

XXII SEDUTA**MERCOLEDI' 5 NOVEMBRE 1969**

Presidenza del presidente CONTU

I N D I C E

Congedi	501
Disegni e proposte di legge (Annunzio di presentazione)	501
Interpellanze e interrogazioni (Annunzio)	502
Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):	
MELIS G. BATTISTA	505-513
PISANO, Assessore all'agricoltura e foreste	506
CONCAS	509
ZUCCA	514
BRANCA, Assessore ai trasporti e turismo	516
MARICA	517
MELIS ANTONIO	518
MELIS G. BATTISTA	519
LIPPI SERRA	522
GRANESE	523
ANEDDA	525
Mozioni (Annunzio)	502
Risposta scritta a interrogazioni	502

La seduta è aperta alle ore 18 e 20.

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

Congedi.

PRESIDENTE. L'onorevole Mistrone e lo onorevole Tronci hanno chiesto 10 giorni di

congedo per motivi di salute. Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di presentazione di disegni e proposte di legge.

PRESIDENTE. Annunzio che sono stati presentati i seguenti disegni e proposte di legge:

dalla Giunta regionale:

«Convalidazione del D.P.G. n. 51 del 26 giugno 1969 relativo al prelevamento della somma di lire 25.000.000 dal fondo di riserva per spese impreviste del bilancio di previsione per l'anno 1969 a favore del capitolo 16809».

«Delega agli Enti comunali di assistenza delle funzioni amministrative contenute nella legge regionale 31 marzo 1965, n. 5 e successive modificazioni».

dai consiglieri Usai, Granese, Mistrone, Birardi, Melis Pietrino:

«Estensione del sussidio di disoccupazione a tutti i lavoratori agricoli che ne sono esclusi».

dai consiglieri Raggio, Marica, Granese, Usai, Mistrone:

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

«Sull'abrogazione dell'art. 3 della L.R. 30 marzo 1965, n. 8 concernente provvidenze per il miglioramento delle condizioni di abitabilità in Sardegna».

dai consiglieri Puddu, Concas, Rojch, Liggios, Tronci, Guaita, Floris:

«Concessione di contributi straordinari alle aziende artigianali in particolari condizioni economiche».

dai consiglieri Zucca, Milia, Pinna Pietro:

«Concessione degli assegni familiari agli artigiani sardi».

dai consiglieri Usai, Cabras, Marica, Granese, Mistrone:

«Istituzione di una Commissione d'inchiesta sui criteri seguiti e i provvedimenti deliberati dalle Giunte regionali sarde in ordine al personale».

dai consiglieri Usai, Marica, Raggio, Birardi, Melis Pietrino, Mistrone, Granese:

«Contributi ai Comuni per la fornitura gratuita dei libri di testo agli alunni della Scuola Media dell'obbligo».

dai consiglieri Puddu, Concas:

«Modifiche alla legge regionale 9 maggio 1968, n. 26, concernente norme per la concessione di contributi in conto capitale di prestiti agevolati e di garanzie sussidiarie alle imprese individuali, alle cooperative ed ai Consorzi artigiani».

Risposta scritta ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che è stata data risposta scritta alle seguenti interrogazioni:

«Interrogazione Concas, Puddu Mario,

Bertolotti sulla classificazione del vino vernaccia per l'applicazione dell'I.G.E.». (9)

«Interrogazione Congiu, Puggioni, Usai sul riconoscimento dell'Ospedale di Iglesias». (67)

Annunzio di mozioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle mozioni pervenute alla Presidenza.

MEDDE, Segretario:

«Mozione Sassu - Carrus - Tronci - Baghino sulla necessità di attuare rapidamente gli interventi agricoli previsti nel IV programma esecutivo e in particolare di erogare immediatamente i contributi per le opere di trasformazione aziendale». (6)

«Mozione Melis G. Battista - Raggio - Orrù - Maddalon - Birardi - Congiu - Marica - Usai - Montis - Mistrone - Puggioni - Granese - Cabras - Melis Pietrino - Pedroni sulla elaborazione dei piani zonal e la emanazione delle direttive di trasformazioni obbligatorie dei terreni di proprietà privata e pubblica». (7)

Annunzio di interpellanze e di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interpellanze e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MEDDE, Segretario:

«Interpellanza Melis G. Battista (P.S.d'A) sulla chiusura delle Agenzie in Sardegna del Credito Fondiario». (25)

«Interpellanza Usai - Montis - Granese - Mistrone sui gravissimi fatti verificatisi nell'orfanotrofio "Divina Provvidenza" di Arborea». (26)

«Interpellanza Puddu - Concas sulla gravissima situazione venutasi a determinare nel

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

Circolo didattico di S. Lussurgiu anche a seguito della querela presentata all'Autorità contro il proprio Direttore didattico». (27)

«Interpellanza Concas - Puddu sulla gravissima situazione risicola dell'Oristanese provocata dall'impossibilità di efficiente magazzinaggio del raccolto dell'annata corrente». (28)

«Interpellanza Granese - Usai - Mistrone sulla pericolosità del lavoro e lo stato di coercizione esistente nell'azienda petrolifera SIPSA di Oristano per l'inosservanza da parte dell'azienda delle misure antinfortunistiche e il mancato rispetto delle libertà sindacali e del diritto di sciopero». (29)

«Interpellanza Defraia - Pigliaru - Biggio sulla limitazione del credito da parte delle banche». (30)

«Interpellanza Guaita sull'istituzione degli Enti ospedalieri e sulla predisposizione del piano sanitario regionale». (31)

«Interrogazione Baghino - Guaita - Melis Antonio sulla situazione dei lavoratori stagionali dipendenti dalle saline di S. Antioco». (63)

«Interrogazione Puggioni - Usai - Congiu sui problemi sollevati dai salinieri stagionali di S. Antioco e Cagliari». (64)

«Interrogazione Mistrone - Melis G. Battista (P.C.I.) - Raggio, con richiesta di risposta scritta, sulla istituzione da parte della Società D.C.K. di un posto di controllo sulla strada demaniale dal Km. 33 stradale Pula-Ponte Is Molas - Piscina Manna». (65)

«Interrogazione Usai - Puggioni - Montis sulla situazione esistente nelle miniere del Gerrei». (66)

«Interrogazione Congiu - Puggioni - Usai, con richiesta di risposta scritta, sul riconoscimento dell'Ospedale di Iglesias». (67)

«Interrogazione Congiu - Puggioni, con richiesta di risposta scritta, sul villaggio turistico di Portoscuso». (68)

«Interrogazione Congiu - Puggioni sul minacciato sfratto degli ex minatori della Pertusola dalle loro abitazioni di Buggerru». (69)

«Interrogazione Lippi sulla situazione occupativa nelle saline di S. Antioco». (70)

«Interrogazione Lippi sui rapporti fra Sanitari ed Amministrazioni comunali». (71)

«Interrogazione Lippi sulla insufficienza del servizio di igiene scolastica nella città di Cagliari». (72)

«Interrogazione Lilliu, con richiesta di risposta scritta, sulla strada vicinale consorziale Genna Casteddu, in agro del Comune di Villamar». (73)

«Interrogazione Lilliu sulla tutela e restauro dell'antica Chiesa delle Grazie in Nuoro». (74)

«Interrogazione Granese - Usai - Mistrone sul decentramento ad Oristano del Provveditorato agli studi». (75)

«Interrogazione Montis - Usai sull'approvvigionamento del cemento alle imprese artigiane». (76)

«Interrogazione Melis Pietrino sul Centro di addestramento professionale Ciso-ANAP di Prato Sardo (Nuoro)». (77)

«Interrogazione Granese - Usai - Mistrone sulla attuale rispondenza dell'Ufficio del Medico provinciale alle esigenze del servizio igienico-sanitario nella provincia di Cagliari». (78)

«Interrogazione Lippi sui corsi di qualificazione e di riqualificazione dell'ORAFOS e delle altre organizzazioni similari finanziate dalla Regione». (79)

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

«Interrogazione Lippi, con richiesta di risposta scritta, sugli indennizzi di esproprio per la superstrada Abbasanta-Nuoro». (80)

«Interrogazione Carrus sull'attuazione del deliberato del terzo programma esecutivo del Piano di rinascita». (81)

«Interrogazione Puddu - Concas, con richiesta di risposta scritta, sulla asserita mancata attuazione dell'ultimo comma dell'articolo 1 della legge regionale 9 maggio 1968, n. 26». (82)

«Interrogazione Anedda, con richiesta di risposta scritta, sulla linea marittima Tolone-Portotorres, gestita dalla Società SWEDISH LLOYD». (83)

«Interrogazione Lippi sulla sperimentazione della unità sanitaria locale in Sardegna». (84)

«Interrogazione Pinna Pietro sullo stato di disagio dei mutuati dell'Oristanese». (85)

«Interrogazione Pinna Pietro sulle condizioni igienico-sanitarie del Comune di Samugheo». (86)

«Interrogazione Bertolotti sui danni causati dalla siccità agli agrumeti di Villacidro nell'annata agraria 1967-68». (87)

«Interrogazione Lippi sulla valorizzazione turistica della Grotta di Domusnovas». (88)

«Interrogazione Puddu - Concas, con richiesta di risposta scritta, sul mancato decentramento in Oristano di uffici regionali». (89)

«Interrogazione Sassu sulla profilassi e la lotta obbligatoria contro le malattie del bestiame in Sardegna». (90)

«Interrogazione Sassu sull'assegno inte-

grativo degli assegni familiari per i coltivatori diretti». (91)

«Interrogazione Guaita, con richiesta di risposta scritta, sull'esercizio di vigilanza e tutela della Regione sugli Enti ospedalieri». (92)

«Interrogazione Zucca sulla integrazione del prezzo del grano e dell'olio e sulla situazione all'Ispettorato provinciale dell'alimentazione di Cagliari». (93)

«Interrogazione Gianoglio - Floris - Ligios - Rojch sui rilievi aerofotogrammetrici». (94)

«Interrogazione Anedda sulla costruzione di un Centro siderurgico in Sardegna». (95)

«Interrogazione Lippi sull'esercizio dell'uccellazione in provincia di Cagliari». (96)

«Interrogazione Lippi sulla politica mineraria dell'AMMI in Sardegna e sulla chiusura della miniera di Ballao». (97)

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

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

Per prima viene svolta una interpellanza Melis G. Battista (P.C.I.) all'Assessore alla agricoltura e foreste. Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

«per sapere se gli risulta: che l'Ispettorato compartimentale per l'agricoltura ha ridotto in misura notevole il prezzario per la valutazione delle opere di miglioramento fondiario valevole per la determinazione dei benefici previsti dalle leggi; che il provvedimento contrasta con l'andamento reale dei prezzi e con le valutazioni degli Organi tecnici della Regione e di altri istituti qualificati. Il sottoscritto chiede di sapere l'azione svolta dall'Assessore per la revoca del provve-

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

dimento e per la eliminazione delle disparità ai danni delle imprese agricole i cui progetti di miglioramento vengono istruiti dall'Ispettorato compartimentale per l'agricoltura». (16)

PRESIDENTE. L'onorevole Giovanni Battista Melis ha facoltà di parlare per illustrare questa interpellanza.

MELIS G. BATTISTA (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la nostra interpellanza intende porre all'attenzione del Consiglio e della Giunta uno dei tanti fatti che stanno ad indicare la confusione che permane nel campo dell'intervento pubblico in agricoltura, confusione che non va certamente a vantaggio di una politica programmata così come dovrebbe essere attuata in questo settore della Regione. Sono state ridotte le tariffe per la valutazione delle opere di miglioramento fondiario. Noi vorremo conoscere dalla Giunta in base a quale criterio queste tariffe sono state ridotte. Dalle conoscenze che abbiamo risulta che ci troviamo di fronte ad una riduzione per le materie prime impiegate nella esecuzione delle opere di miglioramento fondiario. Anzi, nessuno si sarebbe meravigliato se ci fosse stato un provvedimento diverso, cioè se il prezzario anziché subire una diminuzione fosse stato maggiorato. Quindi oggi, se un problema si pone, è quello di vedere se i prezzi, in base ai quali vengono valutate le opere di miglioramento fondiario, non siano superati rispetto al loro reale andamento. Ci risulta che questo provvedimento, proposto dalla Cassa per il Mezzogiorno, è stato accettato dall'Ispettorato compartimentale dell'agricoltura. Perché è stato accettato? Ecco una prima domanda.

Un'altra domanda è se, su questa questione, è stata sentita la Regione e, per essa, la Giunta regionale. L'Ispettorato compartimentale dell'agricoltura è l'ufficio che istruisce le pratiche finanziate, nel campo degli interventi in agricoltura, attraverso la legge 588; la Regione quindi è direttamente interessata almeno per la valutazione che l'Ispettorato compartimentale fa delle opere di miglio-

mento fondiario. Noi quindi pensiamo che la Regione sia stata interpellata. Se così è stato vorremo sapere che cosa ha risposto la Regione alla adozione di questo criterio.

Esisteva inoltre la possibilità di non accogliere i suggerimenti della Cassa del Mezzogiorno, in quanto gli organi competenti a decidere sono gli Ispettorati compartimentali agrari che devono valutare la situazione luogo per luogo. Aggiungiamo che l'adozione di questi criteri ha creato delle situazioni assurde, perché l'Ispettorato agrario provinciale adotta un criterio diverso per la valutazione delle opere di miglioramento fondiario; si verifica infatti che le stesse opere per le quali sono stati impiegati gli stessi materiali, lo stesso lavoro, assumono un valore diverso a seconda che vengano valutate dall'Ispettorato compartimentale agrario o dall'Ispettorato provinciale dell'agricoltura. Quindi una situazione assurda, una situazione contro la quale oggi si schierano anche gli organismi tecnici più qualificati della Regione, i quali ritengono questo provvedimento infondato, e infondata l'adozione di questi criteri di valutazione delle opere di miglioramento fondiario.

Aggiungerò solamente che questo fatto chiarisce la situazione che abbiamo nel settore dell'intervento pubblico, per quanto riguarda le opere di trasformazione fondiaria. Noi abbiamo una diversità ed una confusione di compiti indescrivibili che la Regione, sia prima della programmazione attraverso la 588, sia dopo, non ha contribuito ad eliminare. Anche questa è una risposta che deve essere data: perché la Regione, che ha competenza primaria in materia di agricoltura, non ha creato criteri univoci in questo settore? Perché l'Ispettorato Compartimentale Agrario continua con certi criteri; perché la Cassa per il Mezzogiorno suggerisce questi criteri, perché l'Ispettorato dell'agricoltura porta avanti altri criteri? Chi è interessato al permanere di queste divisioni di compiti e di questa diversità di indirizzi? Secondo noi questo è il frutto della politica agraria che la Giunta ha portato avanti in questi anni e che continua a portare avanti. Questi sono gli

strumenti degli interventi clientelari che vengono portati avanti nelle campagne, per cui nessuno, almeno nell'ambito della Giunta regionale, è intervenuto per far cessare questo stato di cose che cozza, che fa a pugni contro un indirizzo programmato in agricoltura che è quello che la Regione dovrebbe sostenere.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore all'agricoltura e foreste ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

PISANO (D.C.), Assessore all'agricoltura e foreste. L'onorevole Giovanni B. Melis richiama l'attenzione della Giunta sulle ingiustificate riduzioni apportate ai prezziari per la valutazione delle opere di miglioramento fondiario da parte dell'Ispettorato compartimentale per l'agricoltura. Debbo però dire all'onorevole Melis che nella sua esposizione mi pare ci sia stata qualche inesattezza che mi corre l'obbligo di rettificare. In proposito devo infatti precisare che la valutazione dei costi delle opere di miglioramento fondiario è determinata con appositi elaborati progettuali redatti da liberi professionisti, i quali applicano, per le singole categorie dei lavori riportati in computo metrico estimativo, i prezzi correnti di mercato. L'Ispettorato Compartimentale per l'Agricoltura, preposto alla istruttoria dei progetti, esamina di volta in volta la congruità di tali prezzi sullo schema del prezziario, che non ha veste pubblica, ma carattere orientativo per l'esame preliminare dei progetti. La concessione dei contributi per la realizzazione di iniziative private deve intendersi come un aiuto e non, come avviene nel campo delle opere pubbliche, come un vero e proprio concorso nella spesa che realmente sostengono gli operatori agricoli. La spesa conseguentemente approvata dagli organi istruttori, per quanto è possibile, tende ad essere adeguata all'onere che le trasformazioni fondiarie comportano, ma non può corrispondere, come avviene nel campo delle opere pubbliche, a quella effettivamente sostenuta dai singoli operatori agricoli. Infatti, lo accertamento della effettiva spesa richiederebbe l'esperimento di preliminari gare d'ap-

palto, il controllo esecutivo dei lavori da parte di un direttore e di assistenti tecnici, e la presentazione di una rigorosa contabilità dei lavori medesimi, nonché le eventuali perizie suppletive nei casi in cui, in corso di opera, si verificassero variazioni nei costi di materiali o della manodopera. Tutto questo non è prescritto dalle disposizioni di legge per i miglioramenti fondiari, ed anzi sono lasciate alla libera scelta dei concessionari le modalità di esecuzione dei lavori.

Il prezziario attualmente in vigore è stato predisposto dalla Cassa per il Mezzogiorno, d'intesa con il Ministero dell'agricoltura e foreste; in esso sono riportati i prezzi orientativi per i vari magisteri, prevedendo un aumento del 10 per cento tutte le volte che ci si trovi di fronte a casi particolari. A tale prezziario si è pervenuti agli inizi del 1969, dopo che la Cassa per il Mezzogiorno, esattamente il 3 settembre del 1968, trasmise allo Ispettorato Compartimentale per l'agricoltura, e per conoscenza anche all'Assessorato, una bozza con richiesta di esame e di formulazione di eventuali osservazioni e proposte di aggiunte o di modifiche ritenute necessarie per l'applicazione del prezziario stesso in Sardegna. Intanto si deve dire che è stato proposto dalla Cassa per il Mezzogiorno il prezziario per le opere che la Cassa finanzia d'accordo con il Ministero dell'agricoltura, ed è per questo che vi è interessato l'Ispettorato compartimentale per l'agricoltura. Si dice poi che l'Ispettorato non solo abbia accettato ma abbia anche richiesto delle riduzioni. A questo proposito io ho qui una lettera, con la quale l'Ispettorato compartimentale propone — leggo testualmente — che sia consentito l'aumento dei prezzi base solo al 20 per cento quando i lavori debbano eseguirsi con lo esclusivo impiego di manodopera e quando trattasi di opere di scarsa entità che non giustificano l'uso dei mezzi meccanici. Cioè a dire, l'Ispettorato compartimentale per l'agricoltura ha accolto la proposta di un aumento del 10 per cento quando si tratta di lavori di una certa entità che interessano grosse aziende dove possono essere utilizzati i mezzi meccanici, e la proposta di aumento del

20 per cento quando i lavori vengono eseguiti con esclusivo impiego di manodopera. Trattandosi, appunto, di opere di scarsa entità.

Oltre a questa proposta ci sono state delle integrazioni, per alcuni tipi di lavori, che i prezziari assolutamente non prendevano in considerazione, come lavori in muratura, intonaco, copertura, opere di trasformazione agraria eccetera, per le quali poi potrò darle, se ella crede, onorevole Melis, maggiori spiegazioni. Io desidero qui ribadire il concetto che si tratta di prezzi orientativi, in quanto sarebbe impossibile un aggiornamento costante dato che la visione comporta una intesa tra la Cassa per il Mezzogiorno, il Ministero dell'agricoltura e l'Assessorato, ogni qualvolta si verificano sensibili levitazioni.

E' vero che agli inizi del 1969 — ma con una incidenza maggiore negli ultimi mesi — i materiali da costruzione e la manodopera sono aumentati rispettivamente del 10 e del 14 per cento. Il prezziario, conseguentemente, deve essere aggiornato. Io posso assicurare l'onorevole Melis che l'Assessorato ha già proposto che, d'intesa con la Cassa per il Mezzogiorno e in stretta collaborazione con l'Ispettorato compartimentale per l'agricoltura, venga effettuata una accurata e documentata revisione di tutti i prezzi unitari.

La settimana scorsa, un funzionario della Cassa e i responsabili del settore dell'Assessorato e dell'Ispettorato compartimentale hanno appunto elaborato questo nuovo prezziario. Queste operazioni di aggiornamento sono in corso di ultimazione sulla base di accurate rispondenti analisi, ed entro brevissimo tempo si spera di rendere operante il nuovo prezziario per le opere di miglioramento agrario e fondiario. Credo di essere stato esauriente; se poi l'onorevole interpellante ha bisogno di maggiori chiarimenti, glieli posso senz'altro fornire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Melis per dichiarare se è soddisfatto.

MELIS G. BATTISTA (P.C.I.). Prendo atto dell'impegno dell'Assessore di rivedere

la materia, però l'interrogativo che rimane senza risposta è come mai, di fronte alle proposte dell'Ispettorato compartimentale di apportare degli aumenti del 10 per cento e in casi particolari perfino del 20 per cento, si è invece arrivati a riduzioni che arrivano anche al 30 e al 40 per cento. E questo indipendentemente dall'uso. Lei dice che questo prezziario viene adoperato tassativamente per determinare la valutazione dell'opera. Comunque, indipendentemente dall'uso che ne viene fatto, se il progetto si discosta da queste cifre, viene rielaborato, non passa. Ora, perché, per esempio, ci si scosta da un sistema di minimo e massimo quale quello che era previsto prima di questa modifica? Prima, per esempio, a proposito di un terreno si diceva: da un minimo di seicento lire ad un massimo di mille lire a metro cubo. Quindi si prevedeva un minimo ed un massimo. E ciò era evidente, perché se un terreno era di una determinata natura occorreva un certo sforzo, una certa cifra; se il terreno, invece, era di una altra natura lo sforzo era diverso. Adesso, invece, siamo a 450 lire: cioè da mille lire, come massimo, siamo scesi a 450 lire.

PISANO (D.C.), Assessore all'agricoltura e foreste. Sono previste 800 lire, onorevole Melis!

MELIS G. BATTISTA (P.C.I.). Guardi, a me risulta, per esempio, che lo sbancamento di un terreno di qualsiasi natura e consistenza prima era a 600 lire, massimo mille, ora viene portato a 450 lire.

PISANO (D.C.), Assessore all'agricoltura e foreste. Io ho qui 800 lire, onorevole Melis!

MELIS G. BATTISTA (P.C.I.). Guardi, io ho: sbancamento di terreno da 600 lire, massimo mille, a 450 lire; scavi di terreno da 1400 a 700 lire. Quindi queste non sono riduzioni così, sono riduzioni di una certa consistenza.

PISANO (D.C.), Assessore all'agricoltura

ra e foreste. Scavi e sbancamenti eseguiti a mano su terreno di qualsiasi natura e consistenza, sia asciutto che bagnato, compreso palesemente il carico e il trasporto, eccetera eccetera, 800 lire. Lo scavo di fondazione, invece, è di 1400 lire.

MELIS G. BATTISTA (P.C.I.). Il fatto che rimane è che sia stata adottata una riduzione, mentre lei stesso dice che c'è una lievitazione dei prezzi in aumento. Questa è la cosa assurda. Adesso correremo ai ripari — lei dice — per rimediare la questione, ma non vi è dubbio che questo provvedimento è stato adottato, e che è un provvedimento assurdo, che cioè c'è una disparità di valutazione tra l'Ispettorato provinciale e l'Ispettorato compartimentale per la agricoltura. In queste cose noi dobbiamo avere un criterio di valutazione univoco, e decidere quale valutazione deve essere fatta, è compito della Giunta regionale, non è compito di altri. Se queste facoltà le abbiamo, dobbiamo anche avvalercene. Oppure ci sono interessi che non ci portano a fare queste cose, per cui diamo ad altri enti facoltà che non dovrebbero avere. E questi enti, anziché essere organi meramente esecutivi, diventano organi che in pratica decidono la politica agraria della Regione: si fanno allora interventi nel modo che si è detto, paternalistici, e si danno i contributi a chi si crede, invece di fare programmi che devono essere rispettati ed entro i quali ciascuno deve rientrare nei propri compiti. E per questo non posso essere soddisfatto della risposta.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza Concas - Puddu all'Assessore all'agricoltura e foreste. Se ne dia lettura.

FRANCESCONI, Segretario:

«i magazzini dell'Ente Risi di via Ozieri ad Oristano sono ancora colmi di 20.000 quintali di riso raccolto in Sardegna nella annata 1967-68; manca quindi praticamente la possibilità di immagazzinare il raccolto dell'annata 1968-69 che si annuncia discreta ed abbondante e che potrebbe superare i 20.000

quintali. I lavori per la raccolta del riso sono iniziati da diversi giorni e giungeranno a termine entro il mese corrente; per tale data devono essere sgombri i magazzini dell'Ente Risi perché il nuovo raccolto sia stivato e conservato convenientemente. Infatti il riso, dopo il raccolto, deve essere essicato e conservato in ambiente areato e deumidificato perché mantenga nel tempo tutte le sue qualità; un difetto di conservazione può provocare la "macchia" del riso che deprezza il prodotto per oltre la metà, perché da alimento per l'uomo si riduce ad alimento per gli animali. Alla conservazione opportuna del riso sono interessate alcune centinaia di agricoltori di Oristano, Simaxis, Cabras, Solarussa, Zeddiani che hanno investito un migliaio circa di ettari a riso e che ritraggono un incasso approssimativo di circa 600.000.000 di lire. Il reddito potrebbe essere dimezzato se il riso non venisse trattato e opportunamente conservato. La giacenza di 20.000 quintali nei depositi di Oristano (gli unici in Sardegna, dato che nella sola zona di Oristano si pratica la risicoltura) è causata dalla eccedenza della produzione italiana, eccedenza calcolata sul milione e mezzo di quintali a tutto il 1968. La drammatica situazione sarda potrebbe essere sbloccata con il trasferimento in continente di tutto lo stoccaggio esistente attualmente nei magazzini dell'Ente Risi. Non si appalesa, infatti, altra soluzione perché il placet dell'Ente Risi all'agricoltura perché conservi con i propri mezzi il riso che ha prodotto non è accettabile, anche se l'Ente riceve egualmente il prodotto e contribuisce sino all'80 per cento al pagamento del fitto del deposito privato; non è accettabile per la mancanza, nei magazzini privati, delle caratteristiche indispensabili per una perfetta conservazione. Esposto quanto sopra, i sottoscritti chiedono di interpellare l'Assessore regionale all'agricoltura per sapere quali provvedimenti intenda adottare con sollecitudine per ottenere dall'autorità governativa nazionale ed in particolare dall'Ente Nazionale Risi il trasferimento immediato della giacenza del riso sardo in depositi del continente per dare modo agli agricoltori sardi di immagazzinare nel depo-

sito di Oristano il raccolto che sta per concludersi. La presente ha carattere d'urgenza». (28)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Concas per illustrare questa interpellanza.

CONCAS (D.C.). L'interpellanza che io e l'onorevole Puddu avevamo presentato alcune settimane or sono ha perso di attualità, perché l'Assessore all'agricoltura ha provveduto con tempestività a quanto avevamo richiesto. La nostra interpellanza tendeva, infatti, a conoscere quali provvedimenti l'Assessore intendesse assumere per lo svuotamento dei magazzini dell'Ente Risi di Oristano, per permettere l'accumulo della produzione risicola del 1969. La tempestività dell'azione dell'Assessore ha consentito il magazzinaggio della produzione risicola di questo anno che si aggira sugli 80 mila quintali. Sono fatti salvi così gli interessi di alcune centinaia di agricoltori che vedevano il loro raccolto compromesso dall'impossibilità di magazzinaggio, dato che nei depositi dell'Ente Risi di Oristano erano ancora accumulati 20 mila quintali di riso della scorsa produzione. Il tempestivo trasporto a Vercelli del riso accumulato l'anno passato, sta permettendo il ricovero della produzione del 1969. Tale ricovero è reso indispensabile dalla necessità di essicare il prodotto per permetterne la conservazione ed assicurare al raccolto stesso un ambiente areato e ben deumidificato.

La coltura del riso, estesa soltanto nella piana attorno ad Oristano, è iniziata nel 1951, ed interessa una superficie di 1400 ettari. Ma potrà estendersi in un domani non lontano ad altre superfici con il progredire dell'irrigazione, dato che il riso è uno dei prodotti a più alta resa: 50-90 quintali ad ettaro e di sicura convenienza economica, spuntando un prezzo che va da 7500 a 8500 lire il quintale, prezzo remunerativo se paragonato a quello del grano. Il raccolto del riso deve però essere ancora convenientemente razionalizzato perché le operazioni di trebbia sono ancora legate alla disponibilità di essicatori; esistono

infatti ad Oristano soltanto quattro essicatori, uno dell'Ente Risi e tre di privati, mentre sarebbe opportuno accrescere il numero degli essicatori per consentire il raccolto rapido ed evitare le conseguenze del maltempo. Infatti si può trebbiare quella quantità di riso che può essere immediatamente essicata, perché, trascorse le 24 ore, per l'umidità contenuta nei covoni, il chicco si deteriora gravemente. Un essiccatore costa sui 5 milioni di lire ed il contributo per l'acquisto è consentito soltanto alle cooperative, mentre dovrebbe essere consentito anche ai privati. Per ovviare all'inconveniente si trebbia il riso sul campo quando è sicura l'opera essicante; ma il riso lasciato sui campi può subire danni a causa del maltempo. Quest'anno il tempo è stato abbastanza favorevole ma in altro periodo il raccolto è stato compromesso dalle eccessive precipitazioni, che non hanno permesso una trebbiatura rapida ed una essiccazione tempestiva.

Il provvedimento dell'Assessore all'agricoltura è valso a sanare la situazione e di questa sua azione i risicoltori dell'Oristanese sono pienamente soddisfatti. Essi confidano, inoltre, in ulteriori interventi dell'Assessorato all'agricoltura della Regione Sarda, interventi che valgano a ridurre il costo di produzione e quindi ad aumentare il reddito del prodotto. Vedrebbero, infatti, di buon grado un intervento teso (a somiglianza di quanto l'Assessore si appresta a fare per i bieticoltori) al sostentamento delle spese per il diserbo, che si aggira sulle 50 mila lire annue ad ettaro, diserbo effettuato con un liquido granulare che distrugge il «giavone», un'erba identica al riso. Un intervento finanziario per agevolare la spesa del diserbo porterebbe, di conseguenza, alla estensione della coltura del riso in altre zone della nostra Isola e ciò a beneficio degli agricoltori e dell'economia agricola della Sardegna.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore all'agricoltura e foreste ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

PISANO (D.C.), Assessore all'agricoltura

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

e foreste. Ringrazio l'onorevole Concas per la cortesia con cui ha voluto esprimere il proprio riconoscimento per l'operato dell'Assessore. In effetti, quando siamo venuti a conoscenza della grave situazione dei risicoltori di Oristano per l'impossibilità di utilizzare i magazzini dell'Ente Risi, siamo tempestivamente intervenuti e presso il Ministero dell'agricoltura e foreste e presso la direzione generale dell'Ente Risi. In quella circostanza abbiamo espresso la nostra preoccupazione per i gravi danni che potevano derivare ai risicoltori se non veniva risolto quel problema, trasferendo altrove i quantitativi di riso rimasti giacenti che a quella data ammontavano a 18.530 quintali. Debbo anche dire che l'intervento del Ministero dell'agricoltura e foreste è stato tempestivo presso la Direzione Generale della agricoltura della Comunità Economica Europea, perché fosse interessato il Comitato di gestione per le determinazioni di sua competenza che potevano essere assunte nelle due direzioni: o il trasferimento del riso in zone di utilizzazione industriale dell'Italia Settentrionale o la aggiudicazione di quelle quantità di riso per la esportazione. Non appena avuta l'autorizzazione, l'Ente Risi ha potuto organizzare il trasferimento del riso a Vercelli, trasferimento che ha avuto inizio il 21 ottobre, ed attualmente è ancora in corso con un ritmo di 5 mila quintali alla settimana. Senz'altro, quindi, si provvederà al ritiro di tutto il prodotto giacente. Intendo assicurare che, per l'avvenire, l'Assessorato interverrà per evitare che queste situazioni abbiano a ripetersi; verranno inoltre considerate con la massima attenzione le proposte suggerite dall'onorevole interpellante.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Concas per dichiarare se è soddisfatto.

CONCAS (D.C.). Pienamente soddisfatto.

PRESIDENTE. Seguono una interrogazione Melis G. Battista - Orrù - Maddalon e una interrogazione Zucca, entrambe all'Assessore all'agricoltura e foreste. Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

Interrogazione Melis Giovanni Battista (P.C.I.) - Orrù - Maddalon:

«per sapere se gli risulta: che non è ancora stato emesso il decreto per la denuncia di produzione di grano duro per il 1969; che a due mesi dal raccolto non si conosce quale organismo verrà incaricato delle pratiche relative all'integrazione del prezzo del grano mentre un gran numero di produttori attende il pagamento di quanto dovuto per la produzione dello scorso anno. I sottoscritti chiedono di conoscere l'azione svolta dall'Assessore per impedire il protrarsi di questa situazione che crea vivo malcontento tra i coltivatori dell'Isola». (39)

Interrogazione Zucca:

«per conoscere: a) se risponda al vero che alla data del 23 ottobre u.s. non erano pervenuti all'Ispettorato provinciale per l'alimentazione di Cagliari i moduli per le richieste di integrazione del prezzo del grano duro, mentre gli stessi sarebbero da tempo in dotazione della Federazione coltivatori diretti; b) se l'Assessore, qualora la notizia suddetta risponda al vero, non intenda chiedere al competente Ministero una proroga per la presentazione delle suddette richieste, per cui il termine di scadenza anziché al 31 ottobre sia fissato almeno al 30 novembre p.v. nonché l'immediato invio dei moduli necessari; c) se sia noto all'Assessore lo stato di agitazione proclamato dal personale dell'IPAL di Cagliari e la decisione di sospendere ogni lavoro riguardante l'integrazione del prezzo del grano e dell'olio, in considerazione del numero assolutamente insufficiente dei funzionari a disposizione dell'IPAL e della mancata corresponsione di particolari indennità per il lavoro straordinario necessario per il disbrigo delle pratiche di integrazione e, in caso positivo, quale azione intenda svolgere presso il competente Ministero per porre a disposizione dell'IPAL, in posizione di comando, personale amministrativo appartenente all'E.T.

F.A.S., anche in relazione al fatto che la recente indagine svolta dal Consiglio regionale ha accertato la presenza presso l'E.T.F.A.S. di un notevole numero di dipendenti del ramo amministrativo, sproporzionato alle necessità dell'Ente che ha esaurito le funzioni di ente di riforma; d) quale azione, infine, l'Amministrazione regionale intenda svolgere verso le categorie interessate per evitare che un numero notevole di produttori, per scarsa conoscenza delle leggi, delle modalità e delle scadenze in esse previste, non riesca a percepire l'integrazione del prezzo del grano o dell'olio, come è accaduto nel 1968. L'interrogazione ha carattere di urgenza per cui il sottoscritto gradirebbe risposta alla ripresa dei lavori del Consiglio regionale». (93)

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

PISANO (D.C.), Assessore all'agricoltura e foreste. Per quanto riguarda l'interrogazione degli onorevoli Melis, Maddalon e Orrù, devo far presente che la concessione della integrazione del prezzo del grano duro prodotto nel 1969, è stata disposta con decreto del 30 settembre 1969 n. 645 e pertanto capisco che alla data di presentazione della interrogazione — 21 settembre — gli interroganti non potevano esserne a conoscenza. Questa integrazione è pari a 2.173,50 lire per quintale, a favore dei produttori di grano duro singoli o associati che abbiano presentato la denuncia di semina, ai sensi del decreto ministeriale 15 febbraio 1969, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 51 del 26 febbraio 1969. Per ottenere questa integrazione di prezzo, i produttori debbono aver presentato, entro il 31 ottobre del 1969, domanda in duplice copia all'Ispettorato provinciale per l'alimentazione competente per territorio, con le modalità previste dal Decreto Ministeriale 2 ottobre 1969. Il Decreto per la denuncia di produzione del grano duro è stato emesso dal Ministero dell'agricoltura e l'organismo incaricato all'istruttoria e liquidazione della integrazione

del prezzo è l'Ispettorato provinciale per la alimentazione.

Non c'è dubbio che il ritardo con cui viene liquidata l'integrazione comunitaria reca grave disagio e notevole danno agli agricoltori interessati, che vengono così in possesso delle somme loro dovute con notevole ritardo rispetto ai raccolti già effettuati. E' quindi necessario che gli organi competenti emanino per tempo le disposizioni per le denunce di semina e per quelle di produzione; è necessario, inoltre, che l'accreditamento dei fondi a favore degli Ispettorati provinciali per la alimentazione avvenga con la dovuta tempestività.

Posso assicurare che — a questo fine — non mancherà il costante e deciso interessamento dell'Assessorato; interessamento che, peraltro, è stato svolto sia presso il Ministero dell'agricoltura che presso l'A.I.M.A., per sollecitare gli adempimenti di rispettiva competenza.

Per quanto riguarda la ristrettezza del tempo rispetto al termine di scadenza delle domande d'integrazione prezzo, l'Assessorato ha — a suo tempo — interessato gli organi competenti per la concessione di una adeguata proroga. (Questa risposta interessa anche l'onorevole Zucca). Il Ministero dell'agricoltura e delle foreste ha aderito ad un emendamento che prevede la proroga al 1° dicembre 1969 del termine di scadenza. Questa decisione è stata manifestata dal rappresentante del Governo presso la competente Commissione della Camera dei Deputati, in sede di esame del decreto legge 30 settembre 1969, n. 465, per la sua conversione in legge. Questo mi è stato comunicato telegraficamente dal Ministro Sedati.

Dal suo canto l'Assessorato all'agricoltura ha avvertito — in tempo utile — con un comunicato stampa gli agricoltori interessati che le domande di concessione della integrazione prezzo del grano duro raccolto nel 1969, dovevano essere comunque presentate entro il termine prescritto del 31 ottobre 1969, per evitare, nel caso di mancata proroga, la perdita dei benefici. Ai cerealicoltori è stato fatto presente anche che le domande — ove non

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

fossero stati disponibili i moduli prescritti — potevano essere presentate in carta semplice, seguendo lo schema riportato nel Decreto Ministeriale che ho già citato, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 253 del 6 ottobre, che è visibile presso tutti i Comuni dell'Isola; in un secondo tempo le domande, a cura degli organi istruttori, sarebbero state riprodotte sui modelli regolamentari.

Per quanto riguarda, invece, le richieste dell'onorevole Zucca, io posso dare alcune informazioni scusandomi però se non potrò essere molto preciso perché, avendo avuto soltanto adesso il testo della interrogazione, non ho con me molti dati. Mi chiede se è vero che alla data del 23 ottobre non erano pervenuti all'Ispettorato provinciale per la alimentazione di Cagliari i moduli per la richiesta di integrazione, mentre la federazione dei coltivatori diretti ne era già in possesso. Quando ho saputo della mancanza di questi moduli ho immediatamente convocato il Direttore dell'Ispettorato provinciale per la alimentazione di Cagliari, il quale mi ha comunicato che erano pervenuti soltanto quattromila moduli e che egli, tempestivamente, aveva interessato il Ministero per l'invio di un ulteriore quantitativo di moduli. A questo riguardo ho fatto presente al Direttore dell'Ispettorato che, a mio giudizio, i moduli potevano anche stamparsi *in loco*, ma mi è stato risposto che l'Ufficio non ha alcuna possibilità e che quindi si doveva seguire questa prassi. Ho comunque detto che tutte le Amministrazioni comunali dovevano essere in possesso di un numero di moduli adeguato alla richiesta dei coltivatori diretti interessati.

Per quanto riguarda la proroga ho già detto poco fa che mi sono messo immediatamente a contatto e con il Ministro Sedati e con il Direttore generale del Ministero dell'agricoltura, ed il Governo ha tenuto conto di questa richiesta. Ho ricevuto avantieri un telegramma del Capo gabinetto del Ministro all'agricoltura il quale dà una ulteriore assicurazione.

Per quanto, poi, riguarda lo stato di agitazione del personale dell'IPAL che lamenta

la carenza di personale e quindi l'impossibilità dell'Ufficio ad esaminare e definire questo enorme quantitativo di pratiche, debbo dire che ho trattato anche questo argomento con lo stesso Direttore dell'Ufficio il quale mi ha effettivamente confermato l'impossibilità di andare avanti. Mi pare di ricordare che presso l'IPAL sono comandati sei dipendenti dell'Ente di Sviluppo. Io mi sono ripromesso di intervenire, appunto, presso il Ministero e presso l'Ente di Sviluppo perché questo personale venga confermato nel comando e perché l'Ispettorato venga potenziato al fine di metterlo nelle condizioni di far fronte a questi nuovi compiti.

Per quanto poi riguarda l'ultima richiesta, cioè quale azione l'Amministrazione regionale intenda svolgere verso le categorie interessate per evitare che un numero notevole di produttori, per scarsa conoscenza delle leggi, eccetera, non riesca a percepire l'integrazione, io debbo dire che l'Assessorato intanto si è sempre preoccupato di informare con comunicati stampa le categorie interessate; l'Assessorato però è convinto che occorra effettivamente un rapporto diverso. E' per questo che nella predisposizione del bilancio si è previsto di destinare una ulteriore somma nel capitolo relativo alla legge n. 7 al fine di realizzare una collaborazione più stretta da parte delle organizzazioni di categoria. Mi riprometto anche di convocare i responsabili delle organizzazioni interessate per esaminare con loro questi problemi che periodicamente si ripropongono. Adesso abbiamo la integrazione del grano duro, ma potremmo anche parlare delle pratiche per i mutui quinquennali previsti dalla 38; per questi, per esempio, ho convocato i Direttori delle Banche e, con mia somma sorpresa, non sono riuscito a smentirli. Mi sono reso conto, e mi hanno dimostrato, che si trovano nell'impossibilità di definire centinaia e centinaia di pratiche perché, pur chiamati, gli interessati non si presentano per definire l'operazione. E ci sono, per esempio, delle cambiali per circa un miliardo e 400 milioni scadute in portafoglio dei Consorzi Agrari.

Questo è uno dei problemi, ma ne esisto-

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

no altri. Uno dei modi, probabilmente, onorevole Zucca, di intervento, potrebbe essere quello di sostenere lo sforzo, ma a patto che sia uno sforzo reale e concreto da parte delle organizzazioni in questa azione di sensibilizzazione, di informazione dei propri organizzati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole G. Battista Melis per dichiarare se è soddisfatto.

MELIS G. BATTISTA (P.C.I.). Anche per l'interrogazione di prezzo, sia per quanto riguarda il grano duro, sia per quanto riguarda l'olio, assistiamo a dei ritardi ingiustificati. Ora, è noto che il grano duro è un prodotto tipico dell'Italia meridionale (adesso, si dice, che lo stiano coltivando anche nella Val Padana), che ha una maturazione precoce: entro luglio il grano è raccolto. Bene, il decreto per gli adempimenti relativi alla integrazione prezzo viene emesso alla fine di settembre. Ecco in che situazione siamo. Fatto il raccolto — il collega Zucca lo ha detto — non ci sono moduli, e le organizzazioni, che non hanno mezzi, devono provvedere loro a stamparli, facendo debiti. Non hanno i mezzi di cui può disporre un Ente pubblico per arrivare in tutti i paesi per imporre l'intervento dei Sindaci, perché si deve anche dire che i Sindaci, di fronte alle nostre organizzazioni, fanno quello che vogliono: quelli che hanno sensibilità certe cose le fanno, quelli che hanno meno sensibilità non le fanno; e ci troviamo in questa situazione. Per il pagamento dell'integrazione, non di quest'ultima annata, ma dell'annata decorsa, si è fatto uno sforzo alla vigilia delle elezioni, e si è liquidata una certa parte, ma il resto è stato ancora procrastinato di tre-quattro mesi, e ci sono ancora dei produttori che devono avere l'integrazione. Il modo come si procede è, a dir poco, di disprezzo: un modo che non tiene conto delle annate e dell'attività del contadino.

Intanto il Decreto ministeriale fissa dei minimi e dei massimi da stabilirsi attraverso le Commissioni provinciali, per cui se un con-

tadino anziché produrre entro quella media, non so, 15 quintali ad ettaro, produce 20 quintali ad ettaro, ha un sacco di contestazioni perché deve dimostrare come mai, in una zona dove la media è di 15 quintali ad ettaro, lui ne ha prodotto 20 quintali. E quindi ci sono gli accertamenti, e succederà quello che è successo, per esempio, a Tuili due anni fa, che hanno contestato perché mancava al conto mezzo quintale di grano; oltre al ritardo normale hanno ritardato un altro anno per pagare l'integrazione, e i produttori hanno corso il rischio di non avere la integrazione, perché in tutto il conteggio, nelle ricevute da allegare, tra quelle date per l'affitto, quelle date per la trebbia, e quelle date al mungnaio mancava mezzo quintale di grano su una partita magari di 100 quintali. E' il sistema che è sbagliato, perché quelle medie sono state fissate in modo troppo approssimativo, tanto da dare luogo a queste situazioni.

In altra interrogazione noi abbiamo chiesto di sapere qual è l'organismo che si incarica di questo servizio. E' l'A.I.M.A.; il decreto dice l'A.I.M.A. Perché? Perché prima era l'A.I.M.A.; poi è stato l'Ente di sviluppo, poi si ritorna all'A.I.M.A. Ma, dico: queste cose le dobbiamo definire una volta per tutte. Certo, l'Ente di sviluppo non riuscirà a sostituire i consorzi di bonifica inadempienti, ma si tratta sempre di un organismo governativo, statale, che dovrebbe dare garanzie di per se stesso per fare queste cose in modo corretto; è un ente nel quale l'Assessore può intervenire per richiamarlo all'assolvimento dei suoi compiti. Noi sostituiamo l'A.I.M.A. con l'Ente di sviluppo, ed il risultato qual è? Che la liquidazione dell'integrazione avviene con tre mesi di ritardo rispetto al ritardo che già aveva creato l'A.I.M.A. nel mese precedente; in più, l'esperienza che aveva acquisito l'A.I.M.A. è andata persa col cambiamento del servizio e col suo trasferimento all'Ente di sviluppo. Ecco l'assurdità. Sono però cose alle quali si può ovviare. Ora che abbiamo saputo che è intervenuta la proroga, non solo bisogna accelerare le istruttorie delle pratiche, ma bisogna sollecitare l'arrivo

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

dei quattrini, perché molte volte succede che le pratiche sono istruite, ma i mezzi non ci sono. Quindi, anche a questo riguardo, è necessario un intervento più puntuale della Giunta: che queste cose vengano seguite più da vicino e che la collaborazione delle organizzazioni sia chiesta ma in modo da ottenerla, perché le organizzazioni hanno tutto l'interesse che queste cose vadano in un certo modo. Questa collaborazione ci può essere, se attuata nell'interesse dei produttori.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Zucca per dichiarare se è soddisfatto.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Credo, egregio onorevole Assessore, che, nel prendere atto delle cose che lei ci ha detto, vediamo confermati anche in questa occasione i sistemi che vigono in Italia nell'attuazione delle leggi: sono sistemi molto allegri e spensierati, che si adottano non già per favorire le categorie ma per, direi, evitare che le categorie si possano giovare anche di alcuni provvedimenti che danno dei benefici. Quando un Governo, che dovrebbe essere un Governo responsabile, emette un decreto il 30 settembre e poi fissa come data di scadenza per la presentazione delle domande il 31 ottobre, beh, c'è da dubitare della salute psichica di qualche Ministro, perché è semplicemente assurdo e ridicolo che un provvedimento che riguarda centinaia di migliaia di produttori in Italia, possa essere applicato nel giro di un mese; cioè la gente deve venire a conoscenza che c'è il decreto, deve conoscere le modalità con cui il decreto va attuato e, nel giro di un mese, deve presentare addirittura le domande sui moduli che non si trovano, perché non sono stati distribuiti. Infatti, al 31 di ottobre — posso darne conferma — l'Ispettorato per la alimentazione, che deve ricevere i moduli compilati dagli agricoltori per fare l'istruttoria, non era ancora in possesso dei moduli, o ne aveva in misura così insufficiente che dopo pochi giorni mancavano del tutto. E guardate, se non si ottiene la proroga del termine del 31 ottobre (che è un termine tassativo), chi non ha presentato la domanda in

quel determinato modulo, in quella determinata formula, entro quella data, non avrà più diritto all'integrazione del prezzo del grano, così come l'anno scorso è avvenuto per l'integrazione del prezzo dell'olio. Sembra quasi che questi provvedimenti siano attuati in modo tale da impedire che gli agricoltori (notissimi miliardari sardi) che producono il grano duro o l'olio di oliva non abbiano neppure quella quota di sovrapprezzo che è data per evitare che, anche in queste produzioni, si arrivi al totale fallimento. Come procedono le cose? 30 settembre il decreto, 30 ottobre il termine di scadenza per la presentazione delle domande, moltissimi agricoltori che non hanno avuto i moduli. Li hanno richiesti e non li hanno avuti per cui ci sono certamente migliaia di produttori in Sardegna che a tutt'oggi non hanno potuto presentare la domanda per ottenere l'integrazione del prezzo del grano.

L'altra questione riguarda l'IPAL che ha sei funzionari di ruolo che dovrebbero esaminare migliaia e migliaia di domande, fare l'istruttoria e dare il beneplacito poi per la liquidazione: cioè tutte cose che è assurdo possano fare in così breve tempo. Ma la cosa grave, egregio Assessore — pur prendendo atto del suo intervento tempestivo per far prorogare i termini — è che la Regione è assente, fino a questo momento, dall'attuazione delle leggi statali. Ora è vero che non è una legge nostra, l'integrazione del prezzo del grano e dell'olio; è vero che i soldi non sono nostri; ma una Regione autonoma, un po' più responsabile del Governo, che cosa dovrebbe fare? Deve mettere in condizioni gli agricoltori sardi, tutti, di beneficiare di questa integrazione del prezzo del grano e dell'olio. Deve sostituirsi allo Stato in tutte queste carenze, dimostrare cioè che anche il decentramento amministrativo di cui la autonomia è uno strumento, evidentemente, serve a questo fine.

Intanto si deve far sapere alla gente che esiste il decreto, che anche quest'anno posso ottenere l'integrazione del prezzo del grano. Dice l'Assessore: impinguare il capitolo che si riferisce alla legge numero 7 in modo da mettere le organizzazioni contadine in

condizioni di fare maggiore propaganda. Questo però è un aspetto del problema, perché io sono d'accordo di utilizzare al massimo anche le organizzazioni contadine, però noi dobbiamo avere maggiori garanzie dagli enti pubblici. Che cosa fanno i Comuni, per esempio, per portare a conoscenza degli agricoltori, dei coltivatori che esiste un decreto, che esistono dei termini di legge e così via? Non fanno nulla, praticamente. C'è un collegamento tra l'Assessorato agli enti locali, per esempio, e l'Assessorato all'agricoltura per questo problema? Io dico addirittura che probabilmente si doveva approvare una legge per dare dei contributi a fondo perduto ai Comuni, proprio per portare a conoscenza della gente le leggi regionali, le leggi statali che, come questa, per esempio, dell'integrazione del prezzo del grano, riguardano vaste categorie. Mettere i manifesti nei paesi: non lo fa nessuno. La Regione stampi i manifesti, santo cielo! Non ci vuole molto: si mandano ai Comuni e si fanno affiggere in modo che la gente li legga. Comunicati alla stampa, alla radio, tutti i mezzi di informazione che possiamo avere sia per le leggi nostre, sia per le leggi statali, mettiamoli in movimento, soprattutto quando ci sono dei termini perentori come questi della integrazione del prezzo del grano, in modo che nessuno, alla fine, abbia da perdere decine di biglietti da mille, e qualcuno anche centinaia di biglietti da mille, secondo quanto produce. Oltretutto, così facendo, non solo si danneggia il singolo, ma si danneggia l'economia sarda, perché sono tutti milioni in meno che l'economia sarda introita dall'esterno.

Per l'IPAL, poi, che cosa si fa? Io non concordo molto che l'AIMA sia più perfetta dell'ente di sviluppo; intanto l'AIMA non esiste (anche questo è un ente fantascientifico), esiste a Roma, poi in concreto si serve degli Ispettorati per l'alimentazione, cioè di organi vecchi, decrepiti e senza funzionari; quello di Cagliari, per esempio, ha solo sei funzionari per servire decine di migliaia di persone che fanno la domanda di integrazione del prezzo del grano o del prezzo dell'olio. L'Ente di sviluppo ha 1.100 dipendenti, mi pare, o forse

di più, di cui 7-800 del ramo amministrativo, che credo non facciano niente... non dico tutti, ma almeno la metà non fanno niente, salvo durante le elezioni quando fanno la propaganda per determinati candidati della Democrazia Cristiana: ma è un lavoro saltuario, non è un lavoro permanente. Allora, perché almeno al di fuori del periodo elettorale non utilizziamo questi funzionari per sbrigare le pratiche degli agricoltori? C'erano tre o quattro comandati dell'ETFAS presso l'Ispettorato per l'alimentazione di Cagliari: li hanno richiamati o li vogliono richiamare. Per fare che cosa? Per non far niente! La motivazione qual è? Siccome gli altri non fanno niente, non è giusto che questi quattro lavorino. E la cosa si capisce per il criterio di eguaglianza di fronte alle leggi, perché ricevono lo stesso stipendio. La gran parte non lavora, alcuni lavorano, si capisce che questi che lavorano protestano: «Come mai noi quattro lavoriamo e gli altri 200 non fanno niente?». Io capisco che c'è una rivendicazione anche di carattere sindacale in questo, di non far niente perché non fanno niente gli altri, però capisco anche che non si può andare avanti di questo passo.

E allora ecco la necessità di affidare all'Ente di sviluppo direttamente il disbrigo di queste pratiche, e non solo la liquidazione. Perché c'è un'altra stranezza: mentre l'istruttoria è fatta dall'Ispettorato per l'alimentazione, la liquidazione è fatta dall'Ente di sviluppo; chissà perché! Cioè l'Ispettorato per l'alimentazione fa l'istruttoria, riceve le domande, dà i moduli e così via; fatta l'istruttoria, chi deve liquidare non è più l'Ispettorato per l'alimentazione ma è l'Ente di sviluppo. Affidate allora tutto all'Ente di sviluppo che avendo ragionieri, dottori in leggi, avvocati, falliti eccetera, qualcosa può fare, praticamente. Faccia anche l'istruttoria oltre che la liquidazione e in questo modo darà lavoro a degli impiegati, molti dei quali hanno voglia di lavorare. Perché non è che tutti non abbiano voglia di lavorare, l'abbiamo visto; hanno protestato anche presso la Commissione d'inchiesta dell'ETFAS: molti vorrebbero lavorare, non c'è niente da fare poveracci, e

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

che debbono fare? Allora si capisce che si lasciano tentare, ripeto, in campagna elettorale; non hanno niente da fare e così si buttano. Io ho visto una cena offerta da un nostro collega in un ristorante di Cagliari durante la campagna elettorale; c'erano circa 150 funzionari dell'ETFAS di vario rango, pronti a lanciarsi nella mischia per procurare preferenze a quei tre o quattro consiglieri che sappiamo eletti anche attraverso la propaganda di questo ente.

E allora: Assessore nuovo, auguriamoci vita nuova. La Giunta è vecchia, ma l'Assessore è nuovo: almeno in agricoltura, attendiamoci qualcosa di nuovo verso l'ETFAS. Per evitare tutte queste incongruenze, queste assurdità, almeno qui da noi, facciamo le cose un po' meglio, facciamo sapere alla gente che c'è l'integrazione del prezzo del grano e dell'olio, utilizziamo gli strumenti che abbiamo, e così diamo anche da lavorare a questa povera gente che è pagata e non ha niente da fare mentre vorrebbe lavorare... se non tutti, almeno buona parte. In questo modo io credo che verremmo incontro alle esigenze degli impiegati dell'ETFAS e verremmo incontro, soprattutto, agli agricoltori della Sardegna molti dei quali non hanno percepito l'anno scorso l'integrazione del prezzo del grano e del prezzo dell'olio proprio perché ignoravano, in concreto, non tanto che c'era l'integrazione quanto la documentazione da presentare e i tempi di scadenza. Quindi non mi dichiaro soddisfatto; prendo solo atto della risposta attendendomi dall'Assessore che a tutte queste cose ponga riparo dopo vent'anni di vita della Regione. E' maggiorenne, quindi deve vedere un po'...

PRESIDENTE. Segue una interrogazione Marica - Raggio - Birardi, al Presidente della Giunta. Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

«per sapere se non ritenga di sollecitare un intervento del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile teso ad ottenere la revoca della recente decisione dell'Alitalia di

far pagare ai passeggeri, oltre il prezzo del biglietto aereo, anche una nuova tariffa supplementare di lire 800 per il trasporto sui pullmanns dal terminale all'aeroporto di Fiumicino, e viceversa, cosicché il costo complessivo del viaggio viene gravato da un onere ulteriore di lire 1.600. Ciò comporta un aumento di circa il 15 per cento della tariffa, con grave pregiudizio per i viaggiatori sardi, che sono tra i più colpiti dal generale incremento dei prezzi e dal crescente costo della vita». (4)

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

BRANCA (P.S.I.), Assessore ai trasporti e turismo. In data 4 luglio 1969 l'Assessorato regionale ai trasporti e turismo interveniva presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile perché venisse mantenuto inalterato il livello delle tariffe già in vigore e comprensivo del trasporto aereo e di quello terrestre tra l'aeroporto di Fiumicino ed il «terminal», in quanto con l'abolizione del trasporto gratuito terrestre sostanzialmente si registrava un aumento della tariffa aerea di circa il 7 per cento.

Il predetto Ministero precisava che la materia del trasporto in superficie dei passeggeri dei servizi aerei è regolata dall'articolo 14 della convenzione stipulata tra lo stesso Ministero e la Società Alitalia. Il citato articolo 14 prevede che l'obbligo della Società Alitalia di provvedere al trasporto di superficie dei passeggeri cessi al momento della istituzione dei servizi pubblici regolari. Essendo stato attivato un servizio pubblico ordinario, i passeggeri sono tenuti di fatto ad usufruire di detto servizio.

Circa il mantenimento del precedente livello tariffario per i servizi interessanti la Sardegna, il predetto Ministero precisava che il provvedimento di esonero dell'Alitalia dall'obbligo del trasporto di superficie aveva carattere generale per tutto il territorio nazionale e, pertanto, non poteva aderire alla proposta formulata.

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

L'Assessorato non ha ritenuto soddisfacenti queste risposte ricevute dagli organi che ha interessato ed è ulteriormente intervenuto sollecitando e sostenendo le sue buone ragioni per il ripristino del servizio gratuito o la riduzione del prezzo del trasporto aereo.

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

MARICA (P.C.I.). Signor Presidente, io prendo atto dell'intervento tempestivo del rappresentante della Giunta presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile teso ad ottenere quello che noi chiedevamo e che corrispondeva agli interessi dei viaggiatori sardi, posto che, nella misura indicata dall'interrogazione, il trasporto in pullman inciderebbe in misura sensibile sul costo complessivo del biglietto. Sono d'accordo con l'onorevole Assessore Branca quando dice che l'Assessorato insisterà per ottenere la revoca del provvedimento; non riesco però a capire perché, improvvisamente, il Ministero debba consentire l'applicazione di una vera e propria taglia sul biglietto di trasporto, taglia che colpisce i viaggiatori sardi in misura particolare. Anche la giustificazione che viene portata in relazione all'articolo 14 della convenzione (e qui lasciamo stare il fatto che, essendo l'Alitalia, se non vado errato, una azienda con partecipazione IRI eccetera, eccetera, potrebbero fare anche convenzioni che tutelano gli interessi pubblici) non è convincente. Non capisco, tra l'altro, la novità assurda della tariffa che, secondo il calcolo che facevano alcuni organi di stampa, incide in una misura di gran lunga superiore al costo delle tariffe di tutte le autolinee esistenti sul territorio nazionale. L'assurdità maggiore del provvedimento è questa: 800 lire per quanti chilometri? Quanti sono da Roma a Fiumicino? Non so, saranno una trentina di chilometri! Credo che non esista su nessuna linea né automobilistica né ferroviaria una tariffa di questa entità. Ecco, di qui, l'assurdità del provvedimento. Per cui io credo che l'Assessorato farà bene ad insistere perché questa

taglia imposta ai passeggeri della Sardegna che usufruiscono dei mezzi dell'Alitalia per i viaggi a Roma venga abolita.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Melis Antonio - Floris - Rojch - Baghino al Presidente della Giunta e agli Assessori al lavoro ed ai trasporti. Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

«per conoscere i supposti gravi motivi che hanno determinato i recenti licenziamenti di sei dipendenti della Società CISA che gestisce i servizi di autolinee di Carbonia. Gli interroganti ritengono tale fatto sommamente grave e lesivo sia della dignità del personale dipendente della CISA nonché offensivo nei confronti dell'Amministrazione regionale la quale ha per diverso tempo elargito contributi a favore della suddetta società quasi esclusivamente nell'intento di evitare tali incresciosi fatti che denunciano un diffuso malcostume da parte di certe categorie imprenditoriali. La presente interrogazione ha carattere di urgenza». (2)

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

BRANCA (P.S.I.), Assessore ai trasporti e turismo. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la vertenza sorta nel marzo 1969 tra la Società CISA ed il dipendente personale riguardava, come lor signori ricordano, la asserita mancata applicazione, da parte della società CISA, di alcuni istituti contrattuali e normativi in materia di stato giuridico e trattamento economico del personale.

Dopo alcuni incontri tenutisi tra le parti presso l'Associazione Provinciale degli Industriali, verificatesi alcune manifestazioni di sciopero e l'occupazione dei locali aziendali, il Consiglio di amministrazione della società CISA deliberava di licenziare sei dipendenti. In conseguenza venne sospeso l'esame della vertenza in corso tra le parti.

A seguito dell'opera di mediazione svolta

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

sia dall'Assessore ai trasporti *pro tempore* sia dal Presidente della Giunta regionale, il Consiglio di amministrazione della società revocava il licenziamento di cinque dei sei dipendenti già licenziati. Il caso dell'agente solo licenziato è tutt'ora oggetto di contatti tra l'Amministrazione regionale e gli organi responsabili della società CISA. Ed io assicuro gli onorevoli interroganti che sarà cura del mio Assessorato insistere per la tutela degli interessi di questo lavoratore licenziato.

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

MELIS ANTONIO (D.C.). Signor Presidente, prendo atto delle dichiarazioni dell'Assessore sull'intervento dell'Amministrazione regionale in ordine alla vertenza tra la società CISA e i dipendenti. Quello che ha mosso noi, il sottoscritto con gli altri colleghi, a presentare la interrogazione, è un fatto veramente, a nostro giudizio, grave: nel momento in cui si tratta tra i dipendenti e l'azienda, il Consiglio di amministrazione licenzia i dipendenti perché portano avanti un'azione sindacale. Questo è veramente grave. Abbiamo fatto presente che queste aziende vanno attentamente seguite dall'Amministrazione, soprattutto per quanto riguarda la concessione dei contributi. E noi ribadiamo qui, così come avevamo fatto nella discussione per la Commissione operaia, che queste aziende non meritano, se non rispettano almeno le norme elementari dei contratti di lavoro ed anche delle libertà sindacali all'interno dell'azienda, non meritano nessuna agevolazione, nessun contributo da parte della Regione.

BRANCA (P.S.I.), Assessore a trasporti e turismo. E' anche il pensiero dell'Assessore.

PRESIDENTE. Seguono una interpellanza e due interrogazioni al Presidente della Giunta e all'Assessore ai trasporti sulle assistenze sanitarie sulle navi della Tirrenia. Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

Interpellanza Melis Giovanni Battista (P. S.d'A.):

«per sapere se e come intendano intervenire per risolvere il problema rappresentato dalla grave carenza dell'assistenza medica sulle navi che collegano, in servizio passeggeri, la Sardegna con la Penisola. L'assenza di un servizio di pronto soccorso e di una adeguata scorta di medicinali su navi che, viaggiando tutta la notte, trasportano spesso oltre mille passeggeri sofferenti, ha determinato frequentemente situazioni angosciose ed orgasmo non solo tra i familiari per le complicazioni che si determinano e che abbisognano di intervento immediato. Le navi di linea, invece, viaggiano senza medici di servizio continuo onde si crea la impossibilità di fronteggiare situazioni drammatiche, talvolta mortali. La presente interpellanza ha carattere di urgenza». (18)

Interrogazione Lippi:

«considerato che il grave episodio mortale verificatosi a bordo della motonave Karalis in servizio da Portotorres a Genova propone in termini drammatici il delicato problema della assistenza sanitaria sulle navi facenti servizio passeggeri da e per la Sardegna; il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente della Giunta regionale per conoscere quali iniziative intenda promuovere affinché ai cittadini della Sardegna — così frequentemente costretti a servirsi dei trasporti marittimi pubblici e privati per trasferirsi nel continente italiano con traversate la cui durata varia da un minimo di 8 ore ad un massimo di 20-22 ore — sia garantito un minimo di assistenza medica. Considerato che a giudizio dell'interrogante la manifestazione morbosa che ha improvvisamente colpito la piccola Consolata Mocchi deceduta il 2 settembre sulla «Karalis» poteva essere superata per il pronto intervento di un medico di servizio, nel sottolineare la gravità dell'episodio che raggiunge i limiti della assurdità in un Paese

che si dice civile e che vuole essere alla avanguardia del progresso sociale e tecnologico, il sottoscritto chiede al Presidente della Giunta se non ritenga giunto il momento di intervenire con la massima energia possibile affinché abbia a cessare una volta per tutte la degradante situazione di discriminazione colonialistica nella quale, nonostante l'autonomia, vive il popolo di Sardegna più che mai mortificato nei suoi fondamentali diritti. L'interrogazione ha carattere della massima urgenza». (18)

Interrogazione Granese - Usai - Mistroni:

«per conoscere se, dopo il drammatico evento verificatosi di recente sulla motonave "Karalis", col decesso della bambina Costantina Mocci, rimasta priva di assistenza medica durante la traversata, non ritenga di dover intervenire presso i Ministeri competenti affinché per il futuro vengo assicurato un efficiente servizio di assistenza medica a bordo delle navi di linea che collegano la Sardegna al Continente e nei relativi scali, considerato il rilevante numero di passeggeri che dette navi sono abilitate a trasportare e la durata del viaggio e più in generale per ovviare allo stato di disagio e di pericolosità derivante dalla grave inadeguatezza del servizio dei trasporti marittimi». (37)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Giovanni Battista Melis per illustrare la sua interpellanza.

MELIS G. BATTISTA (P.S.d'A.). Io non ho bisogno di fare una lunga illustrazione per fatti che tutti conosciamo e che si commentano da sé. La verità è che tutto l'indirizzo delle società che hanno in Sardegna una presenza così essenziale come la Tirrenia deve essere rivisto. In quest'Isola che non ha autostrade, che non ha strade ferrate, che deve superare il fossato del mare, noi dovremmo essere agevolati ed avere le soluzioni più moderne e quelle che più facilmente consentono che entriamo in circolo nel più vasto mondo. Invece la verità è che subiamo questo isola-

mento nei termini più mortificanti e più arretrati. Io non voglio adoperare frasi troppo esasperate perché parrebbe che ci si esalti nell'impostazione, direi, oltranzista sprecando parole che a un certo punto annoiano perché sono abusate; ma più grave è l'abuso che si subisce, la continuità di questo abuso e la impossibilità di superarlo. Che si possa immaginare un collegamento tra la Sardegna e il Continente così aleatorio e così costantemente deficitario (vedete che adopero delle frasi emulsionate); che si possa consentire il traghettamento, che pure vale la spesa della Regione, vale anche l'intervento e il contributo dello Stato, senza mettere in atto quelle soluzioni, le più elementari: di assistenza, di igiene, di tranquillità, di sicurezza, che sono necessarie, indispensabili, tanto da condizionare qualche volta la sopravvivenza fisica; che si possa consentire questo, che questo avvenga ancora oggi, nel tempo nostro, mi pare assurdo! Perché non è a dire che queste siano le cose che si presentano oggi come un fatto nuovo: l'abbiamo sempre detto. L'altro giorno ho letto una interpellanza dell'onorevole Carrus sulle ferrovie, in cui veramente il fervore protestatario aveva un rilievo esplosivo, ribellistico. Io gli vorrei mandare un mio discorso di 25 anni fa in cui quei problemi erano posti, a cominciare dal fatto che la linea ferroviaria da Olbia a Cagliari impiega oggi un'ora di più di 30-40 anni fa, anche se oggi un po' di carciofi si trasportano, e quindi un acceleramento almeno per questo sarebbe necessario. Ecco, lui chiede doppi binari, elettrificazione, tutte queste belle cose, tutte cose usate, abusate: non c'è che da sparare di fronte all'assenza che diventa beffa, e alla beffa che noi subiamo sorridendo di queste cose. Noi dobbiamo sorridere, perché dovremmo spararci noi! La verità è questa: lo Stato ci ride.

Io vi manderò un discorso in cui Corbellini mi aveva dato certe risposte, lui, che diceva che ormai i mezzi di comunicazione erano modernissimi, tanto è vero che era arrivato ad Elmas con un jet, lui, signor Ministro. Bella scoperta, bella prova, questa è una beffa ulteriore! Perché dimostra che i mezzi

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

ci sono, e il Ministro li ha anche collaudati. Io mi sarei augurato che fosse caduto; poveretto, è morto di malattia pochi giorni fa, ma gliel'ho anche detto questo: gliel'ho detto così, con la bava alla bocca.

Ahimè, torniamo alla Tirrenia, perché quell'altro discorso ci porterebbe lontano: non siamo riusciti neanche a fare il doppio binario da Cagliari a Decimo che avrebbe alleggerito il traffico, almeno in quel tratto, per le coincidenze verso la zona di Iglesias, eccetera. Neanche quello, non c'è una officina, non c'è nulla di rinnovato, siamo nell'arretratezza più paurosa, però ci sono i caudatari che presentano, difendono (erroneamente, perché non è questo il modo di difendere posizioni di potere) che si dichiarano soddisfatti. Troppo è stato fatto: quanto di più di quanto veramente non si dovrebbe fare! Soddisfattissimi, sempre soddisfatti quando si può sostenere un cadregghino e non saltare dalla sedia che scotta, ma i problemi non sono risolti. Io lo dico con molta amarezza e con molta franchezza, direi, colpevole io stesso di non avere il senso delle reazioni e delle ribellioni con cui la gente ci può far credito e magari seguirci.

Ora, io stesso ho viaggiato sulla nave con mia moglie che soffre di cuore che tornava dalle visite specialistiche, cioè una donna in pericolo di vita. Tutta la notte disperato, ho avuto io il mal di cuore, mi sono sentito molto male, sono rimasto una settimana fuori gioco perché avevo il senso dell'impotenza di salvare una vita.

Ho parlato in prima persona, se permettete, perché questo vale tutto l'argomento, è una cosa che ho sofferto io. Non c'era niente, uno che ti desse una pastiglia. Se prendesse un accidente a uno degli uomini più responsabili di quelli che ritardano ad occuparsene e che non vanno a parlare coi pugni in faccia di fronte ai potentati della Tirrenia... ho visto che hanno licenziato (ecco, queste sono le reazioni) il comandante di una nave, di un transatlantico perché non aveva reso gli onori all'esponente massimo della società di navigazione; sì della nave ammiraglia italiana, pochi giorni fa. Ma qua non si reagisce mai,

anche quando il problema è di giustizia elementare; qua si accetta sempre tutto e si rinvia all'anno venturo. L'anno venturo ci prenderemo a pugnolate per metterci su una nave, perché? Perché nessuno può venire qua se non al rischio di trovarsi confinato, e magari fossero confinati chi dico io, almeno quelli avrebbero una certa reazione!

Scusatemi, questo è un argomento che annoia e allora, per dargli un certo tono sensibilizzato, ho adoperato questo linguaggio; ma voi mi scuserete e, credete a me, non ho neanche fiducia che il problema sarà risolto.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai trasporti e turismo ha facoltà di rispondere alla interpellanza ed alle interrogazioni.

BRANCA (P.S.I.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non appena a conoscenza del luttuoso incidente avvenuto nella notte tra il 2 e il 3 settembre scorso a bordo della motonave Karalis, l'Amministrazione regionale si è immediatamente preoccupata di interessare il Ministero della marina mercantile, il quale ha subito disposto che il capo dei servizi sanitari della Società «Italia» (la maggiore del gruppo FINMARE, come è noto a tutti gli onorevoli consiglieri) compisse un'approfondita ispezione sulle relazioni di viaggio Genova-Portotorres, Civitavecchia-Cagliari e Napoli-Palermo, allo scopo di formulare precise proposte di sistemazione del servizio sanitario, almeno nei prevedibili casi di maggiore affluenza di passeggeri.

A tale ispezione ha quindi fatto seguito una opportuna presa di contatti fra organi ministeriali ed organi responsabili dell'Associazione Nazionale Medici di Bordo, intesa ad accertare se e come sia possibile superare le notevoli difficoltà finora incontrate per la reperibilità di medici disposti ad imbarcarsi sulle navi in questione. E ciò in quanto l'imbarco dei sanitari sulle navi di linea è prescritto dalla vigente legislazione soltanto per le relazioni di traffico di lunga navigazione, eccedenti cioè i tradizionali limiti di Gibilterra, Porto Said e Costantinopoli.

In occasione di una sua recente visita a Roma, proprio il Presidente della Giunta regionale si è altresì preoccupato di promuovere un diretto incontro con il Ministro della marina mercantile, al fine di approfondire il problema e procedere ad un esame congiunto della delicata situazione sanitaria a bordo delle navi passeggeri da e per la Sardegna.

Nel corso di tale colloquio è emerso che il Ministro della marina mercantile ha da tempo predisposto un nuovo schema di regolamento per il trasporto dei passeggeri, per il quale è peraltro in corso il necessario concerto con gli altri dicasteri interessati, e che nelle more del relativo iter di approvazione, stante il verificarsi di altri dolorosi incidenti su navi in servizio internazionale di breve navigazione, lo stesso Ministero ha provveduto perché su alcune linee internazionali col vicino Oriente (Turchia, Egitto, Israele), adibite al trasporto passeggeri, sia assicurato il servizio di assistenza sanitaria con la presenza di almeno un medico a bordo.

Tali ultime misure ministeriali sono state possibili in semplice via amministrativa, data l'appartenenza al gruppo FINMARE delle navi interessate.

Per quanto invece attiene ai servizi mediterranei nazionali, e fra essi quelli da e per la Sardegna, il problema si porrebbe sotto diversa prospettiva e si presenterebbe di meno agevole soluzione, sia per la maggior brevità del viaggio, sia perché trattasi di servizi effettuati non solo da navi della Tirrenia — gruppo FINMARE — ma anche da armatori privati, nei confronti dei quali l'imposizione di un medico a bordo potrebbe trarre origine soltanto da specifiche norme di legge, oggi affatto mancanti.

Ciò precisato, io dico che le rimostranze dell'onorevole Melis e degli altri interroganti sono giuste, come emerge dal testo stesso della mia risposta.

Preso atto però di quanto precede, la Giunta ha ribadito al competente Ministero la esigenza che il problema venga comunque risolto, conformemente alle legittime aspettative degli utenti del servizio marittimo. In particolare, ha prospettato la necessità che

si provveda da un lato all'urgente apprestamento di norme che sanciscano, anche per gli armatori privati, l'obbligo della presenza a bordo di almeno un medico, e dall'altro a garantire che anche le navi della Tirrenia preposte alle linee isolate dispongano con carattere di immediatezza, analogamente a quanto avvenuto per talune relazioni internazionali con l'Oriente, del necessario servizio sanitario.

La Giunta regionale si propone altresì di seguire con la più vigile attenzione gli sviluppi del problema, riservandosi di intervenire ulteriormente presso i competenti organi di Governo, qualora tali sviluppi si presentassero difformi rispetto alle aspettative legittime del popolo sardo che hanno trovato eco nella interpellanza dell'onorevole Melis e nelle interrogazioni degli altri onorevoli colleghi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Giovanni Battista Melis per dichiarare se è soddisfatto.

MELIS G. BATTISTA (P.S.d'A.). Io ringrazio l'Assessore che ha dato risposta alla interpellanza. E naturalmente il problema rimane aperto, non è che l'abbiamo risolto per poter dire: sono soddisfatto. Le buone intenzioni sono l'indice della convinzione, e questo è già importante. Ma, è della via che si vuole perseguire, è della soluzione che noi dobbiamo preoccuparci, perché è inutile che facciamo complimenti reciproci; ciò che dobbiamo perseguire è che deve essere assolutamente raggiunta una soluzione. Viene l'inverno, ora si pongono dei limiti alle soluzioni; è chiaro che non si può mettere un medico sul ferry-boat della Sicilia, non si può mettere un medico sulle linee che collegano le isole dell'arcipelago toscano o dalla Corsica alla Francia, si tratta di poche ore; ma la Sardegna non viaggia con poca gente per poche ore, viaggia per notti intere, per serate intere, e porta sulle navi migliaia di persone. E' la sola isola d'Europa, la Sardegna, che disti dalla terraferma 8-10, 14 ore di mare; nessun altro territorio d'Europa ha distanze

di questo genere, nessuno! Quindi il problema ha una sua incidenza eccezionale e nei percorsi Cagliari-Portotorres-Genova quando il Golfo Leone è agitato, ci si gioca la pelle; che cosa avviene? Questa gente è tutta sola, sperdutamente e disperatamente sola. E' una grossa responsabilità perché queste sono le uniche soluzioni che ci consentono di viaggiare, come massa soprattutto (io non parlo mai di quelli che sono favoriti dai mezzi e dalle soluzioni che i mezzi consentono, parlo della collettività) e la situazione si aggraverà sempre di più perché, vivaddio, la vita di relazione ci impegna a viaggiare sempre di più e a viaggiare sempre più numerosi. Ecco perché è un problema che va risolto, proprio perché non dobbiamo portarci addosso l'incubo di non averlo risolto, pensando a quella povera creatura che muore nelle braccia della madre, che si gira intorno con lo sguardo disperato senza che nessuno possa darle un aiuto. Francamente questo è un problema umano, che dobbiamo sentire in questo senso umano, che dobbiamo sentire come dovere di soluzione che non è più rinviabile, perché ce lo sentiremo riproporre nei termini più gravi nel prossimo avvenire. Non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Lippi Serra per dichiarare se è soddisfatto.

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io non posso che ringraziare l'onorevole Assessore ai trasporti e al turismo per la tempestività con la quale ha affrontato un problema che, come ha tenuto a sottolineare il collega Giovanni Battista Melis, è assai più importante e delicato di quanto non appaia. Desidero soltanto fare alcune considerazioni perché l'Assessore, nelle successive azioni che mi auguro voglia intraprendere per risolvere il problema, ne tenga il dovuto conto.

Se non ho capito male parrebbe che il Ministro alla marina mercantile abbia assunto un mezzo impegno, o un quarto di impe-

gno, tendente a fornire di sanitari le navi di linea per e dalla Sardegna nei momenti di punta — se non ho capito male —, questa è una delle promesse che il Ministro alla marina mercantile avrebbe fatto. Io credo che il problema non possa essere visto in questi termini. E' un problema che esiste qualunque sia il numero dei passeggeri che viaggia, mi pare che sia troppo evidente. Non è che l'imponderabile, perché di imponderabile si tratta, non possa accadere anche nei periodi di calma; è difficile che un malato parta malato in nave, parte un viaggiatore sano che si ammala per circostanze non prevedibili e che può ammalarsi sia in periodo di punta sia in periodo non di punta. Il problema sta nella dotazione di queste navi di linea di servizi sanitari che sono assolutamente indispensabili, sia per quella che è la patologia ordinaria che può ricorrere, per quell'imponderabile di cui abbiamo parlato, in qualunque momento della vita dell'individuo (vedi il caso di questa poveretta che è morta come è morta) e sia perché il viaggio sottopone il fisico anche più agguerrito a delle sindromi che derivano proprio dal disagio della navigazione marittima e che non sempre sono conseguenti al mare cattivo, come mi è sembrato di capire qui, ma che sono legate al viaggio marittimo stesso, e che si accentuano per la lunghezza, talvolta eccessiva, del tragitto. Perché non è vero, come mi è sembrato di capire dalla risposta dell'Assessore, che le tratte di viaggio da e per la Sardegna, come pare abbia detto o come pare creda il Ministro alla marina mercantile, siano tra le più brevi del Mediterraneo; io ho motivi non di ritenere, ma di affermare, senza paura di essere smentito, che le tratte mare per e da la Sardegna sono forse, in senso assoluto, le più lunghe del Mediterraneo. Può sembrare strana questa affermazione, ma non è strana se tenete conto che la navigazione nel Mediterraneo di tipo internazionale è solitamente, io ho fatto qualche viaggio di questo tipo, interrotta da frequenti scali marittimi, per cui è difficile che ci siano percorrenze che superano le 10 ore.

VI LEGISLATURA

XXII SEDUTA

5 NOVEMBRE 1969

ZUCCA (P.S.I.U.P.). E poi ogni nave ha il medico.

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). Oltre tutto hanno il medico. Ma siccome si dice: questo problema che è stato possibile affrontare e risolvere per le comunicazioni internazionali, non è stato possibile risolverlo per i viaggi col continente a causa della brevità dei tragitti. Io dirò che non è vero questo perché, ripeto, almeno da notizie in mio possesso, la navigazione mediterranea di tipo internazionale è difficile che abbia tratte, percorrenze con durate superiori alle 8-10 ore. Mentre noi sappiamo molto bene che ci sono invece delle linee da e per la Sardegna che superano di gran lunga le 10 ore; cito a caso quella Cagliari-Genova che raggiunge, mi pare, le 22 ore.

Ora, onorevole Assessore, io credo che sia effettivamente un problema molto serio e molto importante che va assolutamente risolto. Non credo che, come pare adombrato dalla risposta del Ministro della marina mercantile, possano esistere delle difficoltà tecniche: si è fatto cenno ad una certa difficoltà a reperire medici disposti a fare questi servizi. Io non credo che questa difficoltà esista, se è vero come è vero — qui, di medici, ce n'è più di uno in questo Consiglio regionale e lo sappiamo molto bene — che ci sono dei medici giovanissimi che andrebbero a nozze ad acquisire un tipo di servizio di questo genere, sia perché subito dopo laureati avrebbero la possibilità di avere un guadagno immediato, e sia perché avrebbero la possibilità sulle navi di acquisire una competenza tecnica che, salvo che in condotta, difficilmente riuscirebbero ad ottenere. Io credo che sia un problema di volontà politica.

L'Assessore ci ha ricordato che non esiste in Italia una legislazione *ad hoc* che contempli, che venga incontro, che affronti queste necessità. Ebbene, la legge si faccia; se ne fanno tante di leggi per cose meno importanti, non vedo per quale motivo non si possa fare una legge di questo tipo. E non credo nemmeno che sia necessario la legge; io credo che basti un poco di buona volontà

da parte delle società armatoriali, siano esse private, siano esse pubbliche, perché questo è un problema che non riguarda soltanto la Tirrenia, è un problema che riguarda anche le società private. Io ho viaggiato sui «Canguri» e sui «Canguri», dove le percorrenze sono di 20 ore, 16 ore, 22 ore, non esiste il servizio sanitario. A me è capitato, proprio recentissimamente, viaggiando con la mia famiglia, di dover soccorrere una puerpera che si è trovata sul punto di abortire, anzi, peggio ancora, di avere un parto prematuro in nave, e di soccorrere un miocardiosclerotico gravissimo con un insulto cardiaco che sarebbe potuto morire se non avesse trovato lì, per caso, un medico che lo ha soccorso.

Sono problemi gravi, onorevole Assessore, che la prego di tenere nel dovuto conto, e nel dichiararmi soddisfatto, come ho detto, non per il contenuto della risposta, ma per la tempestività e la diligenza che lei ha dimostrato, voglio chiudere pregandola di non lasciar cadere l'argomento e di portarlo a fondo perché ritengo si tratti di un problema che dovrebbe essere assolutamente risolto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Granese per dichiarare se è soddisfatto.

GRANESE (P.C.I.). Quanti abbiano avuto la ventura di tentare, durante i cosiddetti periodi di punta, di imbarcarsi sulle motonavi della Tirrenia in servizio tra la Sardegna e il Continente, ed abbiano perciò avuto la possibilità di vivere una esperienza quasi anacronistica nei tempi moderni, tale da ricordare l'esodo di masse di popolazioni in occasione di grandi calamità naturali o di eventi bellici, con la calca, la ressa agli sportelli della società, nella speranza di ottenere il foglio di imbarco a qualunque condizione, senza cabina, senza cuccetta, senza un posto a sedere, le interminabili soste nel punto di imbarco, la permanenza, una volta che le speranze sono andate deluse, di centinaia di persone in locali inidonei, o all'addiaccio in attesa della corsa del giorno successivo e di una nuova battaglia per la conquista del posto; chi — come

dicevo — abbia assistito e partecipato a questo spettacolo indecoroso, non si meraviglierà affatto come in tali condizioni una bambina, Costantina Mocci, abbia potuto trovare la morte durante il viaggio sulla motonave «Karralis», senza avere avuto la possibilità di ricevere in tempo il necessario soccorso medico.

Non si tratta di un caso singolo, onorevole Assessore; altra volta infatti è accaduto, come d'altronde è stato ricordato qui dai colleghi, che durante la traversata una donna in stato di gravidanza sia entrata in travaglio e abbia dato alla luce un bambino senza alcuna assistenza medica. E se questa assistenza fosse stata necessaria? E quanti altri casi, non noti, d'altronde, ogni giorno si verificano tra le centinaia di persone colte da malessere o da dolore o da infermità, impossibilitati ad usufruire dell'assistenza e delle cure necessarie? Appare, onorevole Assessore, assai singolare a proposito la giustificazione addotta dai dirigenti della Società Tirrenia, quando affermano che è cura della società accertare alla partenza che tra i passeggeri vi sia almeno un medico, sul quale si possa fare affidamento per ogni evento che ne richieda l'indispensabile intervento. Come a dire che la Tirrenia effettua per ogni corsa una sorta di censimento tra i viaggiatori — palese assurdità — o che — altra palese assurdità — qualora tra i viaggiatori non ci fosse un sanitario, non si effettua la corsa. Questo semplice fatto è sufficiente, onorevole Assessore, a definire l'improvvisazione, la provvisorietà, l'estemporaneità che caratterizza la assistenza sanitaria in Italia, affidata non soltanto alle mille mutue, enti privati che oggi la esercitano, ma alla iniziativa dei dirigenti della Tirrenia!

Si impone, quindi, l'attuazione di un adeguato servizio di assistenza medica a bordo delle navi e negli scali marittimi, perché non è pensabile che centinaia di passeggeri, tra i quali possono esservi persone deboli, defette, infermi, bambini, vecchi, vengano lasciati un'intera notte nelle condizioni affrettatamente descritte nel mio intervento, di estremo disagio, senza il conforto di un servizio adeguato di assistenza medica. Per que-

sto, onorevole Assessore, pur prendendo atto delle sue dichiarazioni e della generica sensibilità al problema da ella manifestata in questa sede, debbo dichiararmi insoddisfatto perché l'intervento della Giunta non è servito assolutamente a risolvere il problema, né ad impostarne alcuna soluzione.

La Tirrenia, anche in carenza di norme legislative, come è stato detto da altri colleghi, può disporre per l'assunzione di un medico. Ebbene, l'intervento della Giunta non è valso neanche a questo. Questo non è accaduto, malgrado l'intervento della Giunta, malgrado l'intervento dell'Assessore ai trasporti, malgrado le inutili inchieste che non servono a nulla. A che cosa servono le inchieste? Ad accertare che nelle motonavi in servizio tra la Sardegna e il Continente non esiste un servizio medico? Ebbene, lo sappiamo benissimo senza bisogno di alcuna inchiesta. Non si è fatto un passo avanti nella soluzione di questo problema per il quale, a nostro avviso, occorre un'azione energica ed un fermo intervento presso il Ministero della marina mercantile e presso le società armatrici perché venga attuato al più presto questo indispensabile servizio.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza Anedda all'Assessore ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

«premessi che nel 1970 entreranno in funzione nelle linee regolari di volo gli aerei da 300 posti mentre nei prossimi anni saranno consegnati alle compagnie aeree i reattori supersonici per trasporto di merci e passeggeri; che, in previsione di tale potenziamento, le compagnie hanno già organizzato il trasporto aereo a mezzo containers, con sensibile riduzione delle tariffe per le merci e con esenzione di pagamento per il peso del contenitore; rilevato che per molte attività produttive (industrie di trasformazione ed attività terziarie) il trasporto aereo è mezzo indispensabile ai fini della riduzione dei costi; che, in particolare, il trasporto aereo con vettori

di grande capacità e con conseguenti non alte tariffe favorirebbe e forse potrebbe risolvere i gravi problemi connessi alla esportazione dei prodotti agricoli deperibili, consentendo di farli giungere, in poche ore, in qualunque parte d'Europa eliminando, tra l'altro, i tempi di sosta e d'attesa, chiede di interpellare l'Assessore ai trasporti ed al turismo per conoscere: 1) quali iniziative intenda assumere per adeguare le attrezzature aeroportuali sarde all'atterraggio ed al traffico dei nuovi tipi di aereo; 2) quali dei principali aeroporti intenderebbe far dotare di tali attrezzature; 3) se ritenga di concentrare l'attenzione su uno degli aeroporti sardi o se invece ritenga necessario realizzare contemporaneamente più aeroporti capaci d'ospitare i futuri aerei supersonici; 4) quali tempi d'attuazione ritenga necessari affinché tali infrastrutture siano tempestivamente realizzate senza dannosi ritardi rispetto alla situazione nazionale ed internazionale». (15)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Anedda per illustrare questa interpellanza.

ANEDDA (M.S.I.). La interpellanza trae lo spunto, se vogliamo, dal grave ritardo con cui sono stati attrezzati in Sardegna gli aeroporti per l'atterraggio degli aerei ormai in uso nelle linee nazionali, tipo Caravelle o DC9. Se siamo giunti in ritardo per questi aerei, mi pare non si debba giungere in ritardo per i nuovi aerei che entreranno fra breve, certamente alla fine del 1970, e quasi certamente, per gli altri più grossi, nel 1972. Aerei che non potranno e non possono atterrare in nessun degli aeroporti sardi, che già ora non sono collaudati per l'atterraggio dei normali quadreattori in uso nelle linee internazionali. E' un problema che è collegato non tanto e non solo al traffico passeggeri — perché tali grossi aerei, logicamente, presuppongono lunghe percorrenze —, quanto particolarmente al traffico delle merci. Già l'Alitalia ha attuato il trasporto aereo con containers, per il quale non fa pagare il peso del contenitore e fa uno sconto sul prezzo delle merci; ora que-

sti grossi aerei supersonici consentiranno il trasporto rapido di tutte le merci deteriorabili, tra le quali, particolarmente, si pongono i prodotti dell'agricoltura della Sardegna. E' un problema che esiste e che mi pare debba essere affrontato molti anni in anticipo, proprio per avviare il pur troppo lungo *iter* necessario per la realizzazione di questi aeroporti. E le domande che io ho posto all'Assessore tendono a conoscere se questo problema la Giunta se lo sia posto e se, esistendo ed essendo stato riconosciuto questo problema, la Giunta abbia preso una decisione: attrezzare un unico aeroporto, uno solo, dove e quale, o attrezzare più aeroporti dove e quali.

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

BRANCA (P.S.I.), Assessore ai trasporti e turismo. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le moderne esigenze del traffico aereo, passeggeri e merci, e l'impiego di nuovi aeromobili ad elevata capacità di trasporto, che tali esigenze soddisferanno, pongono in termini di urgenza il problema dell'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, come l'onorevole interpellante ha sottolineato. Tale problema si pone anche per la Sardegna in termini di scelta quantitativa e di localizzazione di uno o più aeroporti, con caratteristiche adeguate al ricevimento degli aeromobili adibiti ai voli intercontinentali. L'urgenza del problema è determinata, non tanto dal pur auspicabile inserimento diretto della Sardegna nella rete dei servizi intercontinentali, quanto dalla necessità di un tempestivo adeguamento delle attuali infrastrutture aeroportuali della Sardegna alle nuove esigenze del traffico ed alle caratteristiche tecniche dei moderni aeromobili.

Così delineato nei primi e macroscopici aspetti il problema, si ritiene che sia quanto mai opportuno, oltre che urgente, il conseguimento di una univocità di indirizzo negli interventi pubblici programmati o da programmarsi nel settore delle infrastrutture aeroportuali della Sardegna. Si ritiene, infatti,

che sia necessario predisporre un organico piano d'interventi impostato in funzione delle moderne esigenze del trasporto aereo, perché la azione che la Regione dovrà svolgere nel settore con interventi diretti e per l'inserimento della Sardegna nel già previsto piano di interventi in campo nazionale, sia un'azione univoca e confortata dalle risultanze di uno studio organico. Detto studio dovrà anche considerare il problema della funzione che dovranno assolvere e delle caratteristiche che dovranno possedere i nuovi aeroporti, la cui realizzazione è stata prevista nel quarto programma esecutivo del Piano di rinascita, e ciò anche alla luce dell'indirizzo programmatico che verrà perseguito in campo nazionale per gli interventi nel settore.

In vista del preannunciato studio generale ed organico del problema, avverranno a brevissima scadenza incontri tra gli Assessorati regionali interessati dei quali intanto l'Assessorato trasporti e turismo si è fatto promotore. Incontri dei quali noi, come Assessore, ci siamo fatti promotori.

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

ANEDDA (M.S.I.). Io non sono assolutamente soddisfatto, perché dalle cortesissime parole che l'Assessore ha dedicato a questa interpellanza si deve trarre questa conclusione: che il problema esiste, che è stato visto, ma che non si è fatto niente. Con i molti verbi al futuro e con invocati ed auspicati piani che si debbono ancora fare (perché non sono nemmeno in fase preparatoria) mi pare che il problema non solo non sia risolto — ché sarebbe indiscutibilmente pretendere troppo — ma nemmeno impostato nella sua fase iniziale. Quanto poi al rife-

rimento agli aeroporti previsti nel quarto programma esecutivo, io non vorrei dire una cosa inesatta perché la cito a memoria, ma mi pare che per questi aeroporti siano stati stanziati 350 milioni. Ora con 350 milioni, ad essere molto cauti, si fa, tutt'al più, una pista di atterraggio per aerei da turismo. Quindi riferirsi a piste per atterraggio di aerei supersonici con i 350 milioni stanziati per gli aeroporti di Ottana e di Oristano, mi pare veramente un riferimento del tutto inesatto. Soggiungo, tra l'altro — e anche qui cito a memoria e potrei sbagliare — che in sede di riunione per la discussione del quarto programma esecutivo, riunione interministeriale, quando si chiese all'onorevole Assessore alla rinascita che cosa significava l'aeroporto di Oristano, l'Assessore rispose, per giustificarlo; «Dobbiamo ripristinare una vecchia pista esistente per linee turistiche e per turismo interno». Ora non si possono affermare, nella risposta ad una interpellanza, delle cose che cozzano con le cifre, diametralmente opposte a quelle riferite ufficialmente in una riunione interministeriale dall'Assessore alla rinascita competente per il quarto programma esecutivo. Sono quindi assolutamente insoddisfatto.

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

La seduta è tolta alle ore 20 e 25.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Michelangelo Pira

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari
Anno 1969