

CLXXXV SEDUTA

GIOVEDÌ 11 GIUGNO 1959

Presidenza del Vicepresidente ASQUER

INDICE

Interrogazioni e interpellanza (Svolgimento):

CONTU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	3557-3559
PAZZAGLIA	3558
FRAU	3559
SASSU	3560-3562
CARA, Assessore all'igiene e sanità	3561-3562-3563-3565-3566
CARDIA	3563
SANNA	3565

Mozione concernente il servizio delle navi traghetto (Continuazione e fine della discussione):

CONTU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	3567-3571
SOTGIU GIROLAMO	3570
NANNI	3572
PRESIDENTE	3573

La seduta è aperta alle ore 10 e 45.

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

Svolgimento di interrogazioni e di interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni e di una interpellanza.

Per prima viene svolta un'interrogazione Pazzaglia all'Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Per conoscere se e quali iniziative abbia preso per evitare il grave isolamento dell'Isola nei prossimi giorni, durante i quali i marittimi saranno in sciopero ». (631)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai trasporti, viabilità e turismo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CONTU (P.S.d'A.), Assessore ai trasporti viabilità e turismo. Sono in grado di riferire alcune notizie per assicurare l'onorevole interrogante che noi ci siamo interessati subito della situazione che si sarebbe potuta determinare in seguito a questo minacciato sciopero dei marittimi. Precedentemente avevamo interessato i Ministeri competenti perchè, in previsione di evenienze di questo genere, fosse studiato un piano di emergenza da far scattare automaticamente per alleviare il disagio dei viaggiatori già in altre occasioni dimostratosi grave per la mancanza appunto di opportuni tempestivi provvedimenti.

Ho ragione di ritenere che la nostra richiesta sia stata accolta dagli organi competenti, perchè mezzi straordinari aerei e navali sono stati messi a disposizione dei viaggiatori; penso che situazioni di grave disagio non dovranno determinarsi in seguito a questo sciopero.

L'Assessorato si è anche preoccupato di intervenire presso il competente Ministero del la-

voro perchè chieda alle organizzazioni sindacali di tenere conto della particolarissima situazione nella quale la Sardegna viene a trovarsi in occasione di queste lotte sindacali, che sono nobilissime, ma che provocano alla nostra popolazione conseguenze molto più gravi che non alle altre popolazioni del Paese. Abbiamo prospettato al Ministero del lavoro la opportunità di chiedere alle organizzazioni sindacali la possibilità di mantenere in attività, se non tutte, alcune delle linee che collegano giornalmente la Sardegna col Continente. Attendo l'esito di questi nostri interventi e mi auguro che, dall'uno e dall'altro intervento, sia in sede generale, sia in sede particolare, sindacale, si possano ottenere provvedimenti che valgano a tranquillizzare l'onorevole interrogante.

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

PAZZAGLIA (M.S.I.). Ho presentato l'interrogazione nei giorni in cui fu resa nota la notizia che uno sciopero sarebbe stato indetto, per chiedere che venissero evitati i disagi lamentati dalla Sardegna in altre simili occasioni. I provvedimenti adottati fino ad oggi sono soddisfacenti perchè eliminano alcuni inconvenienti verificatisi altre volte.

Mi dichiaro soddisfatto della risposta fornita mi dall'Assessore e sono lieto che siano stati fatti passi presso il Ministero del lavoro per tentare di limitare lo sciopero ad alcune linee, lasciando in attività le altre. Prego l'Assessore di insistere su questa posizione.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Frau all'Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Per conoscere i motivi che ostano alla costruzione della strada Arzachena-Bassacutena. Le popolazioni interessate sperano nella realizzazione della importante opera, tratti in inganno dalle fallaci promesse e garanzie formulate nella ricorrenza di ogni competizione elettorale da parte di uomini politici responsabili della

Democrazia Cristiana. In un primo momento, nell'aprile del 1954, si provvide alla compilazione del progetto da parte dell'Ufficio tecnico provinciale. Si diceva che fosse intendimento della Regione di inserirlo nel Piano di rinascita. Ma nel Piano di rinascita non è stato inserito. Le proteste che ne seguirono furono vivaci, trovarono comprensione da parte di chi ne aveva assicurato l'inserimento. Strana comprensione: l'opera figura nel Piano come opera di riserva! Essa, cioè, non ha ottenuto alcun finanziamento, ma lo potrà avere se vi saranno economie nella realizzazione del Piano riservato alla viabilità! La realtà non sfugge ormai alle popolazioni interessate, le quali giustamente pensano che economie non vi saranno, aduse come sono a vedere opere incompiute a causa dei finanziamenti generalmente troppo striminziti. Realizzare un'economia di 367 milioni, allo stato attuale delle cose è reputata cosa troppo ardua! Ed intanto, da parte della Cassa per il Mezzogiorno, si chiede un nuovo progetto dell'opera per vedere se sarà possibile un piccolo risparmio...! La delusione è generale ed il malcontento "per essere stati giocati" è nell'animo di tutti. La strada Arzachena-Bassacutena è di vitale importanza economica e sociale, ed è impresa facile illudere e trarre in inganno chi nella realizzazione della importante arteria vede i motivi della rinascita di quelle campagne da troppo tempo staccate dal resto del consorzio umano. E' indispensabile che finalmente una parola definitiva venga data circa la sorte riservata alla strada in questione, anche perchè abbia termine ogni speculazione elettorale che ricorre ad ogni competizione politica. L'interrogante sollecita l'azione più decisa da parte dell'Assessore perchè la strada abbia ad essere costruita con apposito finanziamento da parte della Cassa per il Mezzogiorno, impedendo che si perda ancora tempo prezioso per lo studio e la compilazione di un nuovo progetto, risultando diligentemente elaborato quello già redatto da anni. La presente interrogazione ha carattere d'urgenza ». (539)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai trasporti, viabilità e turismo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Il progetto della strada Bassacutena-Arzachena, elaborato dall'Amministrazione provinciale di Sassari, prevede un tracciato che, collegando i due paesi interessati, serve tutta la popolazione che vive sparsa nelle campagne, permettendo dei facili collegamenti e soprattutto valorizzando enormemente le zone da essa toccate, con grande beneficio per l'economia generale.

La necessità di realizzare detta opera non è sfuggita all'Assessorato, che a suo tempo si interessò perchè essa fosse inclusa, come di fatto è stata inclusa, nel Piano di rinascita. Non è stata compresa nel primo stralcio, già in fase di realizzazione, in quanto nel medesimo si prevedeva il finanziamento per lire 333 milioni della strada « Luogosanto-S. Antonio Arzachena », nella stessa zona. La Provincia di Sassari, come anche quella di Cagliari, quando si trattò di dare attuazione al primo lotto dello stralcio del piano stradale, anzichè polverizzare gli interventi in una miriade di strade, come è avvenuto nella Provincia di Nuoro, ha concentrato l'intervento in una sola opera perchè questa fosse portata a termine: per la Provincia di Sassari l'opera prescelta è appunto la Luogosanto-S. Antonio Arzachena.

L'onorevole Presidente della Giunta, in data 14 marzo 1958, con nota 9354, trasmetteva il progetto della strada alla Cassa per il Mezzogiorno, con preghiera di esaminare con la migliore benevolenza la possibilità di finanziare il progetto stesso. La Cassa per il Mezzogiorno, il cui programma di investimenti era stato già concordato con gli organi regionali, poneva detta opera fra quelle di riserva e chiedeva all'Amministrazione provinciale di Sassari una corografia della zona, con l'indicazione di tutte le strade provinciali, comunali, di bonifica o di penetrazione agraria, per studiare la possibilità di realizzare altrimenti il collegamento richiesto, utilizzando altre strade e riducendo l'importo previsto. Intendeva cioè studiare la possibilità di innestare questa nuova strada, per la parte che non era già coperta da strade preesistenti, con il sistema delle strade provinciali, comunali, di bonifica o di penetrazione agraria

che già esistono. L'Assessorato, cui la nota era pervenuta per conoscenza, rispondeva nel febbraio di quest'anno, con foglio 1583, ribadendo la necessità di mantenere inalterato il tracciato studiato dall'Amministrazione provinciale di Sassari e facendo voti perchè si provvedesse in qualsiasi modo per il finanziamento.

In sostanza, l'Assessorato ha respinto questa soluzione, diremo, di ripiego prospettata dalla Cassa per il Mezzogiorno ed ha insistito nel chiedere che la strada seguisse il tracciato indicato dall'Amministrazione provinciale e venisse finanziata convenientemente. Da questo esposto risulta chiaramente che è preciso intendimento di questo Assessorato sollecitare gli organi finanziatori perchè possa essere realizzato al più presto possibile il collegamento Bassacutena-Arzachena con conseguente valorizzazione di tutta la zona circostante.

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

FRAU (P.N.M.). Debbo sinceramente dire che la risposta fornitami dall'Assessore mi ha profondamente rattristato, e ciò per motivi molto evidenti. Innanzitutto, da parte degli organi responsabili non si sa ancora, e siamo al 1959, che la zona che dovrebbe essere attraversata dalla strada Arzachena-Bassacutena è completamente sprovvista di altre strade. Quando da parte della Cassa per il Mezzogiorno e di altri enti si dice che, per evitare o per ridimensionare le spese, sarebbe opportuno servirsi di strade, magari di penetrazione agraria, esistenti in quella zona, evidentemente non si conosce minimamente la situazione di quella povera gente, costretta ad abbandonare le campagne perchè, strano a dirsi, debbono ancora servirsi di mezzi di comunicazione costituiti dal cavallo, dal carro a buoi, dall'asinello, per vie e sentieri che in certi periodi dell'anno diventano regolarmente e totalmente intrasfruttabili.

Io attendevo una risposta più confortevole, che desse una speranza a quelle popolazioni; la risposta fornitami invece dice « no » alle aspirazioni degli abitanti delle zone interessate. E' inutile farsi illusioni perchè tutto questo tergiversare, tutte queste richieste infondate ed

inutili, i nuovi progetti, i nuovi studi, sono tutti motivi banali che non possono in alcun modo trovare scusanti presso gli interessati. Quando poi si sostiene che la strada che tocca S. Antonio si sviluppa nella stessa zona della strada Arzachena-Bassacutena, ritengo — e penso che l'onorevole Assessore non mi dia torto — di non potermi assolutamente dichiarare soddisfatto. Le due strade sono, è vero, entrambe in Provincia di Sassari, ma in zone completamente diverse. A me pare che nè la Giunta nè la Cassa per il Mezzogiorno abbiano intenzione di interessarsi effettivamente della costruzione della strada per la quale ho presentato l'interrogazione. E' evidente che nessuno si è neppure preoccupato di studiare le zone interessate.

Io penso, onorevole Assessore, che la Regione, se effettivamente ha compreso la particolare situazione di queste popolazioni, che vivono completamente isolate e dimenticate, se è realmente a conoscenza che la strada dovrebbe attraversare una zona ricca e che le popolazioni locali, allarmate ormai da troppe notizie sconcertanti, sono in procinto di abbandonare la terra, penso — ripeto — che la Regione dovrebbe intervenire anche con mezzi propri — magari con cantieri di lavoro — perchè sia evitato il peggio.

Ritornerei sull'argomento in altra sede, perchè ritengo che l'onorevole Assessore studierà ancora il problema per cercare di giungere a una soluzione soddisfacente. Mi auguro che l'Assessore, in un ragionevole lasso di tempo, vorrà darmi altre notizie in proposito, perchè la risposta che ha dato oggi alla mia interrogazione non è per nulla soddisfacente e penso che su ciò convenga anche lui. Esprimo la speranza che il problema non sia chiuso per la Regione, come non è chiuso per me.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza Sassu all'Assessore all'agricoltura e foreste e all'Assessore all'igiene e sanità. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Al fine di conoscere con esattezza le proporzioni assunte dalla grave calamità — afta epizootica — in atto e, inoltre, per sapere quali siano gli intendimenti dei competenti uffi-

ci regionali per lo studio e l'attuazione di un piano di lotta che serva a circoscrivere l'epidemia ora e ad impedire che il male abbia a ripetersi in avvenire. Poichè ritiene che gli Assessorati in questione siano perfettamente edotti dell'entità dei danni che l'afta ha prodotto e può ancora determinare negli allevamenti bovini, ovini e suini con moria di capi e perdita di prodotti, il sottoscritto, omettendo di trattarne estesamente, si limita a chiedere che la situazione sia affrontata con chiarezza di vedute ed adeguati mezzi, rendendo obbligatoria ogni anno l'immunizzazione preventiva del bestiame soggetto alla infestazione ed intervenendo nei casi necessari e nel modo più opportuno, con il concorso della Regione, a favore dei più modesti allevatori. Il sottoscritto è dell'avviso che nessun tentativo e nessuna iniziativa debbano essere tralasciati dall'Amministrazione regionale per la salvaguardia del patrimonio zootecnico, che ha costituito e costituirà ancora pur nel quadro dei futuri provvedimenti per il miglioramento delle strutture economico-sociali sarde, la base fondamentale dell'economia della nostra Isola. La presente interpellanza è urgente ». (203)

PRESIDENTE. L'onorevole Sassu ha facoltà di illustrare questa interpellanza.

SASSU (D.C.). Signor Presidente, onorevoli consiglieri, credo che sia a tutti noto il danno che arreca tutti gli anni l'afta epizootica; si pensi, per giunta, che quest'anno molti pastori si trovano in grande difficoltà a causa della forte diminuzione della produzione del latte e della moria del bestiame.

La Regione, a mio avviso, dovrebbe intervenire con opportuni provvedimenti per salvare un patrimonio cospicuo che, anche se privato, costituisce una delle maggiori ricchezze dell'Isola. La Regione, innanzitutto, dovrebbe pretendere che il bestiame importato dalla Penisola fosse accompagnato da certificati sanitari sicuri, e non rilasciati molto leggermente, come avviene attualmente. Mi dispiace di dover fare affermazioni così gravi nei confronti dei veterinari della Penisola, ma è evidente che essi

difendono l'interesse degli allevatori a esportare il bestiame.

La Sardegna un tempo era molto ricca di bestiame ed esportava dai 20 ai 30 mila capi bovini l'anno, mentre ora ne esporta appena 4.000 e ne importa ben 6.000. L'economia della Sardegna risente di questo fenomeno molto sensibilmente.

Quali le cause della crisi dell'allevamento del bestiame? Sono certamente molteplici e collegate l'una con l'altra. Intanto, gli allevatori non si sentono incoraggiati dalla Regione nella loro attività; poi vi sono i furti di bestiame che allontanano dalle campagne i pastori; inoltre, vi è il pericolo che corrono costantemente questi uomini che vivono giorno e notte isolati dal resto del mondo, lontani dalle strade e dai centri abitati. I giornali riportano spesso, troppo spesso, le notizie di omicidi; le vittime sono generalmente pastori.

Vi è poi il problema dell'afta epizootica, che produce danni incalcolabili, tra moria di bestiame e minor produzione di latte, di carni e di lana. Non sono soltanto i pastori a subire le conseguenze di queste situazioni, ma è tutta la collettività. Quando un settore dell'economia importante come questo subisce un arresto o un rallentamento, la Regione — la collettività — può contare su una minore quantità di redditi e quindi di imposte e di tasse. Da ciò consegue che la Regione ha interesse a intervenire direttamente per salvare un patrimonio importantissimo per l'economia isolana. Io perciò sono del parere, onorevole Assessore, che la Regione dovrebbe intervenire, obbligando tutti gli allevatori a vaccinare il bestiame e accollandosi le spese della vaccinazione. Dovrebbe esercitare inoltre un controllo più severo sulle carni che vengono importate in Sardegna.

Mi risulta che i teli che avvolgono le carni congelate di importazione vengono ceduti gratuitamente ai nostri allevatori, che li accettano e li portano nei loro allevamenti: in questo modo diffondono tra il nostro bestiame l'afta, con le conseguenze che tutti noi conosciamo.

Concludendo, prego l'Assessore di prendere gli opportuni provvedimenti affinché le carni importate subiscano un controllo più severo e

di voler intervenire affinché sia resa obbligatoria la vaccinazione del bestiame.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore all'igiene e sanità ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

CARA (D.C.), Assessore all'igiene e sanità. Premetto all'onorevole interpellante che rispondo soltanto per quanto mi compete, cioè sulla epidemia aftosa e sui dati che mi hanno fornito gli uffici competenti, assicurando che l'Assessorato igiene e sanità attraverso il proprio ufficio veterinario, soprattutto con la collaborazione degli uffici veterinari provinciali, ha seguito e segue lo sviluppo dell'epidemia aftosa. Essa, al 31 gennaio ultimo scorso, poteva essere così riassunta: in Provincia di Cagliari l'epidemia interessava 50 Comuni, con 120 focolai infetti; in Provincia di Sassari interessava 32 Comuni, con 52 focolai infetti; in Provincia di Nuoro interessava 47 Comuni, con 115 focolai infetti.

Il virus identificato a seguito di numerosi prelievi, è lo 0-58; la sua presenza si manifesta per la prima volta in Sardegna.

Il decorso della malattia ha avuto ed ha tuttora carattere benigno, e non si lamentano gravi perdite per mortalità. La diminuzione della produzione latte nelle greggi infette si è limitata al periodo in cui gli animali erano colpiti dall'infezione, con ripresa della normale lattazione a guarigione avvenuta. A ciò ha contribuito anche il favorevole andamento stagionale con abbondanti pascoli.

Le autorità provinciali, valendosi delle norme di polizia veterinaria, hanno posto in atto, alla prima comparsa dell'infezione, le misure igienico-sanitarie previste, isolando i focolai aftosi, delimitando le zone infette e le zone di protezione, ordinando le vaccinazioni antiaftose (che non sono ancora obbligatorie) e vietando i trasferimenti e gli assembramenti di bestiame recettivo.

La presenza di focolai aftosi in tutta l'Isola, nonostante i provvedimenti adottati, è da ricercarsi nella rapida diffusione riscontrata nel tipo di virus 0-58, nei continui spostamenti di bestiame, nonostante i divieti, e nella incuria

da parte di molti allevatori di provvedere in tempo utile alle vaccinazioni pre-infezionali.

Chiarisco tuttavia che la profilassi antiaftosa, allo stato attuale delle conoscenze scientifiche, non è di facile attuazione, in quanto non esiste un vaccino plurivalente atto ad immunizzare contemporaneamente contro tutti i tipi di virus.

Debbo infine informare l'onorevole interpellante che non esistono ancora disposizioni di legge che autorizzino un intervento diretto dell'Amministrazione regionale in favore di allevamenti colpiti da epidemie aftose. E' perciò che l'Assessorato igiene e sanità non può, allo stato attuale della legislazione, prendere impegni chiari e precisi per i provvedimenti sollecitati dall'onorevole interpellante. Mi farò tuttavia parte diligente presso l'onorevole Giunta perchè l'argomento venga preso in esame quanto prima, e non mancherò ugualmente di trattare con il collega dell'Assessorato dell'agricoltura il problema, onde attuare, sia per la importazione, sia per la vaccinazione obbligatoria, i provvedimenti che invoca l'onorevole interpellante.

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

SASSU (D.C.). Mi rincresce, onorevole Assessore, ma mi devo dichiarare completamente insoddisfatto della risposta. Mi pare che, se non esiste una legge, la Giunta può ben approntarne una e sottoporla al Consiglio per l'approvazione.

Ella ha affermato che le infezioni sono di poco conto, ma vada a chiedere a certi allevatori della Provincia di Sassari...

CARA (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. Esistono dati tecnici precisi in proposito.

SASSU (D.C.). Comunque, provi a chiedere agli allevatori di Pattada, di Ozieri, di Ittireddu, della Gallura, del Logudoro, del Nuorese, quanto bestiame è morto a causa dell'afta! Io insisto perchè la Regione si accolli le spese della vaccinazione, che non sono davvero a fondo perduto in quanto maggiore è il patrimonio sardo di bestiame, maggiori sono le imposte che la Regione stessa incassa. E' una spesa, questa della

vaccinazione, che il pastore singolo non può sostenere perchè, purtroppo, non ha quattrini per farlo, anche a causa delle avverse condizioni che ha dovuto affrontare negli ultimi anni.

Ella sa, onorevole Assessore, che vi è un esodo dalle campagne, dall'agricoltura, verso l'industria. Il contadino tende a diventare manovale, operaio anche mal retribuito, piuttosto che restare nelle campagne dove si lavora come schiavi e si muore di fame. La Giunta, lo ripeto, deve assolutamente provvedere...

CARA (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. Ripeto che la Giunta non ha ancora gli strumenti per intervenire. Non ho detto che non ci saranno, gli strumenti, ma solo che non ci sono ancora.

SASSU (D.C.). D'accordo, ma perchè non presentate una legge che serva per l'annata prossima?

CARA (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. Ho promesso che informerò la Giunta della sua richiesta.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Cardia-Borghero all'Assessore all'igiene e sanità. Se ne dia lettura.

PIRASTU, *Segretario*:

« Per conoscere quali siano l'effettiva entità e il probabile decorso della epidemia poliomiolitica in atto a Cagliari e nei Comuni del retroterra e per sapere se l'onorevole Assessore non intenda prospettare all'autorità scolastica l'anticipata chiusura delle scuole elementari. Gli scriventi gradirebbero, altresì, conoscere quali misure straordinarie siano state adottate ai fini della immunizzazione della popolazione infantile e per potenziare la capacità recettiva e le attrezzature degli stabilimenti ospedalieri e dei centri specializzati per la cura della poliomielite. La presente interrogazione ha carattere d'urgenza ». (599)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento è stata presentata dall'onorevole Sanna un'interro-

gazione all'Assessore all'igiene e sanità. Se ne dia lettura.

PIRASTU, *Segretario*:

« Per sapere: 1) che cosa intende fare l'Amministrazione regionale per affrontare la grave epidemia di poliomielite che sta dilagando in Provincia di Cagliari; 2) se non ravvisi l'opportunità, dato il frequente ripetersi di tali epidemie, di istituire, ad iniziativa della Regione, un centro di studi poliomielitici dotato di attrezzatura adeguata che consenta l'accertamento rigoroso di tutti i casi di poliomielite, e delle eventuali cause. La presente interrogazione ha carattere d'urgenza ». (604)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore all'igiene e sanità ha facoltà di rispondere.

CARA (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. Comunico agli onorevoli interroganti che il numero dei soggetti colpiti da poliomielite nella Provincia di Cagliari, dal 1 gennaio al 31 maggio del corrente anno, risulta di 246, quasi tutti di età inferiore alla scolare e con una percentuale quasi irrilevante di soggetti in età superiore ai 6 anni. Si consideri che i bambini della Provincia di età scolare sono circa 60 mila.

Per quanto riguarda la chiusura delle scuole, essa è stata attuata nei centri come Cagliari, dove più grave si presentava la minaccia dell'epidemia. Negli altri centri, la chiusura appare oggi superflua per il sopravvenire della chiusura ufficiale.

Per quanto riguarda la capacità recettiva degli ospedali, i posti esistenti per il ricovero di poliomielitici sono stati portati da 75-80 ad oltre 250, e l'Amministrazione regionale ha partecipato all'aumento dei posti in questione accordando all'Ospedale il contributo richiesto di 16 milioni. Infine, l'Amministrazione regionale si è impegnata a collaborare con i Comuni nella lotta anti-mosche, mettendo a disposizione il personale e i mezzi meccanici del C.R.A.A.I. Una scrupolosissima sorveglianza viene inoltre effettuata su tutti gli spacci alimentari e sui mercati.

Per quanto riguarda i centri di vaccinazione,

per l'apertura dei quali l'Amministrazione regionale aveva già concesso un contributo, essi funzionano a pieno ritmo, ed i notevoli quantitativi di vaccino occorrenti sono stati assicurati attraverso il Ministero della sanità.

L'interrogazione rivolta dall'onorevole Sanna contiene anche la richiesta di un centro di studi poliomielitici: per quanto riguarda questo problema, cioè la opportunità di istituire un centro di studi poliomielitici, informo l'onorevole interrogante che la Giunta regionale, su mia proposta, ha recentemente deliberato di accogliere la richiesta dell'Università di Cagliari tendente ad ottenere un primo contributo di tre milioni per la costituzione di un centro virologico di studi presso l'Istituto di microbiologia, soprattutto in considerazione della situazione della poliomielite in Sardegna.

Faccio notare, infine, che esiste a Cagliari un centro di ricupero poliomielitici, diretto dal professor Macciotta: in questo centro non si prestano solamente le cure, ma si eseguono anche studi sulla malattia.

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

CARDIA (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli consiglieri, avevo ragione di ritenere che l'onorevole Assessore all'igiene e sanità avrebbe colto l'occasione, dall'interrogazione da noi avanzata, per fare più ampie dichiarazioni sulla diffusione della epidemia di poliomielite e sui diversi e complessi aspetti del problema della lotta anti-polio. Resto, quindi, ancor più insoddisfatto della scarsa risposta dell'onorevole Assessore, che esprime più burocratica freddezza che non viva preoccupazione per il presentarsi, nell'area della nostra Sardegna, ed ormai con una frequenza degna di acuta attenzione, della epidemia poliomielitica.

Secondo ciò che appare, prevale ancora nelle autorità sanitarie in Sardegna un atteggiamento scettico e scarsamente fiducioso nella possibilità di profilassi e di cura della terribile malattia. Da una decina di anni a questa parte la poliomielite ha iniziato a presentarsi in Sardegna, ed ormai si presenta come una delle infezioni epidemiche, non dico tipiche, ma, co-

munque, permanenti. Da questo dato di fatto si deve partire per chiedere al Governo ed all'autorità sanitaria della Regione un intervento che muova dall'accertamento delle cause probabili della estensione della poliomielite all'area del Mezzogiorno d'Italia e della Sardegna e ricerchi le vie della organizzazione di una campagna su vasta scala, tendente a limitare al massimo possibile l'incidenza del gravissimo flagello e ad apprestare i necessari sussidi igienici, sanitari e fisioterapici. Ciò per evitare che ai tanti flagelli da cui la Sardegna ed il Mezzogiorno d'Italia sono stati e sono colpiti non se ne debba aggiungere ancora un altro, e di tale gravità.

E' stato detto e, forse, è stato troppo ripetuto che la poliomielite è una affezione epidemica che colpisce le aree di elevata civiltà: si fa riferimento, di solito, alla diffusione che la poliomielite ha avuto ed ha nei Paesi ad alto reddito come gli Stati Uniti d'America e talune regioni dell'Europa centrale e settentrionale. Ma tale, spesso acritico collegamento della polio con un elevato livello di redditi e di consumi, rischia di lasciare in ombra, in concreto, la situazione gravissima che v'è nel Mezzogiorno d'Italia ed in Sardegna, per quanto riguarda la recettività al diffondersi delle malattie con carattere epidemico. Vi sono delle situazioni — lo stato, per esempio, delle fognature a Cagliari — che sono non soltanto una offesa al senso civico, ma veri e propri attentati alla salute pubblica. Cagliari, il più grande centro della Sardegna, ha una rete fognaria che, a parte le perdite gravi che si verificano nei condotti, con pericoli di inquinamento della parallela rete idrica, va a sboccare nella zona del porto denominata « Su Siccu » e nella località di Giorgino, che sono ormai parte integrante del porto e della riviera cagliaritano. Le correnti trasportano le acque infette — ed è noto che le feci sono uno dei veicoli fondamentali del virus poliomielitico — lungo lo specchio d'acqua antistante la città, inquinando tutta la riviera. I frutti di mare, le arselle, pescati lungo il litorale e immessi nel mercato cittadino si trasformano in altrettanti veicoli di diffusione del virus.

Nel porto di Cagliari, nella zona di « Su Siccu » (su ciò richiamo l'attenzione dell'Amministrazione regionale, visto che l'Amministrazione comunale di Cagliari non intende intervenire), oltre le fogne, versano il loro carico le autocisterne addette allo spurgo dei pozzi neri di Cagliari. Il problema delle fognature di Cagliari ha rilievo regionale: si rende, perciò, necessario un intervento urgente dell'Amministrazione regionale nei confronti del Governo e della Cassa per il Mezzogiorno, perchè siano finanziate ed attuate le fognature nuove della città, perchè siano realizzate le indispensabili fosse settiche, perchè siano trasportati altrove gli sbocchi della rete fognaria.

Occorre potenziare le misure igieniche a Cagliari. La stessa campagna antimosche viene condotta con scarsa solerzia e con scarsi mezzi a disposizione: tutti i quartieri popolari e le zone più povere della città sono infestati dalle mosche. In zona prossima alla città vi è un campo di discarica dei rifiuti solidi, che è un vero e proprio focolaio di diffusione dei pericolosi insetti. E' necessario, dunque, dare a Cagliari ed agli altri centri della Sardegna una migliore sistemazione igienica.

Nel caso specifico della poliomielite, è necessario che la campagna di immunizzazione sia condotta con più largo impiego di mezzi. Ancora oggi, dopo che l'epidemia della polio ha assunto la gravità che ha assunto — e noi non sappiamo se il suo decorso non debba diventare più grave — il numero dei vaccinati a Cagliari, nella Provincia, e nella intera Sardegna, è troppo ristretto: a Cagliari, stando ai dati che sono stati pubblicati, ha raggiunto soltanto il 70 per cento dei bambini, mentre già, da più parti, si afferma la necessità di estendere la vaccinazione a tutta la popolazione.

Sono problemi di grande portata, che si pongono di fronte agli uomini di governo e soprattutto ai dirigenti della sanità pubblica. Condurre la lotta antipolio come la si conduce nei paesi più avanzati in questo campo, dagli Stati Uniti alla Cecoslovacchia, vuol dire organizzare una vera e propria campagna di massa, secondo un piano di immunizzazione che si estenda a tutta la popolazione. Occorre che il Governo cessi di

lesinare o di mandare con continui ritardi il vaccino necessario. Se si fosse fatta una effettiva campagna di vaccinazione dopo la prima grave ondata di polio che si è abbattuta sulla Sardegna, alcuni anni addietro, noi avremmo avuto oggi la massa dei bambini sardi immunizzata con le tre vaccinazioni prescritte ed avremmo avuto quindi una modesta incidenza della epidemia. Occorre mettere a disposizione delle popolazioni, e gratuitamente, le dosi necessarie di vaccino e delle altre sostanze immunizzanti, come la gammaglobulina o la vitamina B12; specie nei rioni poveri devono essere distribuiti largamente e gratuitamente quei farmaci immunizzanti che, purtroppo, gli istituti di assistenza medica non erogano.

L'ultimo aspetto che vorrei trattare, e che mi sembra non sia stato sufficientemente chiarito dall'onorevole Assessore, è quello del rafforzamento degli istituti di recupero e di cura della polio. Dalle dichiarazioni dell'Assessore emerge un eccessivo ottimismo...

CARA (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. No, non è esatto.

CARDIA (P.C.I.). Il Centro antipolio di Cagliari, oggi, è senza dubbio una base efficace per condurre la lotta antipolio su larga scala ed una campagna di recupero dei colpiti. Ma il Centro antipolio possiede, ancor oggi, due soli polmoni d'acciaio moderni (un terzo polmone d'acciaio è pressochè inutilizzabile, perchè di tipo antiquato) per una media di spedalizzati di circa 250 bambini...

CARA (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. Col contributo se ne devono acquistare altri.

CARDIA (P.C.I.). Il personale del Centro antipolio è poco numeroso e sfornito della necessaria preparazione, dato che si tratta di curare bambini in età da uno a due anni, talvolta meno di un anno, bisognosi di cure particolari. A che il personale sia tale quale si richiede dalla tecnica moderna di cura si oppone il persistente contrasto tra il Centro antipolio e l'Amministrazione ospedaliera. Infatti, l'Ospe-

dale civile di Cagliari è deficitario e fa resistenza ad assumere nuovo personale. Il Centro antipolio di Cagliari è, oggi, dal punto di vista della struttura, dell'arredamento e degli impianti, un istituto moderno e decoroso: per quanto concerne, invece, il personale tecnico e infermieristico, occorre allargarne il numero e intensificarne rapidamente la specializzazione. Prego, perciò, l'onorevole Assessore di voler ulteriormente intervenire, anche finanziariamente. E', questo, un settore in cui non bisogna contare le decine di milioni che si spendono. Ai 16 milioni già erogati a favore del Centro, se ne possono aggiungere degli altri, con la convinzione di avere bene agito nell'interesse pubblico.

Attendevo dall'onorevole Assessore all'igiene dichiarazioni assai più ampie sulla diffusione della polio, sulle prospettive di sviluppo o di declino dell'epidemia, sui programmi di lotta contro il terribile male. Debbo dichiararmi, quindi, insoddisfatto delle dichiarazioni che l'onorevole Assessore ci ha reso.

Aggiungerò, concludendo, una raccomandazione che, credo, l'onorevole Assessore vorrà accogliere: l'azione della Regione, che evidentemente non è soltanto diretta ma è anche azione rivendicativa e di pressione verso il Governo, deve diventare sempre più incisiva, più ampia e meglio organizzata, perchè si raccolgano, cioè, tutte le forze necessarie a lottare efficacemente contro la malattia ed a debellarla, come è possibile, almeno in larga misura, in virtù dei progressi della moderna tecnica sanitaria ed igienica.

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

SANNA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, anch'io non posso dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole Assessore, che, in certo qual modo, ha eluso la sostanza della interrogazione che ho presentato. Mi pare anche — mi consenta onorevole Assessore —, da come ella ha presentato la situazione, che il problema dell'epidemia poliomielitica venga sottovalutato...

CARA (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. Questo lo pensa lei!

SANNA (P.S.I.). E' un giudizio politico che esprimo. Il fatto che dal primo gennaio al 31 maggio si siano verificati 246 casi dimostra in modo inequivocabile che il problema è tra i più scottanti, perchè la malattia provoca negli individui colpiti gravissime conseguenze, spesso durature. La società ha perciò il dovere di provvedere affinchè questo flagello sia arginato nel tempo più breve possibile. Se aumentano i minorati, la società ne subisce un gravissimo danno.

Non voglio ripetere le considerazioni svolte dall'onorevole Cardia, ma intendo soltanto rimarcare la sostanza della interrogazione che ho presentato. Precisamente intendo sottolineare la necessità della istituzione di un centro di studi poliomielitici, che è diverso dal centro di ricupero poliomielitici esistente presso l'Università di Cagliari, centro annesso alla Clinica pediatrica. Il centro di ricupero è un'istituzione ottima, giusta, chè si tratta di porre riparo il più possibile ai danni enormi che questa malattia provoca negli individui che ne sono colpiti.

Ma il centro studi cui accennavo non mi pare possa essere assimilato nè al Centro ricupero nè all'Istituto biologico, al quale è stata concessa la somma di tre milioni per completare le sue attrezzature. L'entità del diffondersi della malattia, il fatto che si ripeta annualmente con dimensioni preoccupanti in mezzo al nostro popolo, crea l'esigenza di avere un istituto in cui permanentemente si seguano gli sviluppi della malattia, direi quasi a scopo preventivo (a scopo, cioè, di accertare, come è stato rilevato poco fa dall'onorevole Cardia, le cause di volta in volta del sorgere di queste epidemie) e soprattutto si abbia un rigoroso accertamento diagnostico dei singoli casi; oggi — non sono medico e perciò mi scuserete se non uso termini tecnici per definire questo fenomeno — vengono accertati solo i casi in cui, purtroppo, si notano visibilmente gli effetti della malattia.

L'istituzione di un Centro di studi poliomielitici rappresenta perciò un'esigenza vitale per la

Sardegna. Mi pare pertanto che la Regione debba farsi promotrice, insieme con i vari enti che ne hanno interesse, della creazione di questo ente, che dovrebbe essere dotato dei più moderni strumenti della tecnica, come potrebbe essere un microscopio elettronico, che consente rigorosamente di accertare la malattia.

Mi pare che il problema che ho sollevato sia veramente di interesse generale e non dettato soltanto dal momento drammatico che stiamo attraversando. Questi sono i motivi per cui, onorevole Assessore, la sua risposta non mi pare soddisfacente. Ripeto, per il modo con cui ella ha trattato la questione e per i provvedimenti (riconosco che avete preso dei provvedimenti) completamente inadeguati alla situazione, non possiamo essere tranquilli. Pertanto debbo, mio malgrado, dichiararmi insoddisfatto della risposta.

Continuazione e fine della discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della mozione Sotgiu Girolamo e altri sul servizio delle navi-traghetto. E' pervenuto alla Presidenza un ordine del giorno a firma Sotgiu Girolamo - Frau - Nanni - Castaldi - Bernard - Asara - Filigheddu - Masia - Cingolani - Casu. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

« Il Consiglio regionale, ritenuto che la scelta della stazione terminale per il servizio delle navi-traghetto ha rilievo e importanza per tutta la regione, considerato che la decisione di fissare a Golfo Aranci la stazione terminale per la Sardegna è stata adottata senza che gli organi tecnici e politici della Regione siano stati richiesti di un parere, e ha provocato vivi motivi di contrasto, impegna la Giunta a richiedere al Governo la sospensione di ogni decisione per il tempo necessario a che gli organi della Regione possano esprimere un parere tecnico ed economico-politico che tenga conto di tutti gli elementi della situazione ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti, viabilità e turismo.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti*,

viabilità e turismo. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi pare che l'invito dell'amico e collega onorevole Nanni a esaminare con ponderatezza e con prudenza l'argomento che forma oggetto di questa mozione, sia da accogliere senz'altro e da tutte le parti. Si tratta, infatti, di un argomento scottante, che ha riflessi di carattere generale che si impongono su quelli di carattere locale.

L'oggetto specifico della mozione in realtà è questo: scelta del punto di approdo delle navi traghetto. La scelta che sarebbe avvenuta, per il modo, per la decisione, per le circostanze che l'hanno accompagnata, non soddisfa l'opinione pubblica dell'Isola e non soddisfa, in particolare, la città di Olbia. Vero è che la questione si è andata spostando ed allargando, come sempre avviene quando un aspetto marginale investe una questione dell'ampiezza e della importanza del problema delle navi-traghetto. L'onorevole Frau ha esaminato, un po', genericamente, il problema nella sua totalità; ma, me lo consenta l'onorevole Frau, mi è parso, il suo, un espediente elegantissimo per allontanarsi dal punto cruciale, scottante, della scelta tra Olbia e Golfo Aranci. Così, egli ha fatto una disquisizione di ordine generale sul problema delle navi-traghetto, sulla convenienza, sui costi; tutte questioni interessantissime, ma che restano fuori di questa mozione.

Ormai possiamo dire che sulla utilità, sulla convenienza della nave-traghetto — nei limiti che vorrò subito precisare —, di questo nuovo mezzo di comunicazione tra la Sardegna e il Continente si è pressochè tutti d'accordo. Su questo punto i lavori della Commissione rinascita hanno portato ad una raccolta di elementi tali che possono tranquillizzarci per quanto ha tratto agli aspetti negativi che anche questo problema, come del resto tutti i problemi economici, presenta.

Bisogna dire subito — forse non è sufficientemente conosciuto questo elemento fondamentale — che la nave-traghetto non risolve radicalmente i problemi che ha imposto all'attenzione prima della Regione, poi della Commissione rinascita, poi del Governo, l'adozione di tale sistema di trasporto. In sostanza, si è pensato

alla nave-traghetto quando si è esaminato il problema della ingiustizia sostanziale e permanente dei costi di trasporto delle merci dalla Sardegna per il Continente; nel ricercare i rimedi che il problema richiede, si è creduto di trovarli nelle navi-traghetto. Queste navi, però, non possono accogliere tutto il volume della produzione sarda esportabile o delle merci di importazione necessarie per la Sardegna. *Grosso modo*, da calcoli non molto precisi ma molto vicini alla realtà, le navi-traghetto possono interessare un volume di merci di circa 300 mila tonnellate, cioè circa un terzo dell'intero volume delle merci che interessano i trasporti sardi. Questa cifra è la risultante di molteplici limitazioni all'uso delle navi-traghetto, limitazioni che derivano dai regolamenti ferroviari e dalla natura delle merci.

In buona sostanza, si può dire che la nave-traghetto soddisfa il trasporto della quantità di merci, o poco più, che oggi interessa il cosiddetto servizio cumulativo ferroviario (nelle ultime statistiche si parla di 150 mila tonnellate); infatti, soltanto nel servizio cumulativo ferroviario viene in rilevanza l'onerosa quota di transito, che rappresenta il fattore più pesante del costo dei trasporti dei nostri prodotti. La quota di transito non deve essere confusa con i cosiddetti oneri portuali, i quali sono generali per tutte le merci e per tutti i trasporti.

Il problema va dunque visto entro questi limiti; e il cosiddetto « problema della sperequazione tariffaria » per la Sardegna non viene eliminato, tanto è vero che la stessa Commissione per lo studio del Piano di rinascita, dopo aver indicato le navi-traghetto come i mezzi che possono servire a risolvere parzialmente il problema, ha elencato una serie di altre provvidenze, che riconosciamo utili per una radicale soluzione del problema. Intendo parlare della assunzione a carico dello Stato delle quote di transito per certe merci da e per la Sardegna e delle agevolazioni fiscali per carburanti destinati alla trazione per il trasporto delle merci. Inoltre, si è prospettata, come misura risolutiva generale e permanente, la tariffa unica, differenziale, ferroviaria per l'importazione e l'esportazione attraverso il sistema rotaia-mare, cioè

considerando, comunque effettuato, il trasporto mare come trasporto ferroviario, applicando la tariffa generale che si applica a tutte le merci nella nostra Repubblica, si da eliminare questo veramente esoso balzello messo ingiustamente a carico della produzione sarda, che, come tutti sanno, ben altri balzelli ha da sopportare a causa delle note contingenze climatiche ed ambientali.

Questa questione si impone oggi all'attenzione nostra e all'attenzione generale con una urgenza e con un significato molto più ampio che nelle impostazioni originarie, perchè si inserisce nel problema dell'istituzione del Mercato Comune; la necessità di perequazione di oneri, all'origine, delle merci che — come dire? — concorrono a questo Mercato Comune, deriva direttamente dalla proclamata volontà di fare di questo grande Istituto uno dei mezzi per la rinascita delle zone più misere del nostro Paese.

Se non nella mozione, nell'interpellanza dell'onorevole Nanni, mi pare, si domandavano notizie delle navi-traghetto, perchè evidentemente le notizie pubblicate dai quotidiani sono state imprecise. Ho il dovere di dare delle notizie sulle caratteristiche delle navi, anche per inquadrare il problema specifico, di cui poi parleremo rapidamente. Le navi-traghetto da destinare al servizio fra la Sardegna e il Continente, come risulta dal capitolato tecnico di appalto predisposto dal Servizio materiale e trazione della Direzione generale delle Ferrovie, risponderanno alle seguenti caratteristiche: dislocamento, portata lorda tonnellate 5.000 circa, di cui la portata effettiva, di 1.200 tonnellate, dovrebbe essere così distribuita: 825 tonnellate per trenta carri tipo Hg ferroviari e per 64 autovetture; 300 tonnellate per combustibile e acqua, 75 per passeggeri, equipaggio e viveri; totale di stazza utile: 1.200 tonnellate. La velocità a carico completo dovrebbe essere di 16 nodi; a metà carico di 18 nodi; la nave potrà trasportare 350 passeggeri. Ho con ciò risposto anche a una parte della interpellanza Nanni che chiedeva, per trarne considerazioni diverse ai fini della scelta dell'approdo, se la nave era destinata unicamente al trasporto delle merci o anche di passeggeri.

I posti per passeggeri saranno così sistemati: 50 sul ponte passeggiata, in comode poltrone del vasto salone (forse le navi pullmann sono derivate da una impostazione del genere), 50 posti a sedere nel salone ristorante, 70 in cabina con posti letto e 70 in posti a sedere nelle due verande d'inverno. Bisogna osservare, per spiegare questa disposizione di posti, che negli studi per le navi-traghetto è ipotizzata una traversata diurna. Sul ponte corridoio 80 posti a sedere, in comodi divani sistemati in un vasto salone, 30 posti-letto in cabine a un posto. Totale, 350 posti.

Un altro aspetto della discussione sviluppata su questa mozione, e che va chiarito, è quello relativo alla connessione tra il problema delle navi-traghetto e il Piano di rinascita. Esiste tra le due questioni un rapporto occasionale, direi cronologico, determinato dal fatto che la Commissione di studio tenne conto del problema, che era stato impostato dalla Regione sin dal lontano 1953; ma fu il compianto Assessore Azzena per primo a delineare questa possibilità, che fu poi ripresa dall'onorevole Melis e ripresa ancora dall'onorevole Filigheddu. Il problema fu quindi imposto all'esame del Governo e dell'opinione pubblica dalla Regione; ha trovato la sua soluzione (non nella Commissione rinascita, che lo ha studiato così come ha studiato altri problemi) nel Parlamento e nel Governo, precisamente con la legge 29 luglio 1957, la legge di proroga della Cassa per il Mezzogiorno, che all'articolo 14 ha dato la possibilità giuridica e, dunque, anche finanziaria, di tradurre concretamente in pratica questa aspirazione. Dunque, a chi ha lamentato che la Commissione ha proposto e disposto, devo dire che essa, in questo caso, non ha proposto e non ha disposto niente. Non ha proposto, perchè la proposta è della Regione; non ha disposto, perchè la disposizione è del Governo e del Parlamento.

Ripeto, c'è stata una coincidenza di tempi, ma ciò non toglie che la Regione aveva ed ha il diritto di essere consultata in una materia così importante; questo diritto deriva dall'articolo 53 dello Statuto, se vogliamo considerare la materia come regolamentazione di un servizio

marittimo e ferroviario; e deriva dall'articolo 13, se vogliamo considerarla come un aspetto, per quanto marginale, ma importante, della realizzazione del Piano di rinascita. Dunque, la Regione doveva essere assolutamente consultata. Peraltro, anche in questo caso è necessario essere precisi. Alla domanda se la Regione sia stata consultata non si può rispondere del tutto negativamente, perchè risulta che nell'agosto del 1957, cioè un mese dopo il perfezionamento della legge di proroga della Cassa per il Mezzogiorno, si tenne una riunione a Roma, interministeriale, cioè del Comitato dei Ministri della Cassa per il Mezzogiorno, alla quale intervennero diversi parlamentari e il Presidente della Regione. Non possiamo perciò dire che la Regione sia stata completamente ignorata; essa ha avuto qualche notizia, ha partecipato alla discussione della questione. Non so se in quella occasione sia stato esaminato il problema delle navi-traghetto in generale, oppure se si sia esaminato anche il problema dell'approdo. Non sono in grado di precisare questo punto, ma una riunione si è tenuta, e, di conseguenza, pareva logico, doveroso che alla Regione si chiedesse, in fase di attuazione, un parere tecnico e un parere politico, quest'ultimo da sottoporre al Consiglio. E' certo comunque che l'Assessorato dei trasporti non è stato consultato mai (negli atti del nostro ufficio non esiste alcuna comunicazione governativa su questo punto), ed è altrettanto certo che gli organi tecnici regionali non hanno avuto modo di esaminare il problema.

Posso però assicurare l'onorevole Nanni, il quale con tanta passione ha prospettato il problema, così vitale per la sua città, e con l'onorevole Nanni gli altri che sono intervenuti con eguale interesse in questo dibattito, che la Regione guarda ad Olbia con simpatia, con profonda simpatia, come guarda con profonda simpatia tutte le popolazioni della Sardegna, quelle nelle quali è evidente lo sforzo di rinascita, di ammodernamento, di progresso, e quelle in cui questo sforzo non può prodursi per la terribile miseria che le opprime; noi guardiamo ad Olbia con simpatia per la sua importanza, per il suo fervore di rinascita, perchè è la porta storica

della Sardegna, perchè ha sopportato enormi sacrifici, come è stato ricordato, durante la guerra e perchè rappresenta un punto vitale della nostra economia, tacendo le considerazioni di ordine sentimentale che non voglio elencare in questa sede per ragioni di concretezza economica, che devono avere la prevalenza nei momenti in cui si deve decidere.

Vorrei anche dire una parola schietta, spassionata, per un altro aspetto della questione. Si è parlato di danni che subirebbe Olbia; a questo proposito bisogna fare una distinzione: vi sono danni che incidono sulla economia generale di Olbia, e vi sono danni settoriali, danni di ristrette categorie. E' evidente che gli interessi di ristrette categorie — ognuno di voi intende quali possano essere — devono cedere all'interesse generale, al progresso, al moto incessante di rinnovamento che pervade tutti gli organismi della nostra vita associata. Non voglio ricordare le proteste dei carrolanti quando videro passare la ferrovia, o le proteste dei vetturini all'avvento dell'automobile; erano proteste fondate, spiegabili, accorate e dolorose, ma che non potevano fermare la civiltà e il progresso. Sicchè noi pensiamo che vi possano essere ristrette categorie di maestranze portuali che vedranno dileguarsi quelle quote di transito che andavano a finire, per una modesta parte, a loro, e per una gran parte ad un'altra categoria di scontenti: spedizionieri, imprese di imbarchi e sbarchi e così via. Di questi aspetti dolenti del problema noi non possiamo tener conto.

In quanto agli altri danni di carattere generale, debbo dire che non riesco a vederli chiaramente, perchè la istituzione delle navi traghetto, faccia capo ad Olbia o a Golfo Aranci, porterà un afflusso di energie, chiamiamole così, di vario genere, dalle quali Olbia non resterà certamente esclusa, perchè in sostanza Olbia è Golfo Aranci e Golfo Aranci è Olbia; bisogna ben ricordare che Golfo Aranci è proprio una frazione della città di Olbia. Mi si consenta di dire che in questo caso, a parte il sostanziale contenuto delle tesi di questi due centri, ci troviamo in presenza di un'esasperazione del campanilismo che alligna qua e là in Sardegna.

In questo episodio abbiamo addirittura il campanile nel campanile: Golfo Aranci e Olbia, la stessa città divisa, in sostanza, tra due fazioni.

Comunque, occorre approfondire il problema. Ciò che impressiona è la sostanza delle denunce che sono state mosse in quest'aula, perchè se fosse vero (non sono un tecnico, e non sono neanche in possesso di elementi tecnici, a questo riguardo, sufficienti ad un fondato giudizio) che l'attracco a Golfo Aranci è alla mercè di burrasche e di forti venti che mettono in pericolo, più di quanto non avvenga normalmente in qualsiasi altro porto, le manovre delle navi, ci troveremmo di fronte ad un elemento tecnico, concreto, che bisognerebbe valutare con assoluta serietà. Se poi fosse vero, come si sostiene, che gli impianti a Golfo Aranci verrebbero a costare notevolmente più di quanto costerebbero gli impianti a Olbia, ci troveremmo anche in questo caso dinanzi ad un fondato elemento tecnico-economico, che dovrebbe essere preso in seria considerazione. Se fosse vero, ancora, che nell'economia del trasporto la distanza che si risparmia nel viaggio per mare viene annullata nel viaggio per terra e che anzi questa distanza aumenta nella soluzione Golfo Aranci, ci troveremmo dinanzi ad un altro elemento concreto che potrebbe aiutarci a trovare la soluzione più giusta.

Non facciamone però, cari amici, una questione di patriottismo, una questione di prestigio. Non si possono proporre i problemi in questi termini, quando si discutono e si trattano argomenti economici che hanno cause e sviluppi indipendenti da considerazioni di ordine sentimentale. Deve lasciarsi libero campo all'esame dei dati tecnici e dei dati economici. Questo conta, e null'altro.

Si è accennato alla questione turistica — ne parlo perchè sono anche Assessore al turismo — e debbo dire che il ragionamento «La nave-traghetto a Golfo Aranci guasta il paesaggio» non mi persuade affatto. Non mi persuade perchè la nave-traghetto a Golfo Aranci significa che in questa località sbarcherebbero i turisti motorizzati. Voi dovete ricordare che la massima parte del turismo estero entra in Italia per mezzo di automobili e preferisce proseguire il

viaggio, attraverso il paese, in macchina; questo vale anche per la Sardegna. Sicchè per un turista, poter sbarcare a Golfo Aranci, nel paradiso dei suoi sogni, con la macchina, sarebbe già un elemento di preferenza e di scelta.

Con ciò non voglio affatto prendere posizione pro o contro l'una o l'altra soluzione; dico soltanto che tra gli elementi portati in discussione taluno ha maggiore peso di altri.

Quale ha da essere il senso, la conclusione di tutta questa discussione? Questo: il problema va riesaminato e vagliato in tutti i suoi aspetti. La Giunta ha perciò accolto volentieri l'ordine del giorno che prospetta questa possibilità. Noi non ci sentiamo di assumere oggi una responsabilità in un senso o in un altro; sappiamo che la realizzazione del problema è in atto, che sono stati iniziati dei lavori, e che talvolta basta un'inezia per ricacciare nel limbo dei progetti ciò che è giunto alla fase della realizzazione. Bisogna perciò essere molto prudenti.

Noi accettiamo l'invito che ci viene rivolto dal Consiglio di provocare un riesame della questione. Faremo in modo che il riesame sia approfondito e serio, ma accettiamo anche l'impegno, rivoltoci da tutte le parti, di accettare il responso con assoluta serenità, e, diciamolo pure, dal punto di vista sardo, con assoluto patriottismo. (*Consensi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Sotgiu ha domandato di replicare. Ne ha facoltà.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Ringraziamo innanzitutto i colleghi che sono intervenuti nella discussione della mozione sul servizio delle navi-traghetto, per il contributo che hanno portato al dibattito. Ringraziamo anche l'onorevole Assessore per la risposta che ha dato, anche se — egli me lo consentirà — essa non è rimasta molto aderente ai problemi che la mozione poneva. La nostra mozione, infatti, non prospettava le questioni che hanno fornito la spunto all'Assessore per alcune sue considerazioni. Noi non abbiamo inteso parlare dei danni sui quali si è soffermato l'onorevole Assessore.

La sostanza della mozione è questa: ci tro-

viamo dinanzi all'attuazione di una parte, di un aspetto del Piano di rinascita. Anche in proposito non concordo del tutto con l'interpretazione data dall'onorevole Assessore; secondo me, non si tratta di un aspetto marginale del Piano di rinascita, non di un aspetto che si è inserito nel Piano per una serie di circostanze, ma si tratta di questione fondamentale, perchè dagli elaborati della Commissione economica risulta chiaro come uno degli elementi propulsivi del rinnovamento economico generale è proprio lo sviluppo dei trasporti. Nel quadro dello sviluppo dei trasporti, elemento chiave, dice la relazione della Commissione economica, è precisamente la costituzione del servizio delle navi-traghetto. Quindi, noi ci troviamo dinanzi all'attuazione di un aspetto fondamentale del Piano di rinascita.

Le osservazioni che la mozione contiene e che tengo a riaffermare ora, sono semplicemente queste: la Regione, che ha il diritto di essere consultata, di esprimere la sua opinione sul complesso dei problemi posti dal Piano di rinascita, la Regione su questo aspetto fondamentale, come l'Assessore ha riconfermato, non è stata sentita. E' vero che si è avuta una riunione alla quale, come risulta dagli atti della Commissione economica, partecipavano l'onorevole Segni, l'onorevole Mannironi, l'onorevole Maxia e l'onorevole Brotzu, allora Presidente della Giunta regionale; ciononostante la Regione, ufficialmente, non è stata interpellata, il Consiglio non è stato investito dell'esame del problema. Non si tratta, ripeto, di un aspetto marginale del Piano di rinascita, ma di uno degli aspetti fondamentali di questo. La Regione non è stata interpellata nè sulla questione di dettaglio, nè sulla questione fondamentale, cioè sull'opportunità della istituzione del servizio.

La Regione non è stata interpellata sulla questione dell'approdo, che è anch'essa fondamentale; così come non è stata interpellata neppure sui tipi di natanti da adottare per l'espletamento di questo servizio. Ho constatato con piacere che la Giunta ha protestato per non essere stata interpellata sulla questione delle navi-pullmann; ritengo però che con altret-

tanto vigore avrebbe dovuto far sentire la sua voce nel problema delle navi-traghetto.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Si è avuta una discussione in proposito.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Non conosco questo particolare. Ho preso in esame gli elaborati della Commissione economica, dai quali risulta chiaro il quadro: la Regione è stata tagliata fuori da tutte le decisioni, così come non è stata interpellata su alcune questioni strettamente legate al problema, cioè le questioni viarie e quella delle ferrovie. Noi correremo il rischio di avere le navi-traghetto e di non avere nè una rete stradale nè una rete ferroviaria capaci di smaltire il traffico che con le navi-traghetto si creerà.

Su questi problemi la mozione chiedeva che la Giunta si pronunciasse, perchè sono sorte perplessità di ordine generale anche su questo argomento. A mio modo di vedere, la istituzione del servizio delle navi-traghetto è estremamente utile, però prima di decidere su questo sarebbe stato utile che il Consiglio venisse consultato, che gli organi della Regione venissero consultati.

Gravi perplessità sono sorte sulla questione dell'approdo, e questo è un fatto indubitabile; ma io ritengo che, se la Commissione economica avesse detto «il servizio di navi-traghetto deve essere istituito da Porto Torres per Savona», per esempio, non si sarebbe sviluppata alcuna polemica, anche perchè, in fondo, tale decisione sarebbe stata giustificata dal fatto che la maggior parte del traffico mediante le navi-traghetto non avverrà tra Olbia e Civitavecchia, ma tra Porto Torres e i porti dell'Italia settentrionale. Se si fosse prospettata tale soluzione, forse avremmo protestato per ragioni di ordine generale, ma non sarebbe sorto il grave contrasto che conosciamo.

La polemica sorge quando come approdo sardo viene proposta una località che non ha un porto e che, per di più, è situata ad appena 20 chilometri da un'altra località fornita di porto. Abbiamo dunque un rada, un golfo, con due centri: uno con un porto attrezzato, l'altro in

III LEGISLATURA

CLXXXV SEDUTA

11 GIUGNO 1959

pratica senza porto, chè tutto è ancora da costruire: ebbene, perchè viene scelta la località dove il porto non esiste e viene scartata l'altra dove il porto esiste ed è efficiente? E' una soluzione così lontana dalla logica, che non può non provocare e un sentimento di protesta e la richiesta di un riesame di tutto il problema.

Questi sono i motivi che ci hanno indotto a presentare la mozione. Ciò che abbiamo chiesto nella mozione e che chiediamo oggi è, da un lato, che si affretti la discussione generale sul Piano di rinascita — in questo senso diamo atto alla Giunta del fatto che sta sollecitando e battendosi perchè si giunga ad una rapida discussione del Piano —, e, dall'altro lato, che la Giunta esprima la sua volontà di poter dire sul problema una parola prima che si passi alle realizzazioni definitive. Quest'ultima richiesta mi sembra particolarmente giusta, se non vogliamo che su questioni fondamentali per il nostro avvenire siano altri a decidere.

Noi vogliamo anche che si tenga conto — perchè, a mio modo di vedere, non si può non tenerne conto — del fatto che un'intera popolazione, dinanzi ad una simile decisione, presenta la sua viva protesta e dimostra la sua volontà perchè venga adottata un'altra soluzione. Ritengo che la nostra richiesta — che la Giunta si pronunci attraverso i suoi organi tecnici e che tenga conto dei dati che sono stati forniti nel corso della discussione e dei dati che possono essere ancora raccolti — non possa non trovare consenzienti tutti i settori del Consiglio.

Chiudevo la illustrazione della mozione auspicando che l'inizio dell'attuazione del Piano di rinascita tenesse conto anche di eventuali errori, perchè errori in questo campo, onorevoli colleghi, ne sono stati commessi, e numerosi. Ricordiamo la questione del porto di Castelsardo; anche in quel caso organi tecnici si erano pronunciati in un certo senso ed avevano torto, come i fatti stanno, disgraziatamente, dimostrando. Ricordiamo, quanto al porto di Olbia, la questione della famosa secca della Torraccia, questione che fu presentata al Consiglio in occasione della sistemazione del porto interno; anche allora gli organi tecnici ave-

vano torto, come è stato dimostrato. Dunque sarebbe bene che un'organismo dipendente dall'Assessorato, che è organo politico, desse alla Giunta gli elementi sufficienti per poter fornire al Governo un parere serio, definitivo e vincolante.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nanni, presentatore di interpellanza.

NANNI (P.S.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, nulla avrei da aggiungere alle considerazioni dell'onorevole Sotgiu, se non mi corresse l'obbligo di porre un problema di carattere — come dire? — morale. L'onorevole Assessore ha affacciato il dubbio che, a Olbia, il problema delle navi-traghetto sia stato visto sotto un profilo campanilistico. Questo dubbio suona offesa, perchè la popolazione di Olbia è solita esaminare i suoi problemi obiettivamente.

L'episodio ricordato dall'onorevole Sotgiu, quello del porto interno e del famoso scoglio della Torraccia, mostra con quale cautela si debbano esaminare certe decisioni. Io penso che anche in questa occasione noi abbiamo ragione e che la scelta di Golfo Aranci quale punto di attracco delle navi-traghetto si tramuterà in un grave errore. Quando si discuteva del problema del porto interno, la Commissione tecnica ministeriale giudicò inattuabile il progetto per le enormi spese che avrebbe comportato l'eliminazione della Torraccia, scogliera, si diceva, costituita da massa di roccia dura, compatta, granitica, di oltre 300 mila metri cubi; la spesa sarebbe stata di parecchi miliardi! Nulla quindi da fare dinanzi a una spesa così imponente! Ma anche allora Olbia puntò i piedi, ottenne che una Commissione paritetica riesaminasse il problema e questa diede ragione alla popolazione di Olbia. Risultò infatti che la roccia non era dura e compatta, ma friabile per la gran parte, e non di 300 mila metri cubi ma di appena 30 mila.

Anche questa volta siamo certi che la ragione è dalla nostra parte: è un grave errore voler insistere a costruire un altro porto, spendendo miliardi, quando il porto di Olbia è in piena efficienza e non ha bisogno di opere speciali, di

invasatura e dighe di protezione. Non si tratta, onorevole Assessore, di campanilismo, ma piuttosto di allarme, giustificato dal fatto che nel Piano della Commissione di studio per la rinascita, è stata prevista per le navi-traghetto una disponibilità di 350 cuccette per passeggeri; ciò ha creato una comprensibile apprensione per la possibile soppressione, in un più o meno prossimo futuro, della linea Olbia-Civitavecchia. Penso che il Governo non avrebbe più interesse a mantenere una linea sovvenzionata quando avesse una sua linea di trasporti marittimi. Se si verificasse questo fatto, che cosa avverrebbe della città di Olbia, della sua economia, della sua rinascita? D'altra parte, nessuna possibilità di sviluppo potrebbe avere Golfo Aranci, che, nonostante per decenni sia stata uno scalo marittimo, è rimasta sempre una piccola frazione abitata da pescatori.

Tutto ciò ha messo in allarme la popolazione di Olbia, che dal mare e dal suo porto trae le fonti di vita. Tentare di distruggere la sua economia, il suo avvenire, di inaridire la fonte di vita dei suoi figli, è molto difficile e sarebbe estremamente pericoloso. Olbia saprà in ogni caso difendere i suoi diritti e il suo avvenire. Comunque, ripeto, confida che il Governo della Regione saprà rendere giustizia.

PRESIDENTE. L'onorevole Presidente della Giunta, assente in questo momento dall'aula, ha espresso il desiderio di partecipare alla votazione di questa discussione. Sospendo pertanto la seduta per 10 minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 12 e 35, viene ripresa alle ore 12 e 45).

PRESIDENTE. La Giunta ha accettato l'ordine del giorno Sotgiu Girolamo e più. Lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

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

La seduta è tolta alle ore 13.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1959