua volta, ha ordinato sei Viscount, che dovrebbero essere messi in linea nell'aprile 1957 (c'è al riguardo un affidamento da parte della L.A.I. al Ministero affinché questi aerei siano destinati alle linee sarde), quattro Super Star Constellation, che dovrebbe ricevere nell'ottobre 1957, e altri quattro Viscount, che dovrebbero essere consegnati nel 1958.

Il collega Marras, ieri, diceva che la L.A.I., essendo filiazione di una Società americana, la T.W.A., si serve di apparecchi americani residuati di guerra o poco meno. Se poteva essere esatto, non so fino a quanto per il passato, per l'avvenire questo giudizio è certo sbagliato.

MARRAS (P.C.I.). Per oggi è ancora esatto.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. I 13 DC 3 sono aerei antiquati, ma, come il Ministro Taviani ha ricordato alla Camera, non sono proprio da buttar via. Noi li vorremmo, si capisce, sostituiti, per lo meno per quanto riguarda la Sardegna, ma si tratta, comunque, di aerei che possono rendere ancora buoni servizi.

Dicevo: la L.A.I. ha ordinato due Convair 440, sei Viscount per il 1957 e altri quattro per il 1958; e si tratta di aerei di fabbricazione inglese, non americana; mentre l'Alitalia, che è in parte controllata da due Società inglesi, ha ordinato apparecchi di fabbricazione americana, come i DC 7 C.

Gli incidenti nel mondo sono andati diminuendo negli ultimi anni, in rapporto al numero dei passeggeri trasportati e al numero dei chilometri percorsi, con il rinnovarsi degli aeromobili e con il perfezionamento della rete di assistenza radioelettrica a terra nonchè delle infrastrutture aeroportuali; tant'è che, mentre nel 1945 si ebbero ben 3,01 passeggeri morti per ogni 100 passeggeri a chilometro, nel 1955 si è passati a 0,66 passeggeri deceduti per ogni 100 passeggeri a chilometro, con la riduzione, in dieci anni, ad un terzo del tasso di mortalità. Analogamente si è ridotto ad un terzo il tasso medio di accidentalità.

Andando più indietro nel tempo, è confortan-

te constatare che, mentre nel periodo 1925-1939 si avevano in media 12 incidenti mortali per ogni 100 milioni di chilometri, nell'ultimo quinquennio per lo stesso numero di chilometri volati, si è scesi a 0,9 incidenti mortali con una riduzione del tasso in un rapporto da 13 a 1. Ciò dimostra che l'esercizio dei servizi aerei di linea si svolge con un sempre crescente grado di sicurezza, il che, pur non potendo ovviamente escludere il verificarsi di incidenti per cause accidentali come si verifica in qualunque altro mezzo di trasporto, dall'automobile alla motonave, può farci guardare con fiducia l'approssimarsi del giorno in cui si avrà un grado di sicurezza teorico del cento per cento.

Si potrà però osservare che nell'esercizio dei servizi L.A.I., in questi ultimi anni, non si son avute analoghe confortevoli statistiche, e ciò è vero, anche se sino al 1954 le due società L.A.I. e Alitalia potevano registrare con soddisfazione zero incidenti mortali. Dagli incidenti luttuosi dell'ultimo triennio possiamo però trarre almeno la speranza che la perdita di tante vite umane sia servita di monito e d'incitamento a meglio operare in questo delicato e vitalissimo settore.

Passo ora ad esaminare le richieste e proposte contenute nella mozione in discussione, esprimendo in merito ad esse l'opinione della Giunta. Comincio, per comodità di discussione, dalla richiesta contenuta nella lettera b), che suona testualmente: « impegna la Giunta regionale a chiedere al Governo che a far parte della Commissione inchiesta siano chiamati uno o più tecnici designati dalla Regione Sarda ». I colleghi presentatori della mozione converranno con me che questo punto era già superato alla data di presentazione della mozione stessa, perchè, avvenuto il sinistro di Monte Giner il 22 dicembre, il 23 era già nominata ed insediata la Commissione tecnica d'inchiesta, che in quello stesso giorno iniziava i suoi lavori. Esso è ancor più superato oggi dopo che conosciamo dalle dichiarazioni rese in Parlamento dal Ministro Taviani, che la relazione è stata, dal suo presidente generale Cicerca, presentata al Ministro Taviani. Dunque, la Giunta non può ac-

cettare questa richiesta, che è superata dagli avvenimenti.

La richiesta di cui alla lettera a) (« sollecitare da parte degli organi di Governo una severa inchiesta tale da rendere edotta la pubblica opinione, eccetera ») potrebbe essere accettata dalla Giunta emendata in questi termini: « sollecitare da parte degli organi di Governo la pubblicazione dei risultati dell'inchiesta, sì da rendere edotta la pubblica opinione sulle cause delle recenti sciagure e sul tipo delle condizioni di sicurezza degli apparecchi usati dalla società aerea ». Diversamente parrebbe che noi egoisticamente ci vogliamo interessare soltanto dei casi nostri, della pelle nostra. Sono certo che questo la mozione non ha voluto dire, ma si potrebbe certamente prestare a questa equivoca interpretazione.

Anche la richiesta del terzo punto (« ad invitare il Governo, qualora l'inchiesta accerti precise responsabilità della Società L.A.I., a revocare la concessione alla predetta Società, almeno per le linee tra la Sardegna e la Penisola, in modo che esse possano essere affidate ad altra Società che meglio possa garantire la sicurezza dei servizi e la incolumità dei viaggiatori ») non mi pare accettabile perchè qui i casi sono due: o si arriva alla unificazione, come il Ministro Taviani ha preannunciato ieri alla Camera, ed in questo caso non si può nè revocare la concessione nè affidarla ad altre Società, oppure si rimane — cosa da noi non desiderata — nell'attuale situazione e in questo caso non potrebbero i servizi che essere affidati alla Società Alitalia, che peraltro dispone di soli 10 apparecchi e quindi non potrebbe assicurare i servizi stessi.

Ieri il collega Melis, fermandosi su questo concetto della unificazione, accennava alla possibilità di statizzazione dei servizi aerei. Dico subito che la Giunta non può essere contraria a questa soluzione. Ma la questione, come del resto il collega Melis soggiungeva, va attentamente studiata. Pertanto, non sbagliava il collega Castaldi quando, esprimendo il suo parere sulla mozione, concludeva col dire che forse sarebbe stato meglio sospendere la discussione e dare incarico ad una Commissione consi-

liare di esaminare la materia e di formulare le sue conclusioni alla Giunta.

Ripeto: nel suo spirito la mozione è giustificata ed è accoglibile, perchè indubbiamente manifesta gli stati d'animo, la perplessità e le preoccupazioni che furono evidenti nella pubblica opinione subito dopo il sinistro del Giner; la mozione è però in parte già superata dagli avvenimenti e le soluzioni che essa propone non paiono accettabili. Comunque, penso che, non appena avrà replicato uno dei presentatori, la seduta possa essere con profitto sospesa per qualche minuto, onde poter giungere ad un ordine del giorno concordato nel quale si parli espressamente di unificazione delle due Società. Anche la Giunta ravvisa, in questa unificazione delle due Società, una maggiore garanzia di stabilità, di sicurezza, di potenziamento per i servizi aerei isolani. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuto alla Presidenza un ordine del giorno a firma Castaldi-Amicarelli. Se ne dia lettura.

DESSANAY, *Segretario*:

« Il Consiglio regionale sardo, ritenuto che le linee aeree, anche quando sarà eliminata l'attuale grave insufficienza dei trasporti marittimi, rappresenteranno per l'Isola non solo un elemento di progresso, ma un fattore indispensabile della sua vita economica, politica e civile; che le linee sarde, per la brevità del loro percorso, per l'assenza di nebbia nella quasi totalità dell'anno, e per assenza di notevoli sorpassi alpini potrebbero e dovrebbero offrire un coefficiente di sicurezza quasi assoluto; che i troppo frequenti sinistri capitati in questi ultimi anni agli apparecchi della L.A.I., concessionaria esclusiva delle linee sarde, hanno creato giustificati motivi di preoccupazione negli ambienti responsabili e nelle popolazioni dell'Isola, impegna la Giunta: 1°) a chiedere la comunicazione delle relazioni di inchiesta svolte tanto da tecnici nazionali che stranieri sugli incidenti agli apparecchi della L.A.I.; 2°) a provvedere al più presto alla riorganizzazione ed al potenziamento delle linee aeree sarde, preferibilmente nel quadro di un grande orga-

nismo unitario nazionale, raccordato con analoghe iniziative europee, aumentando anche il numero delle corse e ripristinando quelle facilitazioni per gruppi familiari, che tanto successo avevano trovato nel pubblico, il tutto di concerto con la Amministrazione regionale; 3°) a chiedere che alle linee sarde vengano adibiti apparecchi plurimotori studiati appositamente per percorsi che abbiano caratteristiche similari e diano le più ampie garanzie di sicurezza, *comfort*, stabilità ed anche tenuta d'acqua nel deprecato caso di ammaraggi di fortuna ».

PRESIDENTE. Per consentire la preparazione di un ordine del giorno concordato, sospendo la seduta.

(*La seduta, sospesa alle ore 11 e 55, viene ripresa alle ore 12 e 10*).

PRESIDENTE. E' pervenuto alla Presidenza un ordine del giorno concordato a firma Asquer - Marras - Lonzu - Amicarelli - Castaldi - Casu - Pernis. Se ne dia lettura.

DESSANAY, *Segretario*:

« Il Consiglio regionale sardo, ritenuto che le linee aeree, anche quando sarà eliminata l'attuale grave insufficienza dei trasporti marittimi, rappresenteranno per l'Isola non solo un elemento di progresso ma un fattore indispensabile della sua vita economica, politica e civile; che le linee sarde, per la brevità del loro percorso, per l'assenza di nebbia nella quasi totalità dell'anno e per assenza di notevoli sorpassi alpini potrebbero e dovrebbero offrire un coefficiente di sicurezza quasi assoluto; che i troppo frequenti sinistri capitati in questi ultimi anni agli apparecchi della L.A.I., concessionaria esclusiva delle linee sarde, hanno creato giustificati motivi di preoccupazione negli ambienti responsabili e nelle popolazioni dell'Isola, impegna la Giunta: 1) a richiedere la comunicazione delle relazioni di inchiesta svolte tanto da tecnici nazionali che stranieri sugli incidenti agli apparecchi della L.A.I.; 2) a chiedere che si provveda al più presto alla riorganizzazione ed al potenziamento delle linee ae-

ree sarde preferibilmente nel quadro di un grande organismo unitario nazionale controllato dallo Stato, raccordato con analoghe iniziative europee, aumentando anche il numero delle corse, di concerto con l'Amministrazione regionale; 3) a chiedere che alle linee sarde vengano adibiti apparecchi plurimotori studiati appositamente per percorsi che abbiano caratteristiche similari e diano le più ampie garanzie di sicurezza, *comfort*, stabilità ed anche tenuta d'acqua nel deprecato caso di ammaraggi di fortuna; 4) a prospettare l'urgenza di procedere al più presto al completamento e all'ammodernamento degli impianti e dei servizi nelle aerostazioni di Elmas (Cagliari) e Fertilia (Alghero) ».

PRESIDENTE. Ha domandato di replicare l'onorevole Asquer. Ne ha facoltà.

ASQUER (P.S.I.). La facilità con cui si è trovato l'accordo dimostra che l'onorevole Castaldi era veramente dalla parte del torto quando affermava che con la nostra mozione si intendeva condurre una speculazione demagogica di carattere elettorale. Mi pare di non aver mai dato stura al cattivo gusto di speculare sulle sventure che colpiscono il nostro Paese. Nessuno di noi ha voluto mai speculare su queste cose, tanto meno farne una speculazione elettorale.

Noi ci preoccupavamo semplicemente del disservizio aereo e delle disgrazie che hanno colpito non soltanto dei cittadini che ci sono cari, ma anche la tranquillità delle relazioni indispensabili fra la Sardegna e la Penisola.

La facilità con cui si è trovato l'accordo dimostra che il Consiglio è animato da un unico scopo: garantire, anzi migliorare le comunicazioni fra la Sardegna e la Penisola. Abbiamo creduto opportuno accennare al fatto che i servizi devono essere posti sotto il controllo dello Stato perchè essi sono per noi talmente necessari e indispensabili che è necessario che lo Stato se ne preoccupi. Abbiamo anche creduto

opportuno parlare di « miglioramento delle stazioni aeree », perchè non occorre essere dei grandi tecnici, come l'amico Castaldi, per pensare che è inutile avere dei buoni aerei se non si hanno delle buone piste e delle buone stazioni.

L'ordine del giorno concordato risponde ai sentimenti unanimi del Consiglio regionale, il quale, ripeto per l'ultima volta, altro non vuole se non che i servizi aerei tra la Sardegna e la Penisola siano migliori e soprattutto più sicuri. Ci auguriamo, onorevoli colleghi, che da questo nostro voto nasca tranquillità per i passeggeri.

PRESIDENTE. L'onorevole Amicarelli ha facoltà di illustrare l'ordine del giorno concordato.

AMICARELLI (D.C.). Sono contento che si sia raggiunto l'accordo con spontaneità e con esatta valutazione dei comuni interessi per il miglioramento dei servizi aerei.

PRESIDENTE. Qual'è il parere della Giunta?

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. La Giunta accetta l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno concordato. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

I lavori del Consiglio proseguiranno questo pomeriggio alle ore 17 e 30.

La seduta è tolta alle ore 12 e 20.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1957