

CLI SEDUTA**MARTEDI' 28 SETTEMBRE 1976**

Presidenza del Presidente CONTU

i n d i

del Vicepresidente DESSANAY

I N D I C E

Comunicazioni del Presidente	5449
Congedo	5449
Disegni e proposte di legge (Annunzio di presentazione)	5448
Interpellanza ed interrogazioni (Svolgimento):	
MELIS ANTONIO, Assessore all'igiene e sanità	5450
LIPPI	5451
PRESIDENTE	5453
MURRU	5456
Interpellanze (Annunzio)	5447
Interrogazioni (Annunzio)	5445
Mozione (Annunzio)	5448
Mozioni, interpellanze e interrogazioni concernenti la necessità di elaborare ed attuare un progetto speciale per i trasporti interni ed esterni alla Sardegna (Discussione e svolgimento congiunto):	
PUGGIONI	5471
PIREDDA	5475
ISONI	5484
MURRU	5484
Richiesta di procedura d'urgenza:	
PRESIDENTE	5449
SODDU, Presidente della Giunta	5449

LIPPI	5450
PUGGIONI	5450
Sull'ordine del giorno:	
MURA	5485
PRESIDENTE	5485

La seduta è aperta alle ore 17 e 45.

MEDDE, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 4 agosto 1976, che è approvato.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MEDDE, Segretario:

“Interrogazione Spano concernente l'assistenza all'infanzia da parte della Regione con le colonie marine e montane” (483);

“Interrogazione Lippi sul disagio venutosi a creare presso i dipendenti dell'associazione pro-

VII LEGISLATURA

CLI SEDUTA

28 SETTEMBRE 1976

vinciale allevatori di Cagliari a seguito dell'annunciato licenziamento" (484);

"Interrogazione Careddu - Birardi - Loffredo - Marras - Puggioni, con richiesta di risposta scritta, sul trattamento economico dei dipendenti delle aziende sugheriere dell'alta Gallura" (485);

"Interrogazione Marras - Loffredo - Birardi - Sechi sulla drammatica situazione determinatasi in questi giorni nel porto di Civitavecchia" (486);

"Interrogazione Marini - Corrias - Orrù - Marras - Loffredo - Puggioni - Sechi - Birardi sullo sgombero forzato di alcuni campeggi e sulle iniziative da assumere per dotare la Sardegna di idonee strutture per campeggiatori" (487);

"Interrogazione Orrù - Muledda - Muravera - Sini - Raggio - Macis - Corrias - Maddalon - Granese sulle iniziative della RASS per la costruzione della super-porcilaia in agro di Suni" (488);

"Interrogazione Sini - Corrias - Mancosu - Schintu - Careddu sul trasferimento di somme alla contabilità speciale e sulla loro utilizzazione" (489);

"Interrogazione Murru - Lippi sulla necessità di organizzare il servizio di pulizia, di igiene e di sorveglianza della spiaggia del Poetto di Cagliari e di Quartu S. Elena" (490);

"Interrogazione Lippi sull'inquinamento del Rio Geremeas e del tratto di mare in cui il medesimo sbocca" (491);

"Interrogazione Lippi sulla ventilata chiusura della casa di cura "Villa Verde" (492);

"Interrogazione Lippi sulle inefficienti assegnazioni di grano disposto dall'AIMA in favore dei panificatori della provincia di Oristano" (493);

"Interrogazione Murru sull'inquinamento della zona "Su Siccu" di Cagliari" (494);

"Interrogazione Offeddu, con richiesta di risposta scritta, sulla necessità di ammassare a Macomer il grano di assegnazione AIMA destinato alla provincia di Nuoro" (495);

"Interrogazione Offeddu, con richiesta di risposta scritta, sulla urgente necessità di ripresa dei lavori di sistemazione e bitumatura della strada Villagrande - 2° Salto Flumendosa - Tortolì" (496);

"Interrogazione Offeddu, con richiesta di risposta scritta, sull'abbandono decretato da tempo nei riguardi della strada Talana - Villagrande" (497);

"Interrogazione Lippi sulla mancata convocazione dell'Assessore ai trasporti per l'incontro ministeriale del 30 agosto 1976 sul problema del trasporto marittimo" (498);

"Interrogazione Borio, con richiesta di risposta scritta, sul presunto divieto disposto dall'Amministrazione dell'Ente Ospedaliero di Sassari alla partecipazione di amministratori pubblici all'Assemblea indetta dai degenti dell'ospedale sanatoriale" (499);

"Interrogazione Lippi sull'esigenza di venire incontro alle necessità dei tracheotomizzati privi dell'uso della parola" (500);

"Interrogazione Marras - Puggioni - Birardi - Macis - Schintu sulla costruzione di un villaggio turistico nella località "Cussorgia" del Comune di Calasetta" (501);

"Interrogazione Marras - Puggioni - Muledda - Granese - Usai concernente la ricostruzione dell'abitato di Tratalias" (502);

"Interrogazione Mulas sulla vertenza in atto tra gli autotrasporti e la Eridania" (503);

"Interrogazione Lippi sul dilagare della dro-

VII LEGISLATURA

CLI SEDUTA

28 SETTEMBRE 1976

ga in Sardegna" (504);

Annunzio di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

MEDDE, Segretario:

"Interpellanza Loffredo - Birardi - Marras - Puggioni sulla situazione esistente nei cantieri della Pan-Elettric" (254);

"Interpellanza Corrias - Sini - Mancosu - Marini - Berlinguer sull'abrogazione della legge che dispone l'assegno mensile ai vecchi lavoratori senza pensione e sulle anticipazioni concesse ai dipendenti degli istituti di istruzione professionale" (255);

"Interpellanza Zurru - Serra - Saba - Floris Mario - Monni Pietro - Tedesco sull'allarmante situazione igienico-sanitaria creatasi in diversi comuni dell'Isola e in particolare nei comuni di Decimo e Suelli" (256);

"Interpellanza Piredda - Serra - Asara - Loretto - Mura - Tronci sui provvedimenti urgenti da richiedere per sanare la situazione connessa con la straordinaria richiesta di trasporto in coincidenza con i periodi di punta" (257);

"Interpellanza Murru - Lippi - Chessa - Offeddu - Anedda - Frau sulla ripresa dei lavori della super-porcilaia in Planargia" (258);

"Interpellanza Murru - Lippi sulla messa in opera delle preventivate attrezzature sportive di Cagliari" (259);

"Interpellanza Lippi sulla gravissima crisi che si annuncia sulla produzione vinicola in Sardegna" (260);

"Interpellanza Lippi sulle condizioni dello stagno di S. Gilla e degli arsellai costretti a pescarvi in clandestinità" (261);

"Interpellanza Lippi - Chessa - Offeddu - Anedda - Frau - Murru sulle conseguenze della provocatoria marcia antimilitaristica dei radicali" (262);

"Interpellanza Lippi - Offeddu sull'inquinamento delle acque del Flumendosa" (263);

"Interpellanza Granese - Maddalon - Melis Egidia - Muravera - Raggio - Macis - Birardi - Schintu sulla situazione determinatasi nelle campagne del Ghilarzese e in particolare dei Comuni di Paulilatino ed Abbasanta, in seguito alla costruzione di una porcilaia nella quale si allevano circa 30.000 suini" (264);

"Interpellanza Spano sull'accertamento da parte della Regione dei rischi di inquinamento derivanti dalla presenza degli stabilimenti industriali" (265);

"Interpellanza Lippi - Offeddu sulla grave discriminazione del rappresentante del M.S.I.-Destra Nazionale in occasione della costituzione delle Commissioni consiliari del Comune di Macomer" (266);

"Interpellanza Isoni sulle devastazioni operate in nome di equivoci sistemi di rimboschimenti" (267);

"Interpellanza Lippi - Murru - Anedda sul perdurare della sospensione dell'assistenza farmaceutica in favore degli enti locali" (268);

"Interpellanza Lippi sulla intossicazione da Bavtex che pare abbia colpito recentemente i dipendenti del CRAAI addetti alla lotta anti-insetti" (269);

"Interpellanza Frau - Chessa sui sistemi di conduzione dell'Azienda regionale sarda trasporti (ARST)" (270);

"Interpellanza Usai - Cardia - Granese - Muledda sui concorsi per le condotte mediche" (271);

VII LEGISLATURA

CLI SEDUTA

28 SETTEMBRE 1976

“Interpellanza Lippi sulle disposizioni ministeriali e provveditoriali riguardanti l'assegnazione delle cattedre definitive ai docenti della scuola di Stato” (272);

“Interpellanza Isoni sulla necessità di salvare l'antico bosco di Piras in agro di Calangianus” (273);

“Interpellanza Granese - Raggio - Birardi - Macis - Corrias - Schintu - Usai - Sechi concernente l'installazione di nuove servitù militari nel “Sinis” di Cabras” (274).

Annuncio di mozione.

PRESIDENTE. Si dia annuncio della mozione pervenuta alla Presidenza.

MEDDE, Segretario:

“Mozione Dessanay - Erdas - Farigu - Borio - Rais - Mulas sui rapporti tra la Regione sarda ed il Parlamento europeo” (47).

Annuncio di presentazione di disegni e proposte di legge.

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

dalla Giunta regionale:

“Modifiche all'articolo 1, punto 3, della legge regionale 7 maggio 1953, numero 22, e successive modifiche recante provvidenze per lo sviluppo delle attività industriali in Sardegna”;

“Convalidazione del D.P.R. numero 195, del 23 giugno 1976 relativo al prelevamento della somma di lire 450.000.000 dal fondo di riserva per spese impreviste a favore del capitolo 16608 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1976”;

“Rendiconto generale della Regione per

l'anno finanziario 1969 e rendiconto generale dell'azienda delle foreste demaniali della Regione per lo stesso anno”;

“Modifiche alla legge regionale 18 maggio 1957, numero 23, modificata con la legge regionale 29 aprile 1960, numero 7”;

“Norme integrative della legge regionale 2 settembre 1975, numero 47”;

“Convalidazione del D.P.G.R. numero 205 del 5 luglio 1976 relativo al prelevamento della somma di lire 1.650.000 dal fondo di riserva per spese impreviste a favore del capitolo 16645 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1976”;

“Convalidazione del D.P.G.R. numero 204 del 5 luglio 1976 relativo al prelevamento della somma di lire 27.000.000 dal fondo di riserva per spese impreviste a favore del capitolo 26106 dello stato di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1976”;

“Modifiche alla legge regionale 6 settembre 1976, numero 46”;

“Convalidazione del D.P.G.R. numero 229 del 9 agosto 1976 relativo al prelevamento della somma di lire 40.000.000 dal fondo di riserva per spese impreviste a favore del capitolo 11170 dello stato di previsione per la spesa del bilancio della Regione per l'anno finanziario 1976”;

“Istituzione di un fondo per la tutela dei livelli produttivi e occupativi nel settore industriali”.

dai consiglieri Marini - Birardi - Raggio - Berlinguer - Careddu - Corrias - Granese - Loffredo - Macis - Orrù - Puggioni - Usai:

“Disciplina del commercio nei mercati all'ingrosso”;

dai consiglieri Marini - Birardi - Raggio - Berlinguer - Careddu - Corrias - Granese - Lof-

fredo - Macis - Marras - Orrù - Puggioni - Usai:

“Norme per la concessione di contributi in conto capitale, di prestiti agevolati e di garanzie sussidiarie alle piccole e medie imprese commerciali, singole e associate e agli enti cooperativi operanti nel settore della distribuzione al dettaglio”.

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che i consiglieri Tedesco, Nuvoli e Cardia hanno chiesto rispettivamente tre, venti, trenta giorni di congedo per motivi di salute.

Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico all'Assemblea che la Quinta commissione permanente nella seduta del 3 agosto 1976 ha espresso parere favorevole, con osservazioni, sull'integrazione al primo programma triennale di edilizia scolastica. Comunico all'Assemblea, inoltre, che la Commissione Industria, nella seduta di martedì 21 settembre 1976, ha espresso all'unanimità parere favorevole sul versamento all'Ente minerario Sardo di lire 5 miliardi stanziati alla lettera b) del titolo di spesa 6.2.5/1 del piano triennale di sviluppo. Comunico che la V Commissione permanente nella seduta del 15 settembre 1976 ha espresso pareri sui seguenti argomenti: 1) richiesta autorizzazione istituzione servizio dialisi presso l'Ente ospedaliero “Ospedale civile” di Tempio (117), parere favorevole con osservazioni; 2) proposta di suddivisione del territorio regionale in comprensori denominati “Distretti scolastici” (83), parere favorevole con osservazioni.

Richiesta di procedura d'urgenza.

PRESIDENTE. Comunico inoltre che il Presidente della Giunta avanza richiesta, con sua presidenziale del 24 settembre, affinché per il

disegno di legge portante “Istituzione di un fondo per la difesa dei livelli produttivi e occupativi nel settore industriale” sia adottata la procedura d'urgenza prevista dall'articolo 64 del Regolamento interno del Consiglio.

La richiesta è regolare, la sottopongo all'attenzione dell'Assemblea. Se non ci sono opposizioni ...

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Non abbiamo la legge. Fatecela vedere.

PRESIDENTE. Onorevole Soddu, vuole illustrare questa sua richiesta di procedura d'urgenza per il disegno di legge portante “Istituzione di un fondo per la difesa dei livelli produttivi e occupativi nel settore industriale”?

SODDU (D.C.), Presidente della Giunta. Non ho il testo davanti; comunque si tratta di questo: noi, come i colleghi sanno, abbiamo trattato in questi giorni il problema della riattivazione dello stabilimento SELPA. Esisteva un piano finanziario, per cui la Regione si doveva impegnare al versamento di 4 miliardi a fondo perduto. Noi abbiamo invece ritenuto di trasformare, per la SELPA e per ogni caso analogo, l'intervento della Regione in finanziamento a tasso agevolato; questa possibilità però non è attuale, nel senso che non esiste uno strumento di legge che ci consenta di fare questo tipo di intervento. Pertanto abbiamo predisposto un disegno di legge che istituisce un fondo destinato a interventi di questo tipo, e che va regolamentato.

Quindi la legge è urgente perché il problema Selpa è urgente; ed è urgente aggiungere al fondo per la ristrutturazione e riconversione industriale prevista dal triennale anche questa parte di meccanismi di finanziamento a tasso agevolato. La ragione dell'urgenza è da individuare nel fatto che sta per concludersi l'operazione Plasa, nel fatto che la Gepi ieri ha espresso il proprio gradimento per questo piano e nel fatto che noi dobbiamo dare la certezza che l'intervento si possa fare, e questa certezza si può dare soltanto se il Consiglio comincia ad esaminare la legge e se esprime il proprio gradimento per questo tipo di impostazione.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare l'onorevole Lippi. Ne ha facoltà.

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Signor Presidente, intervengo per dichiarare che il nostro gruppo è favorevole. Vorremmo però che ci venisse concesso almeno il tempo di leggere il testo e di rifletterci un pochetto sopra. Pertanto la proposta che io faccio è che questo disegno di legge venga discusso domani pomeriggio.

PRESIDENTE. Onorevole Lippi, c'è un equivoco: su questo disegno di legge è stata chiesta la procedura di urgenza agli effetti della relazione. Deve ancora essere mandato in Commissione.

Ha domandato di parlare l'onorevole Puggioni. Ne ha facoltà.

PUGGIONI (P.C.I.). Noi, per quanto riguarda questo punto, siamo d'accordo sull'urgenza e, eventualmente, ci riserviamo di esprimere il nostro parere sul merito della proposta della Giunta.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 64 del regolamento, su questo disegno di legge si applicherà la cosiddetta procedura d'urgenza, che porta il termine della relazione a quindici giorni, invece che ad un mese.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni e di interpellanze. Per prima viene svolta una interrogazione Lippi all'Assessore all'igiene e sanità, sulla ventilata chiusura della casa di cura "Villa Verde".

Se ne dia lettura.

MEDDE, *Segretario*:

"Il sottoscritto ha appreso dagli organi di stampa di mercoledì 11 agosto la notizia che la casa di cura "Villa Verde", una delle più note cliniche private cagliaritane, cesserà ogni attività entro il corrente mese di agosto.

La notizia ha destato preoccupazione fra le maestranze (circa cento dipendenti), allarme nella popolazione che vede così ridotta la disponibilità dei posti letto ospedalieri e sospetto negli ambienti sanitari ove è apparso strano che ad imboccare per prima la strada della "cessazione di attività" sia stata proprio "Villa Verde" il cui direttore-generale non solo è il massimo esponente regionale ed uno dei massimi dirigenti nazionali del P.R.I. ma anche uno dei promotori e dirigenti della Associazione dei proprietari delle Cliniche private (AIOP).

Premesso quanto sopra chiede di interrogare l'Assessore all'igiene e sanità per sapere:

1) quali siano le vere ragioni che hanno indotto i proprietari della Casa di cura "Villa Verde" a cessare ogni attività ospedaliera entro il corrente mese di agosto;

2) se per caso l'iniziativa lamentata non rientri nella logica della "SERRATA", strumentalizzata dal "padronato" per richiamare le Autorità regionali e nazionali sulla condizione di grave difficoltà nella quale è venuta a trovarsi la ospedalità privata a seguito della complessa e farraginosa riforma ospedaliera;

3) quali iniziative intenda intraprendere per reimmettere nel circuito ospedaliero regionale (così carente qualitativamente e quantitativamente) i posti letto di cui dispone "Villa Verde";

4) quali iniziative, inoltre, intenda disporre in concerto con l'Assessore al lavoro per garantire, comunque, il posto di lavoro ai dipendenti della Casa di cura "Villa Verde".

L'interrogazione ha carattere d'urgenza." (492)

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

MELIS ANTONIO (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in merito all'interrogazione del collega Lippi, posso comunicare al Consiglio regionale che la chiusura della casa di cura Villa Verde è dovuta al fatto che la proprietaria della casa di cura ha disdetto il contratto col gestore della

stessa. Quindi, in quel momento è venuta a cessare l'attività di assistenza ospedaliera della casa di cura, e la Regione non ha potuto intervenire per evitarne la chiusura.

Pertanto, l'iniziativa non è dovuta — come invece, la rappresenta l'onorevole Lippi — alla serrata strumentalizzata dal padronato per le difficoltà in cui si trova l'ospedalità privata. C'è, invece, da tener presente che, secondo quanto previsto dalla legge 386, le Regioni, dopo aver approvato — nel mese di giugno di quest'anno — la convenzione unica nazionale, stanno facendo le visite di controllo in tutte le case di cura per accertare quale sia lo stato delle stesse, al fine di poterle poi assegnare alle diverse fasce di classificazione, come previsto dalla nuova convenzione.

L'Assessorato ha preso l'iniziativa di un incontro sia con il gestore sia con la proprietaria della casa di cura, in occasione del quale si è fatto presente che in questo momento, in fase di organizzazione ospedaliera e di preparazione del piano ospedaliero regionale, indubbiamente, per le note carenze, anche la continuazione dell'attività della casa di cura Villa Verde, per un certo periodo di tempo, troverebbe una sua rispondenza alle necessità del momento. Avendo il gestore, purtroppo, chiuso perché la proprietaria della casa di cura gli ha ingiunto di restituire i locali, noi attendiamo che la nuova proprietaria riprenda essa l'attività dell'assistenza ospedaliera della Casa di cura Villa Verde, e ci faccia delle proposte per sapere che tipo di assistenza, in quali settori, in quali specializzazioni, la casa di cura Villa Verde vuole operare. Di questa richiesta — se ci perverrà dalla proprietaria, che sarà il nuovo gestore della casa di cura — certamente si terrà conto nel quadro delle esigenze dell'assistenza ospedaliera nella provincia di Cagliari, e nel quadro di una organizzazione della utilizzazione delle case di cura che la Giunta sta predisponendo.

Riguardo all'ultimo punto, cioè al problema delle iniziative da prendere per il personale, nell'incontro che c'è stato, tra Assessore alla sanità, Assessore al lavoro, proprietaria della casa di cura, rappresentante della vecchia gestione, abbiamo esaminato anche la possibilità di istituire dei corsi di formazione professionale

per il personale della Casa di cura, perché la nuova convenzione richiede rigidamente dei titoli specifici nel settore para-sanitario, così come richiede rigidamente che i primari, gli assistenti e i medici, siano esclusivamente dipendenti delle case di cura.

Poiché nel settore della ospedalità privata vi sono carenze proprio del personale paramedico per quanto concerne la professionalità, d'accordo con l'Assessore al lavoro, abbiamo preparato un piano per la riqualificazione del personale che poi dovrà prestare servizio, secondo le nuove convenzioni, nelle case di cura private. Tengo a precisare che in quell'incontro, su richiesta precisa del sottoscritto, il rappresentante dell'AIO, che è l'associazione delle case di cura in Sardegna, ha assicurato che, comunque, nella provincia di Cagliari, le case di cura sarebbero state in condizioni di garantire il posto di lavoro agli attuali dipendenti di tutte le case di cura, in possesso dei titoli di professionalità richiesti dalla legge. Quindi, nell'ipotesi che la casa di cura Villa Verde, in seguito alla sua ristrutturazione secondo le esigenze che possono presentarsi nel prossimo programma di utilizzazione delle case di cura, diminuisca il numero dei posti letto (perché la scelta sarà di alcuni servizi e non più di quelli che attualmente venivano gestiti fino alla chiusura della Casa stessa) i suoi dipendenti che non trovano collocazione in essa possono trovare collocazione nelle altre case di cura presenti nella nostra provincia.

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

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Onorevole Presidente, se me lo consente, prima di dichiararmi o meno soddisfatto della risposta dell'onorevole Melis, vorrei lamentare la tenacia con la quale, da parte della Giunta, si contravviene ad obblighi istituzionali, quale quello di dare risposta alle interrogazioni e alle interpellanze.

In occasione dell'ultima conferenza dei Capigruppo feci esplicita richiesta perché la serata di martedì, cioè questa serata, venisse dedicata alla discussione di interpellanze e di interrogazio-

ni, tenuto conto che siamo arrivati a superare — credo — fra le une e le altre il migliaio di documenti, mentre ne saranno state discusse, sì e no, un centinaio, ma forse esagero. In quella occasione, ricordo che tutti i Presidenti dei gruppi e il Presidente della Giunta furono d'accordo, non nell'accogliere la mia richiesta, ma nel sottolineare la esigenza di riprendere un costume corretto che da tempo è stato ignorato. Inoltre, a seguito di questa precisa richiesta della mia parte politica, il Presidente della Giunta chiese esplicitamente a tutti i Presidenti dei gruppi che facessero conoscere, nel più breve tempo possibile, quali interrogazioni e quali interpellanze i rispettivi gruppi desideravano che venissero discusse in questa tornata.

Non so quale sia stato il comportamento degli altri gruppi, onorevole Presidente, posso però darle per certo che, nella giornata successiva alla Conferenza dei capi gruppo, il sottoscritto si premurò di segnalare al Presidente della Giunta una serie di interrogazioni e di interpellanze che a nostro giudizio erano più urgenti, fra le quali questa, non ho ottenuto risposta fino a stamattina, quando un funzionario del Consiglio o della Giunta, non posso precisare, mi ha comunicato tutto un elenco di interrogazioni e di interpellanze che niente avevano a che vedere con quelle che io avevo segnalato al Presidente della Giunta.

Abbiamo preso nota di questa decisione della Giunta, e abbiamo doverosamente informato i colleghi che questa sera avrebbero dovuto rispondere alle interrogazioni ed alle interpellanze per le quali era stata annunciata la discussione; ma questa sera in Aula apprendiamo che nulla di tutto quanto era stato deciso sarebbe stato fatto perché si riteneva più importante che venissero discusse subito le mozioni sui trasporti. Onorevole Presidente, vorrei dire pubblicamente in Assemblea che questo strano modo di interpretare le decisioni che le Conferenze dei capigruppo assumono, non solo non mi piacciono, ma mi paiono estremamente scorrette. Mi auguro che queste cose non abbiano a verificarsi più, mi rendo conto che la Giunta ha da fare troppe cose, come mi rendo perfettamente conto della delicatezza del momento politico

che proprio in questo momento le forze del cosiddetto arco democratico e costituzionale, nonché autonomista, e antifascista, ovviamente, stanno attraversando, ma credo che queste cose per quanto importanti e interessanti non debbano intanto espropriare quelli che sono i diritti sacrosanti del Consiglio, e non offendere i consiglieri regionali, ma soprattutto credo che non debbano turbare quelle che sono le decisioni che sono state assunte in sede di Conferenza dei capigruppo.

Ringrazio il Presidente del Consiglio per la cortesia che personalmente mi ha usato, e che certamente non merito; però vorrei rilevare che non è tanto un problema che può riguardare il collega Lippi (non vorrei essere frainteso signor Presidente) il mio timore è un altro, perché un fatto del genere si è verificato in un'altra occasione qualche mese fa, e la giustificazione della non discussione o della parziale discussione delle interrogazioni e delle interpellanze fu quella che non era giusto — dissero i comunisti — che si impiegasse una tornata del Consiglio, a discutere — guarda un po' —, le interrogazioni e le interpellanze del gruppo del Movimento Sociale Italiano - Destra Nazionale. Non vorrei che il pretesto anche questa volta fosse il medesimo.

Noi ci rendiamo conto dell'importanza di un argomento come quello dei trasporti, tanto che siamo stati nel coro dei Presidenti dei gruppi che ne hanno sollecitato la discussione urgente; però aggiuntiamo subito che rimaniamo nel coro dei Presidenti dei gruppi che hanno sostenuto che il dibattito sulla mozione dei trasporti doveva iniziarsi domani mattina, cioè mercoledì mattina. Onorevole Presidente, dico queste cose perché non vorrei che mercoledì o giovedì mattina si mettesse in discussione anche la seconda parte dell'ordine del giorno, cioè quella parte che, su mia richiesta, fu collocata nella riapertura dei lavori della settimana prossima: mi riferisco alla legge sugli enti locali.

Quel giorno furono stabiliti due punti ben precisi, onorevole Presidente, se lei ricorda (non voglio dire tre, visto che queste interrogazioni e interpellanze non servono a niente, quindi è

un piccolo punto che si disperde e non conta nulla): 1° che la discussione sulle mozioni e sulle interrogazioni e interpellanze sui trasporti si iniziasse mercoledì mattina, cioè il giorno 29, — se non ricordo male —; che il Presidente della Giunta, qualora fosse stato in condizioni di farlo avrebbe rilasciato delle dichiarazioni politiche sulle servitù militari, sulle quali si sarebbe anche potuto aprire un dibattito, e che, finito il dibattito, se spazio fosse rimasto, si sarebbero discusse alcune leggende finanziarie, rimanendo fermo che la discussione sul problema degli Enti locali sarebbe stata trasferita a martedì. Ecco io non vorrei, onorevole Presidente — glielo dico perché su questo punto saremo molto intransigenti —, che accadesse che per esigenze di fretta si sconvolgesse anche questa decisione dei Presidenti dei gruppi.

PRESIDENTE. Credo che sia dovuto qualche chiarimento, non solo a lei, ma a tutta l'Assemblea. In realtà è vero che la seduta di stasera doveva e deve essere dedicata ad interrogazioni ed interpellanze, ed è anche vero che la Giunta ha comunicato di essere disponibile a rispondere a circa 13 interrogazioni e a circa 10 interpellanze, comunque è intendimento di questa Presidenza (poiché è stato chiesto dal Presidente della Giunta di cercare di conciliare, ove fosse possibile, una concomitanza di inizi di discussione del problema dei trasporti e nello stesso tempo di svolgimento delle interrogazioni e interpellanze, le cui risposte sono state preparate dalla Giunta), operare in questa maniera: come ella sa (dato che ha ricevuto una comunicazione dalla Presidenza) dovrebbe svolgersi anche una conferenza urgente dei Presidenti di gruppo, pertanto si è ritenuto opportuno iniziare con qualche interrogazione e interpellanza, poi fare illustrare le due mozioni, dopodiché proseguire, sino all'esaurimento, con le interrogazioni e le interpellanze.

Il suo gruppo — mi pare — ha sul tappeto due o tre interrogazioni e due interpellanze che possono essere benissimo svolte stasera, essendovi ancora del tempo sino alle nove, nove e mezzo, ora in cui si potrebbe chiudere la seduta di questo Consiglio; mi rendo conto che si po-

trebbe anche, volendo, rinviare a domattina la illustrazione delle mozioni, ma, poiché ho avuto una richiesta dal Presidente della Giunta, ho ritenuto opportuno cercare di conciliare le due esigenze. Ad ogni modo, non abbiamo ancora iniziato — diciamo così — il discorso sul problema dei trasporti, quindi, la prego, ora risponda all'interrogazione, vedremo nel frattempo se è possibile arrivare ad un'altra soluzione, ossia a quella da lei stessa auspicata.

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Onorevole Assessore, la ringrazio per la celerità con la quale lei ha risposto alla mia interrogazione; probabilmente le è sfuggito che sulla stessa materia vi era un'altra interrogazione, e forse per economia di tempo sarebbe stato più opportuno discuterla insieme, comunque, non ha nessuna importanza. Dovrei dichiararmi soddisfatto di questa sua risposta, perché indiscutibilmente scioglie molte perplessità, molti dubbi, che poi sono la base di questa interrogazione, come ella ha potuto rilevare; dubbi e perplessità che, come del resto noi abbiamo annotato, nascevano anche dalla particolarità del caso. Ecco, se, per esempio, alla direzione-gestione del Nosocomio non ci fosse stato un autorevole e stimato collega — lo dico senza veli e senza celiare — probabilmente il problema non si sarebbe posto, o non si sarebbe posto in quella drammaticità, e forse neppure gli operatori di quella clinica avrebbero reagito con tanto vigore. Ma i sospetti, le incertezze, i dubbi, nascevano soprattutto dal fatto che, notoriamente, lo stesso personaggio politico — al quale rinnoviamo per la seconda volta i sensi della nostra più sincera stima — è anche uno dei massimi responsabili di quell'organizzazione che va sotto il nome di associazione di proprietari di cliniche private.

Tutte queste cose, onorevole Assessore — lei lo ha capito al volo — hanno giustificato determinate apprensioni e la nostra interrogazione non era un'interrogazione molesta diretta a mettere in difficoltà l'Assessore o la Regione, ma soltanto a verificare se dietro le cose di cui anche noi eravamo a conoscenza (la rottura del contratto fra proprietà e gestione, la esigenza di

un più attento controllo e verifica di quelle che erano le effettive capacità della clinica e la coerenza fra strutture e servizi della medesima con quelli che sono i dettati della legge 368) per caso non vi fossero altre ragioni che giustificerebbero quella che io chiamo serrata. Lei è stato sorpreso dal termine, che non è stato messo lì a caso, ma che aveva evidentemente una ragione; la serrata avrebbe potuto giustificare iniziative analoghe anche da parte di altre cliniche private.

Nella seconda interrogazione, che brevemente le accenno per evitarle di dovermi rispondere, io sottolineo un altro aspetto di cui sono venuto a conoscenza attraverso le notizie giornalistiche, probabilmente non del tutto credibili, secondo le quali anche se vi fosse stata e vi fosse la volontà dell'imprenditoria privata, in ogni caso — lei lo ha lasciato intravedere questo discorso — Villa Verde non sarebbe tagliata perfettamente per rispondere a quelle che sono le prerogative imposte dalla 386. Anche se questo fosse vero non ha importanza, e mi rendo conto che voi che siete gli interpreti della legge non potete che rispettarla, farla rispettare eccetera, però tutto questo va bene quando ci si trova in una Regione il cui tessuto ospedaliero sia soddisfacente, ma in una Regione, il cui tessuto ospedaliero è tra i più fatiscenti del mondo, non solo d'Italia, ci riesce per lo meno strano comprendere come si possa, ad un certo punto, fermare troppo l'attenzione sulle insufficienze di una clinica come quella quando verifichiamo giornalmente inadempienze ben più gravi.

La ringrazio per le notizie che ci ha dato in ordine all'impiego dei dipendenti di quella clinica, che, se non ho capito male, intanto dovranno subito fare un corso di aggiornamento, e in ogni caso viene garantito il loro assorbimento dalle stesse cliniche private, nell'ipotesi che la clinica non venisse riaperta. Comunque nel complesso — l'ho già detto — mi dichiaro soddisfatto, non solo, ma la ringrazio per la precisione e la celerità con la quale ci ha dato le risposte.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare ai colle-

ghi di essere un po' più concisi nel rispondere o nel dichiararsi soddisfatti, non fosse peraltro perché il regolamento fissa un termine di soli cinque minuti perché l'interrogante possa dichiararsi o meno soddisfatto.

Segue una interrogazione Lippi - Chessa - Offeddu all'Assessore all'igiene e sanità sulle inadempienze della Regione sarda, relative alla legge 405 sulla istituzione dei consultori familiari.

Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

"I sottoscritti, rilevato che la legge 29 luglio 1975 n. 405 sulla istituzione dei consultori familiari stabilisce all'articolo 6 che "entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge le Regioni emaneranno le norme legislative di cui all'articolo 2"; considerato che — poiché la legge in parola è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 227 del 27 agosto 1975 — i termini prescritti sono scaduti il 27 febbraio 1976, constatato che fino a questo momento non ci risulta che la Giunta regionale abbia predisposto le norme legislative previste dalla legge "405", chiedono di interrogare il Presidente della Giunta regionale per conoscere i motivi che giustificano il ritardo lamentato e per sapere quando la Giunta regionale sarà in grado di assolvere gli impegni previsti dalla legge dello Stato sulla istituzione dei consultori familiari.

L'interrogazione ha carattere di urgenza." (404)

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

MELIS ANTONIO (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. Poiché i termini previsti dalla legge del luglio '75, numero 405, che demanda alle Regioni la sua attuazione attraverso norme legislative, sono ordinatori, la ritardata approvazione delle leggi regionali, non determina alcuna perdita di diritti sia in ordine alla programmazione delle iniziative, sia in ordine alla attribuzione dei finanziamenti previsti. Le suespo-

ste considerazioni, unite alla novità e complessità dell'istituzione dei consultori familiari, richiedenti particolari strutture e personale, hanno fatto sì che la maggioranza delle Regioni, al fine di approfondire la tematica connessa, posticipasse la data di approvazione delle leggi di attuazione, che era il 12 marzo 1976.

Per quanto concerne modalità e tempi per l'esame e l'approvazione della legge di attuazione, essi sono condizionati dalla volontà del Consiglio regionale cui compete la potestà legislativa. La Giunta regionale aveva già pronto un suo disegno di legge, sin dall'aprile di quest'anno, da presentare al Consiglio, ma, essendovi in Consiglio altre quattro proposte di legge presentate dai gruppi politici, la Giunta ha preferito ritirare il proprio disegno di legge e intervenire nel dibattito che si farà in Commissione sulle quattro proposte di legge, che — ci auguriamo — saranno unificate e discusse quanto prima.

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

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Signor Presidente, colgo l'invito che ella ha fatto poc'anzi alla brevità, e cercherò di recuperare il tempo che ho portato via nella precedente interrogazione. Innanzitutto voglio ringraziare l'Assessore per le precisazioni che ci ha dato, per la modestia con la quale ha dichiarato la carenza della Giunta in questo settore, e per la sua dichiarata disponibilità di rimettersi alle quattro proposte di legge che sono state presentate.

Io, per la verità sapevo soltanto dell'esistenza di due proposte di legge: una nostra del 26 marzo 1976, una democristiana del 7 aprile '76, delle altre due ...

MELIS ANTONIO (D.C.), Assessore all'igiene e sanità. Una del P.C.I. e una del P.S.I.

LIPPI (M.S.I.-Destra Nazionale). Va bene, mi fa piacere sapere che almeno su questo l'arco costituzionale si è allargato e ha compreso anche noi. Quello che l'Assessore ci ha detto, cioè il

fatto che il non aver rispettato i termini previsti dalla legge non ci esclude dai benefici della legge medesima, ossia della 227 del 27 agosto '75, certamente ci rassicura. Vorremmo soltanto che la Giunta fosse un tantino più stimolante nel chiedere alla Commissione competente che finalmente si riunisca per esaminare le quattro proposte di legge. Proprio stasera è stata chiesta la discussione urgente di una legge che riguarda tutta altra materia che questa, quindi lei, onorevole Presidente della Giunta, o chi per lei, avrebbe potuto chiedere l'urgenza, perché questa legge è urgente per legge. Non mi risulta che ne si stata mai chiesta l'urgenza. Ad ogni modo, siccome noi non ci formalizziamo molto su queste cose, poiché ci interessano i fatti concreti, vorrei cortesemente pregare l'Assessore che si faccia anch'egli parte diligente perché la Commissione competente si riunisca per esaminare queste quattro leggi già patrimonio del Consiglio regionale. Comunque mi dichiaro soddisfatto della risposta della Giunta.

PRESIDENTE. Segue una interpellanza Murru all'Assessore all'igiene e sanità sull'urgente utilizzazione dello stabilimento termale di Fordongianus.

Se ne dia lettura.

MEDDE, Segretario:

“Il sottoscritto, constatata la sempre maggiore richiesta di prestazioni per cure termali da parte dei cittadini sardi e dei lavoratori in particolare i quali per soddisfare le loro esigenze ogni anno, a migliaia, devono ricorrere agli stabilimenti del Continente andando così incontro a notevoli sacrifici, non ultimi quelli finanziari, per le lunghe trasferte e permanenze quindicinali, ciò in quanto i pochi stabilimenti esistenti in Sardegna — quello di Sardara e di Castelsardo — sono assolutamente insufficienti per fronteggiare le richieste; rilevato che nel territorio del Comune di Fordongianus sin dagli anni 50, dopo una spesa di circa 2 miliardi sopportata dalla Regione sarda, è disponibile, inutilizzato, un nuovo stabilimento con capacità ricettiva di 40 cabine di prima e seconda classe ed un con-

sistente numero di ambienti per le cure speciali (inalazioni, docce scozzesi, massaggi, ecc.) nonché di conforti moderni, che potrebbero soddisfare le richieste di una parte dei cittadini sardi, interpella l'Assessore alla sanità e lavoro per conoscere:

1) se non ritenga urgente intervenire presso gli organi competenti al fine di sbloccare gli eventuali intralci burocratici o di altra natura che a distanza di oltre 20 anni dalla fine dei lavori sono inconcepibili tanto che la loro permanenza appare ridicola;

2) se, in alternativa non ritenga opportuno prendere dei contatti con l'I.N.P.S. (Istituto Nazionale della Previdenza Sociale) al fine di stabilire una cessione dello stabilimento mediante la trattazione del passaggio di proprietà oppure una convenzione perché l'I.N.P.S. possa disporre per l'assistenza ai propri assicurati i quali, proprio per la carenza dei posti in Sardegna, ogni anno vengono avviati a migliaia nelle case di cure termali del continente". (143)

PRESIDENTE. L'onorevole Murru ha facoltà di illustrare la sua interpellanza.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la illustrazione di questa interpellanza sarà brevissima, perché penso di essere stato abbastanza chiaro nella esposizione scritta. Si tratta di uno stabilimento termale che — come mi risulta non solo da notizie giornalistiche, ma anche da notizie attinte da me personalmente — è stato costruito circa 20 anni fa nel circondario di Fordongianus, con contributi per circa 2 miliardi da parte della Regione sarda. Esso è dotato di una attrezzatura non comune, per soddisfare le esigenze dei lavoratori che devono essere assistiti e curati per specifiche malattie, come i reumatismi, le artrosi, ed altre di questo tipo.

Allora, preoccupato della grande richiesta dei lavoratori sardi che tutti gli anni per poter essere assistiti in questo senso devono allontanarsi per centinaia, se non anche per migliaia di chilometri, perché io ho visto lavoratori sardi addirittura dovere andare a farsi le cure termali ad Abano, Battaglia terme; ecco, per evitare tut-

to questo, io mi sono preoccupato di suggerire una soluzione alla Giunta, all'Assessore, perché questo stabilimento termale fosse rilevato direttamente dall'I.N.P.S.; quindi posso garantire che l'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale, con tutte le sue carenze, conserva ancora una struttura, per quanto, riguarda l'organizzazione dei servizi, tale da consentire di fare di questo stabilimento una cosa seria (perché cose serie sono ancora tutti gli stabilimenti che sono in piedi dell'Istituto della Previdenza Sociale).

Nel caso in cui non si arrivasse all'acquisizione in proprietà da parte di questo ente dello stabilimento di Fordongianus, un'altra soluzione potrebbe essere quella di realizzare una convenzione tra l'Istituto ed i concessionari o i proprietari di questo stabilimento affinché l'I.N.P.S. possa disporre per l'assistenza ai propri assicurati.

Nell'indagine che è stata fatta si parla di 40 cabine di prima e di seconda classe, e di un consistente numero di ambienti per le cure speciali. Ecco, questo è molto importante, signor Assessore, perché gli stabilimenti moderni, a differenza di quelli costruiti magari cento anni fa, devono essere in grado di fornire anche queste prestazioni che sono di primaria importanza per chi ha bisogno di cure speciali.

Qui possono essere prestate tutte quelle cure primarie, complementari e secondarie che possono soddisfare il lavoratore: inalazioni, massaggi, cure di fango, cure delle acque termali.

Il principio delle cure termali, per quanto riguarda l'assistenza del lavoratore, è quello di poterlo recuperare alla produzione, sempre che l'intervento sia fatto in tempo utile. E allora la mia interpellanza tende a due cose: 1) agevolare i lavoratori sardi per non costringerli ad andare agli stabilimenti del Continente; 2) cercare di recuperare ai fini produttivi anche quei due miliardi che sono stati spesi da parte della Regione sarda per ottenerne un beneficio che torni a vantaggio e dei lavoratori e della Regione. Io la ringrazio per la risposta che vorrà fornirci, eventualmente poi replicherò.

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

MELIS ANTONIO (D.C.), *Assessore all'igiene e sanità*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, purtroppo, pur condividendo le preoccupazioni del collega Murru, dobbiamo dire che, se lo stabilimento non è entrato ancora in funzione, ciò è dovuto a cause tecniche più che altro, cioè gli intralci nella costruzione dello stabilimento termale di Fordongianus sono derivati principalmente dalla scarsità dei finanziamenti nei primi esercizi, durante i quali fu impostata l'opera. A questi, dal 1969 in poi, si sono aggiunti problemi di inagibilità dell'alveo del Tirso a causa della riduzione del massimo livello di invaso nel lago Omodeo, decisa dalle autorità del servizio dighe dell'Ufficio del Genio Civile di Cagliari. Tale riduzione ha comportato scarichi di portata più frequenti e più intensi rispetto ai precedenti, che hanno impedito la realizzazione delle pile della passerella in cemento armato precompresso sulla quale doveva essere posata la condotta duttrice delle acque termali dalle sorgenti in sinistra del Tirso allo stabilimento in destra del Tirso.

Conseguentemente si dovette elaborare un nuovo progetto che prevedeva la realizzazione della passerella in acciaio con luci fra le pile aumentate fino a 44 metri. Queste sono tutte questioni di ordine tecnico che hanno comportato notevoli ritardi. L'appaltatore, a causa della particolare situazione sindacale e produttiva degli stabilimenti siderurgici italiani, incontrò serie difficoltà che furono superate solo grazie all'interessamento diretto delle autorità regionali. Anche il varo della passerella ha comportato d'altra parte il superamento di ardue difficoltà di altissimo livello tecnico, ove si pensi alle luci soprammenzionate per il superamento dell'alveo del Tirso.

Il ritardo maturato per le oggettive difficoltà accennate ha determinato — e non poteva essere altrimenti — altri ritardi nella realizzazione degli impianti tecnologici interni allo stabilimento e connessi alla disponibilità dell'acqua e all'energia elettrica. Allo stato attuale sta per essere appaltata la realizzazione della cabina

elettrica di sezionamento, mentre si è in attesa di ricevere quanto prima dal progettista la perizia relativa alle pompe da installare nell'opera di presa, già realizzata nella sorgente. Anche se le difficoltà tecniche di cui sopra è fatto cenno ritardavano la completa realizzazione dello stabilimento, l'Assessorato ha ritenuto di contattare l'Ente autonomo gestione aziende termali, ente a partecipazione statale per la possibile gestione in linea prioritaria dello stabilimento di Fordongianus al fine di assicurare la attività futura. L'Egat, pur palesando interesse alla iniziativa che doveva essere realizzata con il concorso dell'Amministrazione provinciale e delle amministrazioni comunali interessate, esprimeva la propria momentanea disponibilità all'operazione, dovuta soprattutto a mancanza di fondi di dotazione, rimandando ogni ulteriore definitiva decisione in vista di future favorevoli circostanze finanziarie.

In alternativa all'Egat, sussiste la possibilità di giungere ad un consorzio tra l'Amministrazione provinciale di Oristano ed il comune di Fordongianus, ed in questo senso l'Assessorato ha già preso contatti con l'Amministrazione provinciale di Oristano, per la gestione ed il funzionamento dello stabilimento, così consentendo ai lavoratori sardi di utilizzare le cure termali che offre lo stabilimento di Fordongianus, evitando sensibili sacrifici finanziari e disagi derivanti da lunghe trasferte nella penisola.

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

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Io devo dichiararmi e mi dispiace insoddisfatto per tre ragioni. Primo, perché non si capisce come, all'atto della progettazione e quindi all'inizio dei lavori, non si siano appurate tutte quelle difficoltà che invece si sono rilevate quando lo stabilimento era costruito, quando notevoli capitali erano stati investiti, e — quello che più preoccupa — quando erano stati già attinti i 2 miliardi di contributi ed altri ancora da altre fonti — pubblico danaro ripeto — senza poter utilizzare questa opera che doveva servire non

solo ai lavoratori di tutta la Sardegna, ma in modo particolare a quelli del circondario Oristanese.

Quindi una prima ragione della mia mancata soddisfazione è proprio questa noncuranza; tutte queste deficienze: la impossibilità dello scarico, la rete elettrica, tutte quelle condutture che non potevano essere inserite per la realizzazione, per l'allaccio, quindi, di questo stabilimento agli scarichi del Tirso, dovevano essere appurate nel momento in cui si è fatto il progetto o nel momento in cui si doveva dare corso e inizio ai lavori. E' chiaro che questa noncuranza va addebitata a chi ha il dovere di sovrintendere a questi lavori.

La seconda ragione della mia non soddisfazione è rappresentata dal fatto che se non ci fosse stata la preoccupazione di determinati gruppi di lavoratori o addirittura di determinati sindacalisti lo stabilimento di Fordongianus sarebbe rimasto ancora così, chissà per quanto tempo. *(Interruzione).*

Assessore — mi consenta — io non capisco come, nel 1976!

Non ci meraviglia! Perché ormai tutto si può realizzare in Italia, in corti periodi di 30 anni e più. Ma, dal momento che questi lavori dovevano essere ripresi e sono stati anche finanziati io non credo assolutamente che tutte le difficoltà che lei mi ha enunciato in realtà sussistano. Quando v'è una volontà, e soprattutto ... *(Interruzione).*

Non è questione di tecnici; i tecnici possono essere sollecitati in un certo modo per realizzare determinate opere. Non mi faccia dire, Assessore, che quando si è voluto, si sono realizzate, attraverso finanziamenti, opere in brevissimo tempo. Basta che ci sia una determinata volontà, che il più delle volte non è quella desiderata dai lavoratori per poter realizzare determinate cose.

Ora, le difficoltà di carattere tecnico che si sovrappongono per la realizzazione di questa opera, che è costata tanti miliardi, che è tanto attesa dai lavoratori sardi, possono essere superate se esiste una volontà effettiva per la realizzazione in breve tempo di quest'opera.

La terza ragione di insoddisfazione — e ho

concluso — è costituita dal fatto che il Comune di Oristano e quello di Fordongianus, dopo essersi messi in contatto con gli altri enti, perché in sede consorziale possano gestire, far funzionare questo stabilimento, non hanno interpellato l'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale. Dico questo perché so perfettamente che differenza corre tra la gestione di un Ente, come l'Istituto della Previdenza Sociale, e quella che realizzano determinate (non tutte) aziende private.

Vorrei parlare dello stabilimento termale di Benetutti, di cui ho ricevuto una osservazione. Benissimo! Non mi voglio riferire a nessuno stabilimento ma, in Sardegna, mi creda, anche oggi ho ricevuto — lei sa che io svolgo un'attività sindacale nell'Istituto della Previdenza Sociale e quindi ricevo certe informazioni — delle telefonate da parte di lavoratori dell'I.N.P.S. e di altri al di fuori dell'I.N.P.S. le cui questioni — le ripeto letteralmente la parola che mi è stata detta — fanno schifo! Sia per quanto riguarda ... *(Interruzione).*

Sì ma le convenzioni, le tariffe sono quelle che sono ! Non voglio fare carico alla Regione, tanto meno a lei. Sto citando un esempio. *(Interruzione).*

Sì, lo so, ma io parlo di quest'anno! Quest'anno non ha più la convenzione con l'I.N.P.S. Io le sto citando questo esempio per evitare gestioni che non potrebbero essere quelle attese dai lavoratori che hanno il sacrosanto diritto ad essere assistiti come si conviene! Grazie!

Discussione di mozione e svolgimento congiunto di interpellanze e interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni: "Mozione Piredda - Serra - Saba - Floris Mario - Monni Pietro - Tedesco - Zurru - Asara - Loretto - Mura - Tronci sulla inderogabile necessità di elaborare ed attuare un progetto speciale Stato-Cassa Mezzogiorno che assicuri un sistema di trasporti interni ed esterni alla Sardegna che favorisca il processo di sviluppo economico e sociale dell'Isola nonché il suo più corretto assetto territoriale." (45) e "Mozione Macis - Birardi - Raggio - Corrias - Loffredo - Marras - Orrù - Puggioni - Schintu -

Sechi - Usai, sull'azione della Regione per rivendicare un programma organico di interventi nel sistema dei collegamenti con la penisola al fine di superare le disparità derivanti dalla condizione di insularità della Sardegna" (46), congiunte allo svolgimento di interpellanze e interrogazioni sullo stesso argomento, e precisamente: l'interpellanza numero 6 di Corrias - Schintu - Macis - Sechi - Marini - Puggioni sulla grave situazione dell'Azienda Consorziale Trasporti di Cagliari; l'interpellanza numero 35 Piredda - Floris Severino - Isoni - Zurru - Baghino sulla necessità di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato in Sardegna e dei collegamenti con la penisola; l'interpellanza numero 34, Piredda - Floris Severino - Isoni - Zurru - Baghino sulla politica della Società Tirrenia di Navigazione; l'interpellanza numero 145 Isoni - Loretto sul disservizio dei collegamenti marittimi tra la Sardegna e la penisola; l'interpellanza numero 199, Puggioni - Loffredo - Berlinguer - Birardi - Maddalon - Marras sul mancato assorbimento di tutto il personale licenziato dalla Società "Freccia Catalana" da parte dell'Azienda Regionale Trasporti; l'interpellanza numero 219 Isoni - Asara - Loretto - Saba - Tedesco - Are - Zurru - Monni Pietro Serafino - Mura - Floris Severino - Nuvoli, sugli aumenti delle tariffe sui traghetti delle Ferrovie dello Stato; l'interpellanza numero 240 Murru sui disagi causati dal prolungarsi dello sciopero del personale addetto ai trasporti aerei; l'interrogazione numero 159, Macis - Birardi - Puggioni - Marini sulla situazione dell'aeroporto di Elmas; l'interrogazione numero 165 Rais sul mancato pagamento degli stipendi ai dipendenti dell'Azienda Consorziale Trasporti di Cagliari; l'interrogazione numero 201 Macis - Raggio - Corrias - Loffredo - Maddalon sulla delega alla Regione delle funzioni amministrative in ordine alla costruzione e manutenzione dei porti di prima classe e sulla situazione dei porti dell'Isola; l'interrogazione numero 205 Zurru - Isoni - Mela sullo sciopero degli operai del Complesso chimico-tessile di Villacidro per protestare sulla situazione dei trasporti; l'interrogazione numero 206, Corrias - Macis - Sini - Berlinguer - Puggioni - Granese sugli

aumenti delle tariffe urbane ed extraurbane; l'interrogazione numero 288 Lippi sui finanziamenti aeroportuali disposti dal governo centrale; l'interrogazione numero 315 Corrias - Macis - Birardi - Puggioni - Loffredo - Careddu sulla grave crisi dei trasporti aerei nell'Isola; l'interrogazione numero 328 Loretto - Masia - Isoni - Tedesco sulla decisione dei piloti dell'ANPAC di chiudere al traffico, nelle ore notturne, l'aeroporto di Alghero - Fertilia; l'interrogazione numero 365 Lippi sulla conduzione gestionale dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti; l'interrogazione numero 398 Lippi sul raddoppio delle tariffe dei traghetti delle Ferrovie dello Stato; l'interrogazione numero 486 Marras - Birardi - Sechi - Loffredo sulla drammatica situazione determinatasi in questi giorni nel porto di Civitavecchia; l'interrogazione Lippi sulla mancata convocazione dell'Assessore ai trasporti per l'incontro ministeriale del 30 agosto 1976 sul problema del trasporto marittimo. Se ne dia lettura.

MEDDE, *Segretario*:

"IL CONSIGLIO REGIONALE

CONSTATATO, anche a seguito della unilaterale e pretestuosa decisione della Società Traghetti Canguro di non proseguire il servizio di collegamento dei più importanti porti sardi ai principali porti della Penisola, che tutte le decisioni relative al servizio dei trasporti interessanti la Sardegna seguono logiche aziendalistiche che non tengono in alcun conto i peculiari interessi dell'Isola;

PRESO ATTO che in ogni caso gli operatori privati dei trasporti, anche quando ottengono finanziamenti o contributi per la attivazione di servizi di trasporto che operino in funzione di incentivo allo sviluppo, non solo non praticano tariffe preferenziali, ed in rapporto alle necessità di sviluppo, ma appena possibile dirottano i mezzi di trasporto incentivati a servizi che non implicano né lo sviluppo della Sardegna né quello del Mezzogiorno;

CONSIDERATO che la Società Tirrenia soltanto dopo reiterate insistenze è subentrata alla S.P.A.

VII LEGISLATURA

CLI SEDUTA

28 SETTEMBRE 1976

Canguro nell'esercizio di relative linee e che comunque questa società pratica una politica di trasporto da e per la Sardegna nient'affatto incentivante il processo di sviluppo;

ATTESO che il servizio dei traghetti gestito dalle Ferrovie dello Stato è il migliore, anche se è del tutto insufficiente e, al pari degli altri operatori, non pratica tariffe e priorità di carico merci che non solo non consentono una effettiva spinta allo sviluppo del sistema produttivo dell'Isola, ma alimentano anzi il sistema consumistico a vantaggio esclusivo del sistema produttivo esterno dell'Isola;

RICONOSCIUTO che il sistema dei trasporti aerei è del tutto insoddisfacente e non propulsivo di sviluppo soprattutto per quanto attiene alle tariffe, nonostante che questo sistema di trasporto sia, a differenza che per le altre regioni, essenziale ed insostituibile per l'economia della Sardegna, data l'insularità della Regione e la conseguente non sostituibilità del mezzo aereo con mezzi ferroviari o automobilistici spesso ugualmente rapidi, più economici e più comodi;

RITENUTO che il complesso dei trasporti interni dell'Isola sia impostato in maniera non soddisfacente e non consona alle emergenti esigenze di sviluppo e che, in molto casi, com'è quello delle ferrovie, il sistema è anche antiquato come percorsi, come armamento e come tipo di locomozione, per cui non essendo omogeneo al sistema nazionale è normalmente arretrato o, comunque, non partecipa agli ammodernamenti di materiale decisi sul piano nazionale, sia per quanto riguarda le vetture che per quanto riguarda la trazione;

CONSTATATO che lo Stato sta studiando un programma straordinario di intervento nelle ferrovie statali, che prevede interventi nel primo periodo per circa 2.000 miliardi, da aumentare a 4.000 miliardi nel prossimo decennio, e che le notizie portano interventi in Sardegna di lievissima entità relativa (basti pensare che l'opera più impegnativa prevista, cioè il raddoppio della Cagliari-Decimo, costa, a base d'asta, poco più di 6 miliardi) comunque nient'affatto idonei e sufficienti a portare la rete sarda al livello medio nazionale, né in quanto a sistema di tra-

zione né in quanto al doppio binario né in quanto al collegamento dell'Isola con la Penisola con il sistema dei traghetti che finora si è dimostrato il migliore e più coerente agli interessi di sviluppi presenti nell'Isola;

RITENUTO che anche il sistema di trasporto delle persone su mezzi gommati all'interno dell'Isola soffre per una inadeguata presenza delle gestioni pubbliche subentrate alle gestioni private

impegna la Giunta regionale

ad operare concretamente affinché venga convocata quanto prima una conferenza regionale dei trasporti che indichi linee operative per la elaborazione di un progetto speciale che risolva il problema dei trasporti interni ed esterni alla Sardegna, definendo le condizioni alle quali i trasporti saranno propulsivi dello sviluppo della Sardegna, e non fattore limitante come sono stati finora, utilizzando a tale scopo anche le provvidenze della legge n. 138 del 1976 sullo sviluppo del Mezzogiorno.

In particolare, e nelle norme della elaborazione e attuazione del progetto speciale,

impegna, altresì, la Giunta regionale

ad operare perché:

a) il piano di sviluppo delle Ferrovie dello Stato comprenda, per la Sardegna, sia l'elettrificazione di tutta la rete sia il raddoppio della linea Cagliari-Chilivani, da attuarsi anche mediante correzioni di tracciato ai fini dell'accorciamento del percorso e del relativo miglioramento, laddove il medesimo non consente velocità pari alla media nazionale (vedi, per esempio il tratto Solarussa - Paulilatino e Macomer-Bonorva) e sia infine il potenziamento del collegamento a mezzo traghetto, eventualmente attivando anche una testa di linea nel tratto Livorno-La Spezia;

b) le tariffe di trasporto praticate nei collegamenti Sardegna Continente siano tali da non determinare un maggiore costo di approvvigionamento e di esportazione dei prodotti e tale da consentire al sistema produttivo sardo di di-

venire concorrenziale nel settore manifatturiero rispetto ai centri di produzione ubicati nella Penisola, e siano comunque tali da non superare il costo di trasporto per eguale distanza praticata dalle Ferrovie dello Stato;

c) la Società di navigazione Tirrenia, oltre al vincolo delle tariffe, abbia anche il vincolo di avere un Consiglio di Amministrazione di gradimento della Regione sarda e sia obbligata ad assumere almeno il 50 per cento dei propri dipendenti tra i residenti in Sardegna, trasferendo anche nell'Isola una delle sedi oggi esistenti a Genova o a Napoli, il tutto a considerazione e a motivo del fatto che più dell'80 per cento dei traffici della Società ha come punto di partenza o di attracco un porto dell'Isola;

d) le gestioni pubbliche operanti all'interno dell'Isola, siano obbligate, in un quadro di riorganizzazione e ristrutturazione dei trasporti su mezzo gomma, ad assumere tutte le linee di trasporto oggi gestite da altri soggetti pubblici e privati nei bacini di traffico nei quali hanno la maggioranza delle gestioni;

e) i trasporti aerei, da e per la Sardegna, abbiano una struttura organizzativa e tariffaria condizionata dal dato che l'aereo non rappresenta per l'Isola un mezzo di trasporto eccedente o di lusso, bensì a completare le deficienze di posti degli altri mezzi o addirittura la inesistenza di mezzi alternativi;

f) per il futuro siano vincolati per tutta la durata funzionale all'uso in linee interessanti la Sardegna tutti i mezzi di trasporto che qualunque potere pubblico finanzia o in qualche modo incentivi." (45)

"IL CONSIGLIO REGIONALE

CONSTATATO che i progressi verificatisi negli ultimi decenni nel campo dei trasporti marittimi ed aerei da e per la Sardegna non hanno portato al superamento degli antichi squilibri e disparità derivanti dall'insularità e dall'isolamento economico, politico, psicologico in cui essa è stata per tanto tempo mantenuta;

CONSIDERATO che fino ad oggi è mancato un preciso indirizzo del Governo nazionale diretto a rimuovere le conseguenze della condizione

geografica della Sardegna, che è l'unica tra le Regioni d'Italia, ed a realizzare l'effettiva unificazione del territorio nazionale;

CONSTATATO che l'indicazione contenuta nell'articolo 12 della legge 11 giugno 1962, n. 588, che prevedeva per le merci trasportate dal servizio traghetto il pagamento della tariffa ferroviaria calcolata su una distanza virtuale di 100 chilometri, ha avuto limitata applicazione e non ha assunto il carattere di principio generale da estendere a tutto il sistema dei collegamenti da e per la Penisola con i conseguenti interventi e adeguamenti nelle infrastrutture e nelle dotazioni delle linee marittime e ferroviarie;

RITENUTO che le insufficienze attuali rischiano di aumentare per la scarsa considerazione delle esigenze dell'Isola nei programmi statali riguardanti l'ammodernamento o il miglioramento degli scali marittimi (Piano azzurro), degli aeroporti e delle Ferrovie dello Stato, e in quelli delle società concessionarie delle linee marittime di collegamento con la Penisola e in particolare della Tirrenia nel quadro del potenziamento della Finmare;

RITENUTO altresì che taluni fattori contingenti quali l'aumento delle tariffe, la rinuncia alla concessione da parte di una Società privata esercente il servizio traghetti, il protrarsi da oltre un anno di interruzioni nei collegamenti per l'agibilità parziale e discontinua negli scali aerei e marittimi e per il perdurare dell'azione corporativa condotta dai piloti della società di bandiera, nonché il ripetersi dei disegni connessi alla "punte" stagionali, hanno rivelato la precarietà del sistema di comunicazioni con la Penisola e l'irrilevanza del nucleo della Regione sarda nella politica dei trasporti;

TENUTO CONTO che sta per avviarsi la fase di attuazione del Primo programma triennale di sviluppo, in attuazione della legge 24 giugno 1974, n. 268, e che occorre eliminare ogni dannosa strozzatura e giungere alla reale unificazione del mercato nazionale e alla più ampia comunicazione del mercato sardo con quello comunitario ed europeo;

RIAFFERMATA pertanto l'urgenza e l'importanza vitale di un intervento organico sul sistema

dei trasporti come fondamentale rivendicazione autonomistica in quanto condizione necessaria per realizzare la rinascita economica e sociale dell'Isola

impegna la Giunta regionale

A) ad aprire immediatamente una vertenza nei confronti del Governo per rivendicare l'unificazione effettiva del territorio della Regione sarda con quello delle altre parti d'Italia eliminando ogni disparità derivante dall'insularità della Sardegna;

B) intraprendere un'energica azione che raccogliendo le istanze delle organizzazioni politiche e sindacali, delle forze sociali dei lavoratori dell'Isola e degli emigrati, unifichi e sviluppi un forte movimento di lotta per ottenere un programma organico di misure ed interventi nel settore dei trasporti che preveda:

1) il pieno rispetto e l'ulteriore precisazione ed articolazione dei metodi di consultazione e intesa previsti dall'art. 53 dello Statuto speciale per la Sardegna;

2) una politica tariffaria basata sul principio che i collegamenti da e per la Sardegna rappresentano un servizio sociale diretto a rimuovere le condizioni di disparità con le altre Regioni d'Italia;

3) l'estensione delle agevolazioni tariffarie previste dall'articolo 12 della legge 588/1962 all'interno del sistema del trasporto merci da e per la Penisola;

4) un piano predisposto dalla Regione con le modalità di cui all'articolo 22 della legge regionale 1 agosto 1976, n. 33, che contempli:

a) il potenziamento del sistema portuale della Sardegna e dei punti di approdo della Penisola, e in particolare l'aumento degli attracchi per i traghetti ferroviari e il miglioramento e ammodernamento delle attrezzature;

b) il miglioramento e il completamento delle infrastrutture aeroportuali per quanto concerne i sistemi di sicurezza del volo e la ricettività delle aerostazioni e la portanza delle piste;

c) lo sviluppo e l'ammodernamento, previa rettifica della rete ferroviaria, al fine di elevare la velocità commerciale e ridurre i tempi di per-

correnza parificandoli con quelli medi del Continente; nonché la completa ristrutturazione delle ferrovie attualmente in concessione;

d) il congruo aumento dei traghetti delle Ferrovie dello Stato e della Tirrenia in maniera da aumentare la disponibilità di trasporto per merci e passeggeri e consentire una più proficua utilizzazione dei vettori in relazione all'andamento stagionale;

e) il miglioramento della rete stradale specie per quanto attiene il collegamento dei porti e degli aeroporti con l'interno dell'Isola, i nodi di accesso ai maggiori centri, le vie di comunicazione con le zone interne e particolarmente con l'Ogliastra;

f) la globalità dell'intervento anche per garantire una reale efficacia e una sicura base operativa al progetto speciale del porto terminale mediterraneo per il traffico containerizzato;

C) a convocare rapidamente un primo incontro tra i parlamentari sardi, nazionali e regionali, e dirigenti dei partiti democratici, i rappresentanti dei sindacati dei lavoratori, delle organizzazioni professionali, imprenditoriali e dei lavoratori da intraprendere nei confronti del Governo;

D) a correlare e rendere la politica dei trasporti interni coerente col programma dei potenziamenti dei collegamenti esterni." (46)

Interpellanza Corrias - Schintu - Puggioni - Macis - Sechi - Marini:

"I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale per conoscere quali iniziative immediate intenda adottare in riferimento alla ulteriore grave situazione venutasi a creare all'Azienda consorziale trasporti di Cagliari, che da vari mesi non paga regolarmente gli stipendi ai dipendenti ed in contributi assicurativi all'I.N.P.S..

Questa situazione crea oggi ulteriore, inaccettabile disagio tra i lavoratori ed i contadini su cui già pesa una situazione di difficoltà economiche, che si aggrava anche con la crisi dei trasporti.

I sottoscritti chiedono se il Presidente della Giunta non intenda prendere l'iniziativa di

promuovere un incontro tra gli enti consorziali per addivenire ad una soluzione definitiva del problema che consenta la regolare attività della Azienda nell'interesse, oltre che dei lavoratori dipendenti, di tutti i cittadini che utilizzano il pubblico trasporto, e favorisca la democratizzazione della gestione del Consorzio, cui è da farsi risalire, in notevole misura, le responsabilità dell'attuale situazione.

I sottoscritti infine, chiedono se il Presidente della Giunta non ritenga necessario un intervento dell'Amministrazione regionale, teso a modificare l'atteggiamento del Governo, che con la chiusura dei crediti verso gli enti locali non consente di avere i finanziamenti necessari per i ripiani dei propri bilanci e far fronte agli impegni concernenti i servizi pubblici e per rivendicare l'assegnazione ai comuni di una quota straordinaria per fronteggiare gli oneri delle aziende di pubblico trasporto". (6)

Interpellanza Piredda - Floris Severino - Isoni - Zurru - Baghino:

"I sottoscritti premesso che con la legge n. 377 del 14 agosto 1974 lo Stato ha disposto lo stanziamento di 2.000 miliardi per un piano di interventi straordinari di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie;

ritenuto che, pur nella assoluta inadeguatezza dello stanziamento alle necessità delle Ferrovie italiane, per cui fabbisogni occorrerebbe una disponibilità secondo gli esperti di almeno 4 volte tanto, con l'intervento disposto dalla citata legge 377 potrebbero trovare avvio a soluzione anche i problemi della rete sarda solo che venisse destinato alla Sardegna un investimento non inferiore al 5 per cento (media ponderata della popolazione e del territorio sardo rispetto al complesso italiano);

constatato che in base alla legge citata 750 miliardi sono destinati alle dotazioni di materiale rotabile e che 525 miliardi sono riservati all'Italia meridionale ed insulare;

accertato che dalle indicazioni comparse sulla stampa si desume che l'impegno delle Ferrovie dello Stato in Sardegna appare ancora una volta di scarsissimo rilievo in quanto si limita a

prevedere il raddoppio della Cagliari Decimomannu e non meglio definiti interventi di potenziamento della linea Cagliari - Olbia - Golfo Aranci;

considerato che le Ferrovie dello Stato in Sardegna hanno una presenza non solo insufficiente ai fini delle condizioni di sviluppo sia per la modesta entità delle rate che per il fatto che gli impianti sono del tutto antiquati e non funzionali tanto da determinare una velocità di esercizio;

sottolineata la necessità che le Ferrovie dello Stato realizzino in Sardegna un sistema di trasporti veloci di persone e merci che favoriscano il processo di sviluppo programmato dalla Regione;

chiedono di interpellare l'Assessore ai trasporti per sapere se non ritenga necessario ed urgente:

1) elaborare e proporre le linee fondamentali dell'impegno da richiedere alle Ferrovie dello Stato sia per gli aspetti quantitativi che quelli qualitativi nel sistema dei trasporti sia interni alla Sardegna, sia di collegamento per mezzo navi e traghetti con Civitavecchia e con un altro porto più vicino al triangolo industriale del Nord Italia;

2) intervenire energicamente perché le F.S. realizzino con i fondi della 377 il raddoppio e la modernizzazione della linea da Cagliari ad Abbasanta in corrispondenza del tronco che da Abbasanta si dirige a Ottana per Nuoro;

3) intervenire presso il Governo perché venga creata anche in Sardegna una moderna officina per la riparazione di materiale rotabile creando così anche un adeguato numero di posti di lavoro e determini un maggior afflusso di carri che favorisca di più i produttori sardi." (33)

Interpellanza Piredda - Floris Severino - Isoni - Zurru - Baghino:

"I sottoscritti premesso che i collegamenti per via marittima tra la Sardegna e il Continente, la Sicilia e l'Africa e tra la Sardegna e isole minori è assicurata per quasi totalità dalla Tirrenia di Navigazione almeno per quanto riguarda il traffico passeggeri;

constatato che le linee di cui sopra costituiscono la parte di gran lunga preponderante tra tutte quelle gestite dalla Tirrenia rappresentano circa il 90 per cento della totalità dei passeggeri trasportati;

ritenuto che nonostante tale stato di cose la Tirrenia non rappresenta una adeguata occasione di lavoro per i sardi in quanto oltre il 95 per cento degli occupati in connessione con l'esercizio Tirrenia non solo sono di origine continentale ma sia anche residente nelle città di scalo della penisola;

considerato che un simile stato di cose riduce la Sardegna ad essere una specie di sponda coloniale che non gestisce i propri collegamenti con la penisola e non ne trae nemmeno modesti risultati occupativi anche perché in termini di trasporto merci tali linee servono la Sardegna come zona di consumo più che di produzione;

interpellano l'Assessore ai trasporti per sapere se non ritenga opportuno dato quanto sopraesposto:

1) intervenire presso il Governo Nazionale perché disponga che tutte le nuove assunzioni della Tirrenia siano riservate a residenti in Sardegna fino a che almeno il 70 per cento di tutto il personale impegnato dalla società non sia di residenti in Sardegna;

2) adoperarsi, se nel caso con una proposta di legge di iniziativa regionale, per far sì che la sede della società Tirrenia di navigazione sia in Sardegna anche per riparare al torto che nella nostra Isola non abbia sede nessuna società o Ente di rilevanza nazionale." (34).

Interpellanza Isoni - Loretto:

"I sottoscritti, constatato che è divenuta consuetudinaria l'interruzione dei collegamenti marittimi tra la Sardegna e la Penisola italiana proprio in coincidenza di ricorrenze notevoli quali le ferie di ferragosto e le festività natalizie; visti i disagi indescrivibili ai quali vengono proditoriamente assoggettati migliaia di viaggiatori lasciati per giorni e giorni in balia delle intemperie e abbandonati alla mercè della speculazione più spregiudicata e odiosa; tenuto conto del

fatto che la pretesa difesa di un millantato diritto viene a colpire migliaia di lavoratori sardi emigrati che, tra mille privazioni, frustrazioni e umiliazioni, fanno qualsiasi sacrificio pur di tornare nella loro Isola per rivedere il paese natio, per riabbracciare la propria gente, per parlare la lingua degli avi, per piangere i propri morti, per cantare i cori dei pastori, sottolineo che sarebbero in molti a denunciare il mal costume imperante nel regime delle concessioni dei diritti di transito, di cuccetta o di poltrona per cui pare che, nelle giornate di maggiore affollamento, venga largamente trafficato il bagarinaggio dei biglietti fatti pagare sotto banco a prezzi di borsa nera; ribadito che sia gli scioperi in siffatto modo perpetrati ed attuati, e sia il mercato nero dei biglietti di transito, costituiscono veri atti di pirateria attuati in danno dei lavoratori sardi emigrati e, indubbiamente di gran lunga meno fortunati di codesti scioperanti, la posizione dei quali, rispetto a quella dei nostri lavoratori, è di assoluto e sfacciato privilegio e comunque tale da inculcare protesta e ribellione in coloro ai quali viene inflitta altra sofferenza per poter, a proprio rischio e pericolo, rivedere la propria terra; nel sospetto che tali fatti, ad arte spacciati per legittime azioni sindacali, trovino origine e spiegazione nell'asservimento di una categoria di lavoratori del mare, e interessi inconfutabili e, comunque, tali da danneggiare e umiliare in maniera gravissima sia i molti lavoratori sui quali ricade il danno, come un'onta incancellabile, per essere nati nell'Isola, sia la nascente industria turistica, sia l'economia dell'intera Isola; interpellano il Presidente della Giunta regionale e gli Assessori ai trasporti e al turismo per conoscere quali provvedimenti sono stati presi o intendano, con tutta sollecitudine, adottare, nell'immediato e prossimo avvenire, al fine di ovviare la lamentata intollerabile ricorrente aggressione perpetrata maliziosamente in danno della Sardegna, della sua popolazione, dei suoi emigrati e della sua economia; e per sapere se ritengano utile ed opportuno esercitare, almeno in occasione delle principali festività nazionali sarde, con proprio personale il più scrupoloso e severo controllo delle operazioni delle cabine, delle cuccette e delle poltrone, sia negli scali ter-

minali che a bordo dei natanti; e per sollecitare lo stroncamento immediato degli abusi e soprusi sopra descritti paragonabili a sistematici, sconsiderati, imprudenti atti di pirateria." (145)

Interpellanza Loffredo - Berlinguer - Birardi - Maddalon - Puggioni - Marras:

" I sottoscritti chiedono di interpellare l'Assessore ai trasporti per sapere se è a conoscenza che a seguito dell'assorbimento da parte dell'ARST del servizio di linea prima espletato dalla Società "Freccia Catalana", gran parte del personale della stessa è stato assorbito dall'ARST, con l'esclusione di alcuni ex dipendenti che rimangono senza lavoro poiché sono stati definitivamente licenziati.

Gli scriventi chiedono inoltre di sapere:

a) quali criteri sono stati adottati per l'assorbimento da parte dell'ARST del personale dipendente dalla Società "Freccia Catalana";

b) tenuto conto che sono state effettuate delle esclusioni, se non ritenga opportuno assorbire tutto il personale ex dipendente della Società "Freccia Catalana" in considerazione del fatto che detto personale espletava effettivamente il servizio rilevato, senza esclusione alcuna". (199)

Interpellanza Isoni - Asara - Loretto - Sabatodesco - Are - Zurru - Monni Pietro Serafino - Mura - Floris Severino - Nuvoli:

" I sottoscritti, avuta notizia dell'aumento tariffario disposto dal Ministro competente per le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato che collegano la Sardegna alla Penisola con terminali nei porti di Olbia - Golfo Aranci e di Civitavecchia; ricordato che la più volte menzionata "proposta Gioia", tendente a dirottare il traffico dei mezzi gommati sulle navi della Società Tirrenia, presupponeva un adeguamento delle tariffe delle Ferrovie dello Stato a quelle sperequative ed esose in vigore presso la Società Tirrenia; non esistendo più dubbi ormai sulla volontà di scaricare sulle popolazioni sarde il pesante costo di gestione di società che hanno sede e personale estranei all'isola; ribadito che il grave

provvedimento serve a vieppiù allontanare la Sardegna dalla Penisola e a legittimare il coro di proteste ormai irrefrenabile di un popolo che l'insensibilità dei governanti respinge e confina nel ghetto di un isolamento senza uscita, chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale, e l'Assessore regionale ai trasporti per sapere che cosa hanno fatto fino ad oggi e che cosa intendono fare in futuro per difendere la Sardegna da siffatti provocatori provvedimenti ministeriali che umiliano e danneggiano in maniera gravissima l'intera popolazione sarda, e per sapere infine se non intendano resistere ad essi con ogni mezzo e con l'autorevolezza ed energia necessaria." (219)

Interpellanza Murru:

"Il sottoscritti, constatato che la vertenza in atto tra i lavoratori dipendenti della società di trasporto aereo tutelati dalla loro organizzazione sindacale, la A.N.P.A.C., che giustamente interpreta le rivendicazioni della categoria, e la controparte non tende a risolversi pregiudicando in tal modo l'attività dei soggetti interessati ai viaggi aerei, rilevato che le principali conseguenze negative si riflettono sulla Sardegna dove sono praticamente paralizzati i traffici da e per il Continente; preoccupato che tutti gli innegabili disagi per i passeggeri, per le aziende turistiche, per i rapporti sociali di vario genere che a causa dei mancati viaggi decadono inasprendo e complicando pertanto tutti i problemi programmati e vincolati al trasporto aereo, per la stessa economia isolana che con la mancanza dell'afflusso turistico — proprio nella stagione ad alta intensità si aggrava ulteriormente — incidono pesantemente sui principali settori economici della Regione; ritenuto che la lungaggine dei tempi per la soluzione della sopracitata vertenza sindacale nuocerà agli interessi dei Sardi, chiede di interpellare il Presidente della Giunta regionale per conoscere se, interpretando lo stato d'animo e il malcontento della collettività sarda, non ritenga opportuno ed urgente adoperare tutti i suoi uffici al fine di sollecitare il Ministero dei trasporti e del lavoro perché intervengano per la soluzione affinché

VII LEGISLATURA

CLI SEDUTA

28 SETTEMBRE 1976

i trasporti aerei riprendano la loro regolare corsa ripristinando quindi la funzionalità delle attività e dei servizi ad essi collegati". (240)

Interpellanza Piredda - Serra - Asara - Lorettu - Mura - Tronci:

"I sottoscritti constatato che anche quest'anno in coincidenza con l'inizio delle ferie, come del resto succede in ogni circostanza che determina un movimento eccedente l'ordinarietà, non solo non vengono approntati mezzi straordinari per il soddisfacimento della richiesta straordinaria di trasporto, ma non vengono nemmeno sottoposti servizi che riducano al minimo i gravissimi disagi cui vengono sottoposti i passeggeri in attesa d'imbarco; ritenuto che sia possibile risolvere, sia le necessità straordinarie di trasporti, sia i problemi della permanenza in banchina senza gravi disagi; interpellano il Presidente della Giunta e l'Assessore ai trasporti per sapere quali urgenti passi intendano muovere per ottenere dalle competenti autorità centrali:

1) il reperimento di mezzi straordinari di trasporti, se necessario anche militari, eventualmente facendo requisire i transatlantici non in servizio, in ogni circostanza nella quale sia richiesta il soddisfacimento di richieste straordinarie;

2) la predisposizione di servizi portuali di assistenza e ospitalità in grado di evitare in ogni circostanza gravi disagi ai passeggeri in attesa di imbarco." (257)

Interrogazione Macis - Birardi - Puggioni - Marini:

"La temporanea inagibilità dello scalo di Elmas ha creato una situazione di grave disagio tale da compromettere la continuità dei collegamenti aerei tra Cagliari e le altre città italiane.

Il grave stato di inefficienza e abbandono dello scalo cagliaritano contrasta con l'importanza dell'aeroporto di Elmas per l'economia del capoluogo e della Sardegna e con la intensità del traffico che vi si svolge collocandolo al

quarto posto in Italia.

I ricorrenti conflitti tra le autorità civili e militari propongono altresì il problema di una regolamentazione per l'uso seppure temporaneo dello scalo di Decimomannu per i normali collegamenti aerei.

Pertanto gli scriventi interrogano il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore ai lavori pubblici per conoscere quali passi abbiano fatto o intendano fare per normalizzare la situazione dell'Aeroporto di Elmas e per una definitiva regolamentazione che consenta di adibire in casi straordinari e urgenti l'aeroporto di Decimomannu per usi civili." (159)

Interrogazione Rais:

"Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente della Giunta regionale per conoscere i motivi che non hanno consentito alla Giunta regionale di deliberare l'erogazione — a favore dell'A.C.T. di Cagliari — dei 230 milioni, pari al 20 per cento dello stanziamento di 1.150 milioni stabilito nell'ordine del giorno approvato dal Consiglio regionale il 10 ottobre 1974.

L'opportunità di una deliberazione favorevole della Giunta regionale pare al sottoscritto pienamente provata se si pensa alla situazione di giusto malcontento in cui si sono venuti a trovare i lavoratori dell'A.C.T., impossibilitati a percepire normalmente gli stipendi, ed inoltre alle gravi conseguenze che ricadono sulla popolazione del Cagliaritano per la carenza di trasporto pubblico, originata dalle agitazioni dei lavoratori.

Il mancato accoglimento dell'ordine del giorno del Consiglio regionale da parte della Giunta regionale, suscita nel sottoscritto serie perplessità.

Nasce infatti il sospetto che si voglia — da parte di una forza politica di maggioranza ben individuata — lasciare incancrenire la situazione certo difficilissima ma risolvibile, con l'obiettivo magari di ottenere lo scioglimento degli organi dirigenti della A.C.T. — indubbiamente non immuni da critiche anche severe — ma pur sempre democraticamente eletti, per sostituirli con un regime commissariale.

La presente interrogazione ha carattere d'urgenza." (165)

Interrogazione Macis - Raggio - Corrias - Loffredo - Maddalon:

"Secondo notizie pubblicate dalla stampa isolana, le norme di attuazione dello Statuto speciale della Sardegna non prevederebbero la delega delle funzioni amministrative dei porti di prima e seconda categoria, prima classe, e il relativo trasferimento alla Regione degli uffici del Genio civile opere marittime. La nuova formulazione delle norme di attuazione contrasta con quella già approvata dalla Commissione paritetica ed ha suscitato la reazione dei lavoratori interessati.

Inoltre il mancato trasferimento delle funzioni sottrarrebbe alla Regione la competenza su due principali scali marittimi dell'Isola, Cagliari e Portotorres, la cui rilevanza è vitale per l'economia della Sardegna.

L'affermazione della competenza regionale corrisponde alla particolare situazione geografica ed economica dell'Isola e può essere decisiva per il potenziamento dei due principali porti della stessa, la cui situazione attuale li rende del tutto insufficienti alle esigenze dei traffici marittimi. Il riferimento alle strutture del porto di Cagliari semidistrutto dalle mareggiate, privo ormai delle indispensabili opere di protezione, rende più evidente la necessità di un immediato intervento diretto a ristabilire le condizioni di normalità e a promuovere il necessario potenziamento dei due principali porti dell'Isola.

Pertanto gli scriventi interrogano il Presidente della Giunta regionale per conoscere:

1) quali iniziative abbia assunto e intenda assumere perché vengano delegate alla Regione le funzioni amministrative in ordine alla costruzione e manutenzione dei porti di prima e seconda categoria, prima classe, della Sardegna;

2) quali iniziative abbia assunto e intenda assumere per la immediata attuazione degli interventi necessari per riparare i danni arrecati al porto di Cagliari dalle mareggiate e per promuovere lo sviluppo e il potenziamento delle

strutture portuali degli scali di Cagliari e Portotorres." (201)

Interrogazione Zurru - Isoni - Mela:

"I sottoscritti chiedono di interrogare gli Assessori ai trasporti e al lavoro per conoscere quale azione intendono svolgere per risolvere lo sciopero in atto nella zona industriale di Villacidro e interessante gli operai di Arbus, Guspini, Gonnosfanadiga, San Gavino, Sardara e altri più montani.

Già da alcuni giorni infatti le maestranze si astengono dal lavoro e bloccano i mezzi di trasporto ARST, giudicati non adeguati alle esigenze della popolazione operaia della zona.

In considerazione del grave danno derivante ai lavoratori e all'economia della zona già gravemente colpita, i sottoscritti chiedono di conoscere le modalità e i tempi dell'azione che si intende svolgere per una immediata positiva risoluzione della vertenza." (205)

Interrogazione Corrias - Macis - Sini - Berlinguer - Puggioni - Granese:

"I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente della Giunta regionale l'Assessore ai trasporti per conoscere quali siano stati i criteri che hanno determinato il grave provvedimento di raddoppiare le tariffe urbane e di aumentare del 30 per cento e 50 per cento quelle extraurbane.

Gli interroganti, premesso che il provvedimento è stato preso nonostante il parere contrario delle organizzazioni sindacali, ritengono che il momento di grave crisi economica esistente in Sardegna accentuerà ancora di più i disagi dei cittadini costretti a servirsi dei mezzi pubblici. Ritengono, altresì, che non si doveva apportare nessun aumento delle tariffe, senza aver prima individuato seriamente le cause delle situazioni finanziarie nelle aziende, ed avere programmato una ristrutturazione generale dei servizi, oltre che dei vari Consigli di Amministrazione.

I sottoscritti chiedono che venga sospeso il provvedimento ed avviate consultazioni con gli Enti e con le organizzazioni sindacali, alla lu-

ce anche dei provvedimenti regionali del dicembre scorso, per un esame serio della situazione dei trasporti urbani ed extraurbani nell'Isola. Questo al fine di consentire, con una giusta tariffazione, l'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico, tenendo presente che questo non può essere avulso dalla realtà sociale esistente in Sardegna.

Chiedono infine, che i provvedimenti siano presi considerando che il trasporto pubblico è un servizio sociale e che il servizio e le tariffe devono essere adeguate a questa primaria considerazione." (206)

Interrogazione Lippi:

"Il sottoscritto, premesso che la legge regionale n. 825 del 22 dicembre 1973 dispone che 80 dei 160 miliardi vengano destinati agli aeroporti del centro-meridione e delle isole e che detti fondi non sono stati ancora utilizzati in quanto non figurano in alcun bilancio per la mancanza di risorse; rilevato che recentemente il Ministro del tesoro La Malfa, esponendo il suo "pacchetto antirecessionale" sul problema aeroportuale, ha affermato l'esigenza di concentrare l'impegno finanziario sugli aeroporti di Roma - Milano - Torino; preoccupato che questa scelta governativa pregiudichi ulteriormente la già grave e caotica situazione degli aeroporti sardi ed in particolare di quello di Cagliari, chiede di interrogare l'Assessore ai trasporti per sapere:

1) quale sia la quota degli stanziamenti previsti dalla "825" destinata alla Sardegna e quale parte di detta quota sia già disponibile;

2) se il "pacchetto antirecessionale" del Ministro La Malfa comprende i 160 miliardi della "825" ovvero faccia riferimento ad altri 160 miliardi aggiunti agli stanziamenti previsti dalla legge summenzionata;

3) in questo caso quanti dei 320 miliardi complessivamente disponibili saranno destinati alla Sardegna.

L'interrogazione ha carattere d'urgenza." (288)

Interrogazione Corrias - Birardi - Puggioni -

Loffredo - Careddu:

"I sottoscritti hanno constatato che l'annullamento di decine di voli, senza alcun preavviso, per l'astensione dal lavoro dei piloti aderenti al sindacato autonomo, accresce e rende intollerabile lo stato di crisi permanente dei trasporti aerei in Sardegna. Negli ultimi giorni centinaia di passeggeri sono rimasti bloccati negli aeroporti di Elmas e di Fiumicino; intere famiglie hanno dovuto sopportare il disagio di lunghe esasperanti attese senza alcuna informazione sul programma dei voli sugli orari delle probabili partenze, senza nessuna forma di assistenza.

L'importanza vitale dei collegamenti aerei e marittimi della Sardegna deve indurre a considerare tali servizi di interesse preminente per lo Stato facendo sì che a tale principio si adeguino i pubblici poteri, le compagnie concessionarie, e le organizzazioni dei lavoratori che non possono prescindere dall'osservare previste norme di autodisciplina ispirate a responsabilità e senso civico come è costume delle Confederazioni nazionali. E' quindi indispensabile che le compagnie concessionarie assicurino servizi di collegamento e tariffe che tengano conto della insularità della Sardegna e pertanto del particolare valore che assumono nel contesto nazionale. D'altra parte l'interesse preminente ad assicurare i trasporti da e per la Sardegna può nelle sedi opportune e con strumenti adeguati essere temperato col diritto costituzionale all'autotutela delle categorie dei lavoratori operanti nel settore.

La Regione non può infine accettare superficialmente l'esclusione dalle decisioni riguardanti i programmi e la gestione di un servizio così importante per l'Isola, ma deve rivendicare un ruolo diverso che le assicuri la possibilità di far valere gli interessi delle popolazioni sarde.

La situazione attuale dei collegamenti aerei; grave e non più sostenibile, impone un intervento deciso presso il Governo, la compagnia concessionaria e tutti i pubblici poteri per superare rapidamente l'attuale stato di servizio.

Pertanto i sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente della Giunta e l'Assessore

ai trasporti per conoscere:

1) quali passi abbiano compiuto o intendano compiere per eliminare lo stato di disservizio dei trasporti aerei, accresciuto dalle irresponsabili azioni corporative in atto;

2) quali iniziative abbiano assunto o intendano assumere per garantire alla Regione sarda un preciso ruolo nella determinazione dei programmi e della gestione dei servizi di collegamento marittimo e aereo tra la Sardegna e la Penisola." (315)

Interrogazione Loretta - Masia - Isoni - Tedesco:

"I sottoscritti chiedono di interrogare l'Assessore ai lavori pubblici e trasporti per sapere:

1) se sia a conoscenza della decisione recentemente adottata dal Comitato Esecutivo dell'Associazione Nazionale Piloti Aviazione Commerciale (ANPAC) di non effettuare atterraggi notturni sull'aeroporto di Alghero-Fertilia;

2) quali provvedimenti l'Assessorato abbia preso o intende prendere per evitare l'attuazione o per ottenere la revoca della predetta decisione, che in effetti provocherebbe la quasi completa paralisi dell'aeroporto con gravissimi danni per tutta la Sardegna nord-occidentale;

3) se le carenze tecniche denunciate dall'ANPAC sussistano effettivamente e se esse siano realmente tali da giustificare il grave ed improvviso provvedimento;

4) se in particolare sia fondata l'affermazione contenuta nel comunicato dell'ANPAC circa la "perdurante avaria delle luci di segnalazione ostacoli" e, in caso affermativo, da quale data tale avaria perduri e per quali motivi non sia stata fino ad oggi eliminata;

5) per quali motivi, nonostante le ripetute assicurazioni fornite dagli organi competenti, non sia stata fino ad oggi installata l'apparecchiatura ILS per l'atterraggio strumentale, finanziata già da diversi anni;

6) se il boicottaggio dei voli notturni sull'aeroporto di Alghero-Fertilia possa ricollegarsi, a giudizio dell'Assessorato, più che alle carenze

denunziate, all'agitazione proclamata dal sindacato autonomo dei piloti per rivendicare un contratto speciale in luogo del contratto unico richiesto dalle confederazioni sindacali.

La presente ha carattere d'urgenza." (328)

Interrogazione Lippi:

"Il sottoscritto rilevato che nonostante gli espliciti divieti l'ARST continua imperterrita nella sua politica clientelare assumendo personale non necessario al solo fine di assecondare un assurdo gioco di potere fra dirigenti aziendali e sindacali; constatato che in qualche reparto dell'Azienda (vedi ad esempio l'officina) figurano assunti in organico 3-4 membri della stessa famiglia senza che il gravissimo fatto abbia minimamente turbato né i dirigenti aziendali né i rappresentanti della triplice sindacale; considerato il pauroso ed assurdo divario di stipendio fra un gruppo di pochi privilegiati e la stragrande maggioranza dei dipendenti dell'ARST; constatato lo scandaloso acquisto dall'Azienda trasporti di Bari, di alcuni vecchi autobus a più piani, veri e propri rottami inutilizzabili, i cui altissimi costi di restauro e manutenzione gravano in maniera non trascurabile sugli esausti ed indebitatissimi bilanci dell'ARST, chiede di interrogare l'Assessore ai lavori pubblici per sapere:

1) chi abbia autorizzato l'assunzione senza concorso dei tanti dipendenti che in queste ultime settimane hanno fatto la loro comparsa all'ARST;

2) chi abbia stabilito l'acquisto dei vecchi rottami baresi, quale sia stato il loro costo d'acquisto, di restauro e di manutenzione e quale la loro effettiva utilizzabilità;

3) se non ritenga opportuno ed urgente proporre lo scioglimento dell'attuale Consiglio di amministrazione ed aprire una inchiesta amministrativa per accertare le eventuali irregolarità gestionali ed amministrative delle quali tanto si parla e denunciate dall'interrogante.

L'interrogazione ha carattere di massima urgenza." (365)

Interrogazione Lippi:

“Il sottoscritto, ritenuto che l’annuncio raddoppio da parte delle Ferrovie dello Stato delle tariffe dei traghetti impiegati nelle linee che collegano la Sardegna col resto d’Italia non solo aggrava la condizione di isolamento dell’Isola, crea disagi economici incalcolabili per la popolazione sarda ed ostacola le correnti turistiche orientate verso la Sardegna ma determina anche una incivile discriminazione che ancora una volta colpisce una delle regioni più povere d’Italia; considerato che il provvedimento delle Ferrovie dello Stato cade nel momento in cui la Regione Sarda, attraverso la “268” tenta di uscire dal tunnel della crisi socio-economica rompendo un isolamento che l’ha condizionata per secoli; rilevato che gli aumenti annunciati, che raggiungono percentuali aggirantisi attorno all’80 per cento, non tengono conto delle esigenze più volte ribadite di dotare la nostra Isola dei servizi civili fondamentali e delle infrastrutture di base capaci di sconfiggere quelle diseconomie che fino ad oggi hanno frustrato ogni spinta e bloccato il decollo economico e sociale della Sardegna; preoccupato che l’iniziativa delle Ferrovie dello Stato possa essere imitata sia dalla Tirrenia che dai Traghetti sardi investendo tutto il settore del trasporto marittimo con pregiudizio tale da paralizzare la già malconcia nostra economia; preoccupato infine che questa paradossale e punitrice iniziativa non solo rallenterà gli scambi culturali e turistici col Continente ma soprattutto inciderà negativamente sui costi di trasporto dei prodotti industriali ed agricoli da e per la Sardegna con ulteriore pregiudizio per la già gracile economia isolana, chiede di interrogare l’Assessore ai lavori pubblici e trasporto per sapere:

1) se la notizia dell’aumento delle tariffe sui traghetti delle Ferrovie dello Stato corrisponda al vero;

2) quali iniziative abbia intrapreso ed intenda intraprendere in difesa dei diritti della cittadinanza sarda ancora una volta mortificata da un atteggiamento discriminatorio e punitivo;

3) se non ritenga di richiamare il Governo centrale ed in particolare il Ministro dei trasporti

sulla condizione di insularità della nostra Regione che esige grande disponibilità di mezzi marittimi di trasporto a costi tali da incentivare quelle diseconomie che da decenni rappresentano una delle cause del nostro sottosviluppo economico e della nostra arretratezza sociale.

L’interrogazione ha carattere d’urgenza.”
(398)

Interrogazione Marras - Loffredo - Birardi - Sechi:

“I sottoscritti interrogano il Presidente della Giunta regionale e l’Assessore ai trasporti, per conoscere quali iniziative sono state prese e quali misure siano state adottate per far fronte alla situazione drammatica determinatasi nel porto di Civitavecchia, dove migliaia di persone (emigrati, turisti) stazionano da alcuni giorni, in attesa di trovare un imbarco per la Sardegna, e per sapere quali interventi siano stati operati dalla Giunta regionale per costringere il Governo ad attuare provvedimenti tesi ad assicurare interventi programmatici, considerando che tale situazione si ripete puntualmente da parecchi anni, senza che nessuna misura concreta sia stata adottata, e quali siano state le risposte del Governo.

Inoltre chiedono se siano stati valutati i danni economici e sociali, che il ripetersi di questa situazione, ha causato e causa alla Regione ed ai cittadini.

Questa situazione, oltre a causare i suddetti danni alle persone, si ripercuote negativamente sull’economia sarda, che non vive certamente momenti felici, soprattutto se lo stato di blocco dei carri ferroviari e dei mezzi gommati carichi di derrate deteriorabili dovesse perdurare ancora per molti giorni.

I sottoscritti chiedono, al Presidente e all’Assessore ai trasporti se non ritengano di predisporre misure di intervento perché gli episodi di questi giorni non si ripetano, nei giorni cruciali del rientro, nelle banchine dei porti sardi.

La presente ha carattere d’urgenza.”
(486)

Interrogazione Lippi:

"Il sottoscritto interroga il Presidente della Giunta regionale per sapere:

1) se corrisponda a verità la notizia secondo cui l'onorevole Fabri Ministro della Marina mercantile non avrebbe invitato l'onorevole Piero Puddu, Assessore ai trasporti della Regione autonoma della Sardegna, a partecipare alla riunione interministeriale da lui indetta per il 30 agosto per discutere il problema del trasporto marittimo "DA" e "PER" la Sardegna con tutte le Regioni interessate al problema medesimo;

2) quali siano le ragioni di questa gravissima omissione che mortifica ancora una volta ed in modo sfacciatamente provocatorio i diritti costituzionali della nostra Regione, offende la nostra ANTONOMIA SPECIALE e la dignità del popolo sardo;

3) quali iniziative intenda adottare per far giungere al Governo centrale la vibrata protesta della Regione, del Consiglio regionale e di tutto il popolo sardo contro il gesto ministeriale che è scorretto sul piano formale e discriminatorio ed offensivo sul piano politico.

L'interrogazione ha carattere di massima urgenza." (498)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Puggioni per illustrare la sua mozione e le sue interpellanze.

PUGGIONI (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi. Ci stiamo occupando del problema dei trasporti, tenendo presente, da una parte, che sul piano regionale è in corso una verifica che impegna le forze politiche dell'arco costituzionale per dare alla crisi uno sbocco che risponda alle reali esigenze della nostra regione. Credo che il problema dei trasporti assumerà, nel corso della elaborazione della nuova intesa programmatica, un ruolo centrale; intesa che auspichiamo si raggiunga quanto prima.

Dobbiamo, d'altra parte, anche tenere conto che il Governo sta per varare una serie di misure atte ad avviare un processo di ripresa della

nostra economia, misure che, in particolare, interessano il Mezzogiorno, come il programma quinquennale per il Mezzogiorno e la riconversione industriale. Ho fatto cenno, seppure brevemente, al momento politico perché riteniamo che in questo contesto il problema dei trasporti sia, per la nostra Regione, ai fini della ripresa dello sviluppo economico, uno dei problemi essenziali. Ecco perché noi riteniamo sia urgente aprire con il Governo una vertenza non legata solo a particolari problemi (crisi stagionale, vertenza Canguri), come inizialmente sembrava orientata la Giunta, ma una vertenza che affronti il complesso sistema dei trasporti, partendo dalla nostra particolare situazione d'insularità, che fa dell'Isola un caso unico nel nostro paese, sia in rapporto al trasporto passeggeri, che delle merci; insularità che rischia di diventare economica e sociale oltre che geografica.

E' urgente, quindi, promuovere un incontro delle forze politiche dell'arco costituzionale, dei sindacati, delle forze economiche, dei Comuni e delle Province. In questo incontro la Giunta deve presentare le prime linee del piano regionale dei trasporti previsto dal piano triennale, seguendo le modalità dell'articolo 22 della legge regionale 33. Dalle dichiarazioni apparse nella stampa di oggi, dopo l'incontro del Presidente della Giunta con l'onorevole Andreotti, si fa intendere che la Giunta avrebbe in animo, d'intesa col Governo, di promuovere una Conferenza regionale sui trasporti. A noi sembrerebbe una cosa un po' macchinosa, da realizzare a tempi assai lunghi.

Quando noi proponiamo l'incontro delle forze politiche, economiche e sindacali, quando sosteniamo la necessità che la Giunta prepari le linee generali di un piano come quello previsto dal piano triennale, noi intendiamo accorciare i tempi, data l'urgenza dei problemi che si pongono alla nostra attenzione. Noi non intendiamo, tuttavia, sottovalutare i progressi che in questi ultimi anni si sono realizzati e che non hanno portato però al superamento degli antichi squilibri e disparità dall'isolamento economico e fisico nel quale si trova la nostra Regione.

Al superamento dell'isolamento non hanno

certo contribuito le timide misure contenute nell'articolo 12 della 588, che pure andavano realizzate anche perché non vi è stata una conseguente azione della Giunta regionale, in questi anni.

Dobbiamo considerare l'intervento nel settore dei trasporti come un fatto essenziale ai fini dello sviluppo economico della nostra Regione; per conseguire risultati positivi e rapidi è necessario battere la linea di tendenza ancora presente negli organi di governo: mi riferisco alle scelte di fondo che si sono fatte nel nostro Paese nel settore dei trasporti. Sono ben noti i fatti più clamorosi: l'abnorme sviluppo della rete stradale, la spinta poderosa verso la motorizzazione privata, per giunta, messa in crisi dal crescente costo dei carburanti. Si sa a quali conseguenze si è giunti per la inadeguatezza dei trasporti pubblici e collettivi, per la congestione delle città, per il costo che devono pagare i lavoratori e l'intera collettività.

Anche nella nostra Regione le scelte operate hanno premiato lo sviluppo dei trasporti individuali e non collettivi. Nel settore dei trasporti su strada, infatti, negli ultimi 20 anni, si sono avuti interventi cospicui e sono stati commessi anche gravissimi errori. La rete stradale, che nel 1951 era di 4.700 Km. circa, ha già nel 1963 uno sviluppo di 5.766 Km. e nel 1970 è di 10.366 Km. L'incremento tra il '51 e il '70 è pari del 142 per cento. Di pari passo si è sviluppata la motorizzazione privata; gli automezzi in circolazione sono passati da 72.944 nel 1960 e 333.000 nel 1973. L'incremento è costante anche negli anni successivi. La strada ha una posizione egemone anche nel trasporto delle merci; infatti assorbe il 97 per cento delle merci movimentate nei porti sardi.

Sul comparto ferroviario, già insufficiente, si è avuto un sensibile regresso: ecco il mancato sviluppo del trasporto pubblico. Il sistema ferroviario è costituito da quattro differenti reti non collegate tra di loro, che hanno uno sviluppo di 1.115 Km. a semplice binario, di cui 437 Km. costituiscono la rete delle ferrovie statali a scartamento ordinario. Sono già stati soppressi 271 Km. di linea senza, peraltro, che quelli rimanenti siano stati sostanzialmente mi-

gliorati. Le Ferrovie meridionali sarde sono un ricordo del passato; analoga sorte spetta alle Complementari e alle Strade Ferrate, tenendo presente che mentre per le Ferrovie meridionali esiste un programma di ristrutturazione che è in corso di realizzazione, per le Strade ferrate e per le Complementari non esiste alcun programma e alcun impegno di spesa da parte del Governo se non quello di garantire la continuità di una situazione che diventa ogni giorni più insostenibile.

Il risultato di questa politica, fatta dai Governi di centro-sinistra, per quanto concerne i trasporti, è che l'Italia e la Sardegna hanno oggi, all'area europea, uno dei sistemi più dissestati, meno efficienti e più onerosi. Il problema dei trasporti è uno dei tanti problemi drammatici evidenziati dalla crisi. Ce ne rendiamo conto! Una errata politica degli investimenti e dei consumi, una crescita industriale distorta, l'emarginazione dell'agricoltura, l'aggravamento degli squilibri, l'insufficienza di scuole, ospedali; ma il problema dei trasporti — ripeto — per la nostra Isola, è un problema prioritario ed essenziale.

Gli sforzi compiuti per una politica di programmazione e di attuazione della 268 (vedi il piano triennale) rischiano di essere vanificati se si sottovaluta il ruolo che i trasporti rivestono nel settore produttivo, nella intera struttura economica, nella condizione di vita della collettività. Non si può pensare di imprimere un cammino diverso allo sviluppo economico e sociale della nostra Regione senza imporre, anche nel settore dei trasporti, una radicale svolta rispetto alle vie finora percorse con profonde riforme. Ecco il carattere della rivendicazione che noi avanziamo. La Giunta parla di vertenza da aprire nei confronti del Governo, e su questo siamo d'accordo. Noi pensavamo di assumere questa iniziativa, tempo fa, poi è intervenuto lo scioglimento delle Camere, il che ci ha impedito di muoverci rapidamente su uno dei problemi centrali della nostra economia.

Noi non rivendichiamo quindi il carattere della priorità su questo problema, siamo tuttavia d'accordo sulla necessità di aprire questa vertenza con il Governo. Ma si tratta di intendere

bene che cosa vogliamo fare, quali obiettivi intendiamo perseguire. Quali forze intendiamo mobilitare per conseguire questo risultato? Badate, quando diciamo: apriamo una vertenza nei confronti del Governo, si tratta di chiedere uno sforzo non inferiore, dal punto di vista degli investimenti globali, rispetto alle somme stanziaste per la 268. Si tratta, quindi, di creare le condizioni perché si sviluppi un movimento a sostegno di una rivendicazione di questa portata. Occorreranno centinaia di miliardi di investimenti per mettere l'Isola nella condizione di parità con le altre Regioni, per porre fine ad una delle strozzature fondamentali per lo sviluppo della nostra economia, e per adeguare la rete dei trasporti della nostra Isola a quella delle altre Regioni.

La vertenza, quindi, assume il carattere di problema di fondo, di un problema essenziale, di una battaglia da combattere per l'autonomia, con quell'impegno e con quello sforzo che abbiamo mostrato nella battaglia per la 588 e per la 268. Di questo si tratta! Occorre avere chiari i termini di questa vertenza e l'impegno che dobbiamo assumere in questa direzione. Se consideriamo i progressi compiuti in questi anni in alcuni paesi europei, in alcune regioni d'Italia, ci rendiamo conto che dobbiamo fare molto cammino.

Il nostro sistema dei trasporti non è neppure adeguato a garantire un efficiente interscambio tra le province e le varie regioni. Pensiamo all'isolamento dell'Ogliastra, o all'isolamento nel quale si vengono a trovare le due isole maggiori: La Maddalena e Carloforte, e alle difficoltà, che certe volte assumono una gravità eccezionale come nel caso di ricovero di ammalati, che nascono dalla impossibilità di rapidi spostamenti. Non si può neppure parlare di sviluppo turistico di La Maddalena e di Carloforte nel senso che in queste due isole ci siano insediamenti turistici di una certa rilevanza, cioè che garantiscano livelli occupativi permanenti, mancando in queste isole un adeguato sistema di trasporti, che si può realizzare non soltanto con mezzi navali ma anche con mezzi diversi: per esempio, elicotteri o altri sistemi rapidi di trasporto.

Dobbiamo tenere conto e acquisire, quindi, coscienza dello sforzo da compiere, se vogliamo che la vertenza col Governo assuma il carattere di una rivendicazione autonomistica ed impegni le forze politiche, economiche e sociali della nostra Regione in questa battaglia. Dobbiamo prendere coscienza soprattutto se diamo uno sguardo ai programmi predisposti dal Governo per l'immediato futuro.

Questi programmi non vanno nella direzione voluta per un superamento dell'attuale situazione, anzi, — come ho detto — comportano il rischio di una ulteriore marginalizzazione della nostra isola. Mi riferisco ai programmi riguardanti l'ammodernamento degli scali marittimi (Piano azzurro), degli aeroporti, delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie in concessione.

I programmi predisposti dallo Stato prevedono investimenti pari a 2.000 miliardi, ma la quota destinata alla nostra Regione consente di risolvere soltanto una parte piccolissima, irrilevante, dei grandi problemi che sono aperti nel settore dei trasporti. Stando alle notizie dateci di recente dall'Assessore ai trasporti, onorevole Puddu, la somma complessiva degli investimenti per l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato in Sardegna sfiora i 32 miliardi, ma risultano spesi appena 283 milioni, e impegnate somme per altri 10 miliardi e 653 milioni, mentre risulta che 21 miliardi sono accantonati in attesa di definire programmi ed impegni. Ecco la quota destinata a noi dei 2.000 miliardi per l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato: appena 32 miliardi, e di questi in un triennio sono stati spesi solo 283 milioni! Tutto il resto è in parte programmato e in parte da programmare.

Siamo ben lontani dalle esigenze vitali della zona industriale di Ottana con il prolungamento della linea sino a Nuoro e ad Olbia, il prolungamento da Carbonia a S. Antioco per meglio collegare la zona industriale di Portovesme al porto commerciale. Non parliamo poi della elettrificazione delle linee Cagliari-Golfo Aranci - Chilivani - Portotorres ed infine dell'esigenza, più volte manifestata dai sindacati e dagli operatori economici, di avere disponibili altri 5 traghetti. Il perdurante grave isolamento del-

l'Ogliastra e gli insufficienti collegamenti con l'Isola di La Maddalena e Carloforte sono anch'essi fatti che non vanno sottovalutati. Ma gli aspetti più gravi sono l'arretratezza dei trasporti fondamentali, gli scarsi e discontinui collegamenti aerei e marittimi col continente, la mancata politica tariffaria: tutti sappiamo quali conseguenze ne derivano per la nostra economia. I costi dei trasporti hanno sul costo finale dei prodotti una incidenza che può essere maggiore o minore a seconda delle distanze, del mezzo di trasporto usato, del numero degli spostamenti effettuati nelle varie fasi della produzione e della distribuzione.

L'incidenza del trasporto sul costo delle merci ha sempre assunto una particolare rilevanza per la nostra economia. Si può quindi affermare che il trasporto costituisce una componente rilevante del sistema produttivo e dell'intera struttura economica. E io credo che su questo noi dobbiamo meditare a lungo perché anche i recenti fatti che a noi possono sembrare irrilevanti come l'aumento dei noli da parte delle società private o la soppressione delle linee dei Canguri o la attuazione della legge numero 33 comportano gravissime conseguenze per la nostra economia e per il Mezzogiorno. Che senso ha, per esempio la legge 33? Ha questo significato: che gli articolati che trasportavano in Sardegna 60.000 tonnellate, d'ora in avanti ne potranno trasportare soltanto 30.000, non di più. Immaginate le conseguenze per quell'operatore economico che ha comprato l'articolato: se vuol lavorare e rendere economica la sua impresa, se vuole ammortizzare le spese degli investimenti che ha effettuato è costretto ad abbandonare la Sardegna, ad andare altrove.

Ma questo è solo una delle tante assurdità che si sono verificate in questi anni per quanto riguarda il sistema dei trasporti! Voi sapete che nei traghetti delle Ferrovie dello Stato è possibile trasportare il latte imbottigliato dalle latterie sociali e sapete anche che le latterie sociali non imbottigliano più latte perché usano i contenitori di cartone; invece, non è possibile trasportare in continente nei traghetti delle Ferrovie dello Stato il vino imbottigliato. Che danno grave per l'economia! Tra le merci ammesse al

trasporto in modo prioritario è compreso il latte che non viene imbottigliato, non è, invece, compreso il vino che viene imbottigliato. Quindi ricorrere ai trasporti privati per le cantine sociali o i produttori di vino significa aggravare di nuovi oneri la loro situazione. L'Assessore dirà che nell'elenco delle priorità da lui firmato sono incluse anche le bottiglie di vino. Ma -- gli si può replicare -- non basta firmare un decreto, occorre poi verificarne la attuazione pratica; infatti, in concreto, sono le Ferrovie dello Stato, i traghetti delle Ferrovie dello Stato e non la Giunta regionale, che decidono quali merci è possibile trasportare. Pertanto è necessario un controllo affinché il decreto che contiene l'elenco dei prodotti da trasportare in modo prioritario riceva una effettiva attuazione.

Ma tra gli errori gravissimi non vi è soltanto questo! Voi fate una semplice riflessione, quando dovete calcolare l'economia a Km. del trasporto anche su strada, non vi rendete conto che l'autostrada Cagliari - Portofino costituisce in realtà un limite all'effettuazione dei trasporti, dato che ogni articolato conta da Portofino a Cagliari almeno 60 riduzioni di velocità perché gli svincoli sono fatti nel modo come sono fatti, e ogni tanto c'è un carretto che attraversa la strada, un camion, un gregge di pecore o di bovini. Da questo punto di vista sembra una sciocchezza, ma è un danno incalcolabile ai fini dei trasporti, che tutti vanno considerando, cosa che non si verifica sulle autostrade nel resto del nostro Paese, perché nelle autostrade la corsa corrisponde ad una economia del trasporto che in Sardegna non sussiste e costituisce quindi un grave limite.

Queste considerazioni ci hanno portato a ritenere i trasporti un servizio sociale, non nel senso di assistenziale secondo il significato che spesso si attribuisce a questo termine, ma nel senso di un servizio che contribuisce allo sviluppo di una società come la nostra: organizzazione, quindi, della produzione che deve disporre anche nella nostra Regione di un sistema di trasporti capace di far fronte a qualsiasi esigenza dei traffici, per quanto eccezionale esso possa essere. Se questa capacità viene meno, come spesso capita -- vedi vertenza ATI, periodo

stagione, liquidazione dei Canguri, eccetera — si registrano pesanti ripercussioni sulla produzione, sul commercio, sull'organizzazione della stessa vita civile.

Nel presentare la nostra mozione abbiamo voluto richiamare l'attenzione della Giunta sulla gravità della situazione determinatasi come conseguenza di una mancata politica dei trasporti. Riteniamo quindi urgente che la Giunta regionale apra una vertenza nei confronti del Governo per rivendicare l'unificazione effettiva del territorio della Regione sarda con quello delle altre parti d'Italia, eliminando ogni disparità derivante dall'insularità della Sardegna. Questa vertenza deve avere quel carattere che abbiamo detto all'inizio del nostro discorso. Occorre intraprendere un'energica azione che, raccogliendo le istanze delle organizzazioni politiche e sindacali, delle forze sociali, dei lavoratori dell'Isola, degli emigrati, unifichi e sviluppi un forte movimento di lotta per ottenere un piano organico di misure e di interventi in questo settore.

Tale piano deve prevedere il pieno rispetto e l'ulteriore precisazione e articolazione dei metodi di consultazione, previsti dall'articolo 53 dello Statuto speciale della Sardegna, una politica tariffaria basata sul principio che i collegamenti da e per la Sardegna rappresentano un servizio sociale diretto a rimuovere le condizioni di disparità con le altre regioni d'Italia; l'estensione delle agevolazioni tariffarie previste dall'articolo 12 della 588 all'intero sistema del trasporto merci e per la penisola; un piano predisposto dalla Regione con le modalità di cui all'articolo 22 della legge regionale 1 agosto, numero 33, che contempli il potenziamento del sistema portuale della Sardegna e dei punti di approdo della penisola ed in particolare l'aumento degli attracchi per i traghetti delle Ferrovie e il miglioramento e ammodernamento delle attrezzature; il miglioramento e il completamento delle infrastrutture aeroportuali per quanto concerne il sistema di sicurezza del volo e la ricettività delle aerostazioni e la potenza delle piste; lo sviluppo e l'ammodernamento, previa rettifica, della rete ferroviaria, al fine di elevare la velocità commerciale e ridurre i tempi di percorrenza, parificandoli a quelli del continente;

il congruo aumento dei traghetti delle Ferrovie dello Stato e della Tirrenia in modo da aumentare la disponibilità di trasporto per merci e passeggeri e consentire una più proficua utilizzazione dei vettori in relazione all'andamento anche stagionale; il miglioramento della rete stradale specie per quanto attiene ai collegamenti dei porti e degli aeroporti con l'interno dell'isola; la globalità dell'intervento anche per garantire una reale, efficace, sicura base operativa al progetto speciale del porto terminale del Mediterraneo per il traffico containerizzato; convocare rapidamente il primo incontro dei partiti e delle forze politiche di cui abbiamo parlato all'inizio dell'intervento.

Su queste linee noi intendiamo attestare la nostra posizione; una posizione che delinea una volontà di conseguire degli obiettivi ragionevoli nei confronti della vertenza con il Governo e l'impegno di tutte le forze politiche attorno ad una mobilitazione come quella che riteniamo necessaria ed indispensabile al fine di conseguire i risultati che noi ci proponiamo. Su questo terreno credo che, se la Giunta si muoverà rapidamente, troverà l'impegno del nostro gruppo, delle forze economiche e sindacali, dei Comuni e delle Province, perché siamo tutti convinti che oggi il problema dei trasporti per la nostra Regione è uno dei problemi essenziali, uno tra quelli prioritari al fine di garantire un rapido sviluppo economico e sociale.

PRESIDENTE. L'onorevole Piredda ha facoltà di illustrare la sua mozione e la sua interpellanza.

PIREDDA (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, prima di iniziare l'illustrazione della mozione che assieme ad altri amici del gruppo D.C. abbiamo presentato sul problema dei trasporti, voglio svolgere preliminarmente alcune considerazioni che — come si usa dire oggi quando non si vuole coinvolgere il proprio partito — sono di carattere personale.

E' da poco più di due anni che faccio parte di questo onorevole Consiglio e ho avuto modo di notare — lo ha ricordato del resto poc'anzi anche il collega Puggioni — le reiterate volte che

si è avuto occasione di discutere su problemi attinenti ai trasporti. La mia impressione, maturata appunto in questo lasso di tempo, è che si discuta spesso in maniera settoriale e dispersiva, ma soprattutto che non si giunga mai a conclusioni precise, a punti fermi operativi, a risolvere, insomma, un qualche problema. Mi pare, anzitutto, che manchi un disegno organico dei trasporti, sia interni che esterni alla nostra isola, e che, di conseguenza, ci si occupi, di volta in volta, di singole linee, di singoli aspetti di un problema, senza avere alla base idee guida, orientamenti generali precisi.

Debbo precisare che queste osservazioni non vogliono essere, né in effetti sono, degli appunti all'attuale Assessore ai trasporti o alla Giunta in carica, ma — se mi è consentito, e spero di non destare alcun risentimento — sono considerazioni derivate dalla mia interpretazione della realtà esistente nell'Amministrazione regionale nel suo insieme, sotto l'aspetto politico e sotto l'aspetto amministrativo. La materia trattata dalla mozione è, per la verità, piuttosto complessa ed ha una notevole molteplicità di protagonisti a livello politico: il nostro Assessorato, 4 o 5 Ministeri a Roma, diversi uffici tra statali e regionali che operano a livello amministrativo o gestionale. Abbiamo nel settore delle gestioni uffici vari: le Ferrovie dello Stato la Tirrenia, l'ARST, le Ferrovie Meridionali Sarde, le strade ferrate sarde, oltre ad una cinquantina di piccoli operatori in attesa di pubblicizzazione. Spesso questi operatori sono poco docili al comando politico per cui non è facile individuare, proporre e, soprattutto, attuare delle soluzioni ottimali in materia di trasporti.

Mi auguro che il dibattito che stiamo avviando riesca a far coagulare alcuni punti fermi sui quali basare, nel prossimo futuro, la politica dei trasporti di competenza diretta della Regione nonché la politica dei trasporti di competenza dello Stato che abbiano una qualche rilevanza per la nostra Isola. La prima considerazione, che va doverosamente approfondita, riguarda — a mio giudizio — la diversità di importanza funzionale, ai fini dello sviluppo economico della nostra Isola, dei trasporti interni e di quelli

esterni alla Sardegna. I trasporti interni, sui quali può incidere la competenza istituzionale della Regione, anche a seguito della ipotizzata estensione delle norme sul trasferimento della competenza prevista dalla 382, hanno stretta connessione con il disegno di assetto territoriale che la nostra Regione dovrà elaborare e perseguire. I trasporti esterni rappresentano, invece, la più importante preconditione o — si potrebbe dire — infrastruttura del processo di sviluppo, cioè, in parole povere, lo sviluppo economico della Sardegna dipende quasi totalmente dalla organizzazione e dai costi dei servizi di trasporto tra la Sardegna e il continente.

Pertanto occorrerà sviluppare distintamente il discorso relativo al sistema dei trasporti interni e quello relativo al sistema dei trasporti esterni. Comunque, per entrambi questi settori, viene sovente fatto il discorso relativo al rapporto tra costi e ricavi, ed è frequente una polemica, a livello nazionale, sulla compatibilità tra le modeste risorse del bilancio nazionale e la quota, sempre crescente, di passività accumulate dai servizi pubblici o sovvenzionati, di trasporto terrestre, marittimo ed aereo, che le finanze pubbliche debbono ricolmare. Una recente notizia di stampa fa scendere a 3.000 miliardi annui l'impegno dell'erario volto a sanare le passività complessive del sistema dei trasporti.

E' noto che esistono profonde differenze nel rapporto tra ricavi e costi da azienda ad azienda: in rarissime aziende questo rapporto è di 1 a 1, in altre è di 1 a 27. E non paia meraviglia perché, se andassimo ad esaminare alcune linee gestite anche dalla nostra ARST, vedremo che esistono rapporti di ben 1 a 300, e cioè per ogni lira incassata si spendono la bellezza di 300 lire. Ma il discorso che io stavo facendo riguarda l'insieme delle gestioni aziendali. L'opinione che sta guadagnando sempre maggiori consensi negli ambienti responsabili e dei tecnici è che le aziende di gestione dei servizi di trasporto debbano essere ricondotte ad una condizione di sostanziale equilibrio tra costi e ricavi e che, pertanto, solo là dove i ricavi sono insufficienti a causa del prevalente contenuto sociale in rapporto a particolari categorie di utenti, quali gli

operai, gli studenti, gli anziani, o i residenti in zone periferiche e disagiate, soltanto in tali casi la differenza tra ricavi e costi possa e debba essere assunta dalla finanza pubblica. Ma anche in tali casi — si afferma negli ambienti sia tecnici che politici — dovrà comunque essere rispettato un tetto massimo nell'eccedenza dei costi sui ricavi. La tesi che sembra raccogliere il maggior consenso, sul piano tecnico e politico, prevede come tetto massimo un rapporto di 1 a 2.

Prima di affrontare il complesso discorso relativo alla Sardegna, occorre anche tener presente alcuni problemi che attengono alle caratteristiche del servizio del trasporto, in cui, semplificando, sono individuabili tre categorie: servizi di preminente interesse nazionale, servizi di interesse nazionale e servizi di interesse locale. Io credo che la Regione dovrà procedere innanzitutto alla concreta classificazione in queste tre categorie di tutti i servizi ai quali la Sardegna è interessata. Sembra evidente che i trasporti interni all'Isola e forse anche i collegamenti con le isole minori siano di interesse locale, ad eccezione dei trasporti a mezzo Ferrovia dello Stato che sembrano rientrare nella categoria dei servizi di interesse nazionale assieme ai servizi marittimi ed aerei. Le Ferrovie concesse dovrebbero appartenere come qualità, alla categoria di interesse locale, ma, in quanto i servizi vengono svolti a mezzo di rotaie, è opinione prevalente che siano da considerare di interesse nazionale come del resto anche i servizi marittimi minori.

Nella recente conferenza di Stresa sul traffico, conclusasi tre giorni fa, il Ministro dei trasporti ha preannunziato l'intenzione di procedere alla elaborazione di un piano nazionale dei trasporti che ristruttururi tutto il settore, tanto nelle competenze istituzionali, quanto nei servizi. A nessuno in questo Consiglio può sfuggire la inderogabile necessità che la Regione sarda elabori sue precise proposte su tutti i servizi rilevanti per l'isola, richiedendo l'attribuzione della competenza primaria o delegata anche per i trasporti classificati di interesse nazionale che riguardino le Isole. Le proposte della Regione sull'intero problema dei trasporti debbono essere

raccolte in un vero e proprio piano-programma, che, partendo dalla logica dei bacini di traffico, in collegamento con le strutture comprensoriali, definisca un sistema di servizi di trasporto il cui asse portante sia la linea ferroviaria statale Cagliari - Portotorres con le diramazioni per Chilivani, Olbia, Abbasanta e Ottana, (come) Decimo, Carbonia, Iglesias e con l'auspicato prolungamento per S. Antioco o Portovesme.

E' evidente che far divenire la rete delle Ferrovie dello Stato la struttura portante del sistema dei trasporti dell'Isola implica la necessità di una profonda ristrutturazione dei percorsi e delle strutture delle Ferrovie stesse. Tale piano-programma dei trasporti interni deve essere corrispondente al disegno di assetto territoriale dell'Isola. E' evidente che il piano dei trasporti che la Regione elaborerà, in conformità con gli indirizzi che emergeranno dal presente dibattito ed in attuazione del disegno organico di sviluppo e di assetto territoriale dell'Isola, dovrà vincolare tutti i soggetti che, nella nuova disciplina che il Governo sta elaborando, gestiranno le competenze amministrative dei servizi di trasporto. Sebbene questa affermazione appaia fin troppo ovvia ci saranno nella realtà grosse difficoltà a renderla operativa, tanto sul piano dei trasporti interni quanto su quelli esterni.

Sul piano dei trasporti interni, se si eccettua l'esercizio dell'ARST che risulta, tutto sommato, abbastanza docile al comando politico della Regione, non altrettanto avverrà allorché le indicazioni del piano generale dei trasporti dovranno influire sulle gestioni governative dirette o gestite in danno e per conto, come è il caso delle Ferrovie complementari, delle Strade Ferrate Sarde, e anche, in misura minore, delle stesse Ferrovie Meridionali. Nè minori difficoltà si incontreranno allorché le indicazioni e gli obiettivi da perseguire dipenderanno dalla gestione delle Ferrovie dello Stato, per gli aspetti di trasporto interno. E' certo però che le difficoltà più grosse si profileranno per il raggiungimento degli obiettivi relativi ai trasporti esterni, sia marittimi che aerei. Da qui la necessità assoluta che la Regione si prepari ad un serrato confronto, come si dice oggi, con il Governo e con

le aziende nazionali di trasporto marittimo ed aereo.

Nel confronto con il Governo centrale il piano generale regionale dei trasporti deve rappresentare una piattaforma rivendicativa su cui la Regione deve porre il massimo impegno politico, avendo essa la consapevolezza che la soluzione del problema dei trasporti esterni all'Isola è preliminare ad ogni discorso sulle prospettive di sviluppo del territorio isolano e che, fintantoché esisterà un problema di trasporti, nessun finanziamento statale o comunitario di qualunque ampiezza per i piani di sviluppo potrà avere risultati diversi da quelli finora avuti e che correttamente debbono essere definiti del tutto fallimentari. La consapevolezza che il futuro dell'Isola si gioca sui trasporti, e non sui finanziamenti relativi a qualsiasi programma di sviluppo, deve imporre la più assoluta intransigenza nei futuri rapporti tra Stato centrale e Regione sarda in questa materia. Da questo serrato confronto tra Stato e Regione sul vitale problema emergerà il grado di consapevolezza che la collettività nazionale ha dei nostri problemi nonché la effettiva volontà esistente a livello centrale di risolvere, con appropriati strumenti, la questione sarda.

In sede di confronto ritengo che sia opportuno mettere in discussione la metodologia finora usata dagli organi statuali nell'affrontare il problema sardo nel quadro del problema meridionale. Questo è un mio vecchio pallino che, per la verità, non ha avuto sinora nessun successo. Oggi ritengo opportuno riproporre la questione, anche alla luce delle norme contenute nella legge 138 del 2 maggio 1976 che rifinanzia l'intervento sul Mezzogiorno. Secondo questa legge, come tutti sapete, nessuna regione può prevedere una incentivazione diversa o più favorevole di quella prevista dalla nuova norma sull'intervento per il Mezzogiorno. Questo principio tendente a superare il gioco emulativo delle varie autorità locali è teoricamente giusto e sta diventando sempre più metodo delle leggi quadro nazionali. Anche per noi sarebbe giusto se il sistema dei trasporti esterni fosse quanto a organizzazione e prezzi uguale a quello di cui si servono le altre regioni meridionali.

Siccome così non è, il sistema proposto va contestato e comunque va richiesta la parità tra le condizioni di sviluppo e la parità dei costi di trasporto, che è certamente possibile. Sino a quando questa parità di costi e di organizzazione dei trasporti non esisterà, sembra evidente che debba essere respinta la equiparazione tra Sardegna e Mezzogiorno. Sia ben chiaro che noi dobbiamo chiedere la parità di condizioni e non la permanenza dell'unità, nonostante la diversità. L'attuale unità imposta, nonostante la diversità, è caratterizzata da pochi indicativi elementi che io cercherò di esemplificare brevemente. La distanza tra Portofino e Genova è di Km. 396; ebbene! Per percorrere questa distanza il minimo che una persona possa spendere è lire 15.700, mentre chiunque percorra la stessa distanza nella penisola spende non più di 4.900 lire. Se poi consideriamo una famiglia di 4 persone che viaggia in 126, e non in macchina di lusso, per percorrere questo tragitto deve spendere la somma non modesta di 89.800 lire, mentre per uno spostamento di pari distanza nella penisola non spenderebbe in nessun caso una somma superiore alle 25.000 lire. L'esemplificazione potrebbe continuare sulle distanze per Napoli, per Palermo, per Civitavecchia, e -- lo dico per inciso -- nonostante la norma sia della distanza virtuale di 100 Km. le tariffe a persona, praticate dalle Ferrovie dello Stato, sono rapportate alla distanza effettiva e non a quella virtuale.

Tuttavia, trattandosi di un costo di 2.100 lire, direi che in raffronto a questi prezzi e parleremo poi anche dei prezzi Tirrenia, la differenza è abissale e questi sono accettabili.

Nel confronto va quindi verificata la reale volontà nazionale di considerare la Sardegna, (mi sembra un'espressione eccessiva, ma non ho saputo trovarne delle altre) una vera Regione italiana e di far sostenere i costi derivanti dall'insularità non, come oggi, dai suoi abitanti bensì dall'intera collettività nazionale. I risultati di questo confronto, sul piano dei trasporti esterni all'Isola, potranno essere positivi nella misura in cui tutte le forze politiche si sentiranno a fondo impegnate a far superare le immense resistenze che sul piano nazionale si incontreranno.

no. Credo che anche la mobilitazione delle forze sociali e sindacali operanti nell'isola possa dare apporti determinanti per il perseguimento dell'obiettivo e credo che tale mobilitazione debba essere attuata cogliendo come occasione la convocazione immediata, secondo quanto richiesto nella mozione, di una Conferenza regionale dei trasporti nella quale vengano verificati e confrontati gli orientamenti in materia di trasporti che emergeranno da questo dibattito, ponendo poi i risultati della Conferenza alla base dell'elaborando piano regionale dei trasporti.

A questo punto, mi sia consentito di addentrarmi — spero brevemente — sul terreno delle proposte pratiche, partendo dal settore trasporti interni su strada per poi passare ai trasporti interni su rotaia e, quindi, ai trasporti esterni marittimi ed aerei.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DESSANAY.

(Segue PIREDDA). Riguardo al sistema dei trasporti interni su strada: in Sardegna, — come ho già detto — operano, oltre alla Azienda Regionale Sarda Trasporti, tre strutture di gestione cooperativa in proprio, e una cinquantina di piccole imprese private in attesa di pubblicizzazione. Questo sistema assorbe, nel complesso, rilevanti somme di danaro pubblico, oggi, per fortuna, in gran parte di origine statale. Si impone un processo di razionalizzazione, una ristrutturazione che persegua, innanzitutto, l'obiettivo di riordinare la compresenza degli stessi ambiti territoriali che spesso genera sprechi e confusioni tra i più soggetti operanti nello stesso comprensorio o bacino di traffico.

Altro obiettivo da perseguire è quello di fare in modo che il trasporto su strada delle persone sia il più limitato possibile, nel senso che deve essere utilizzato, dove esiste, il sistema ferroviario che deve essere assunto e considerato come la struttura fondamentale e portante del sistema dei trasporti nell'intera isola. Questa considerazione muove dalla osservazione che in primo luogo i trasporti su rotaia hanno un costo minore e sono anche assai più veloci e sicuri: basti pensare che la velocità commerciale delle Ferrovie dello Stato, è, pur essendo la più

bassa d'Italia, di 59 Km./ora, la velocità commerciale dell'ARST è di appena 30 Km/ora! In secondo luogo muove dalla constatazione che i coefficienti di utilizzo della rete ferroviaria sarda sono molto bassi.

L'adozione del principio che i trasporti su gomma sono normalmente sussidiari di quelli su rotaia consentirebbe di realizzare una utilizzazione dei dipendenti meno faticosa nonché un rilevante risparmio di denaro pubblico. A questo proposito basti pensare che sul servizio passeggeri Guspini - Villacidro - Gonnosfanadiga - S. Gavino - Pabillonis - Cagliari, l'ARST impegna giornalmente ben 12 pullmans mentre ne sarebbero sufficienti appena 3 se il servizio fosse attuato sulla stazione di San Gavino dove passano giornalmente ben 15 coppie di treni; così dicasi dei molti servizi che collegano Cagliari con paesi lontani come Bosa. A chi di noi non capita di raggiungere per la strada pullman dell'ARST o di altre compagnie con destinazioni remotissime senza nessun significato?

Il sistema dei trasporti interni su rotaia, la rete ferroviaria è da sempre ed è tuttora considerata di competenza dello Stato. Tuttavia non credo sia ammissibile che la Regione non assuma precise iniziative per far fare allo Stato quello che è necessario nell'interesse della Sardegna. Si può subito dire che l'impegno dello Stato democratico, nel dopoguerra, è stato al quanto scarso, essendosi limitato sempre ad una attività di poco superiore all'ordinaria manutenzione degli impianti ereditati dallo stato liberale. La Sardegna infatti ha una rete ferroviaria quasi interamente costruita nell'800 con caratteristiche, quindi, di gran lunga superate, che spesso la rendono inagibile e, comunque, non concorrenziale. La rete della Sardegna — come già ricordato — ha uno sviluppo complessivo di 1070 chilometri, di cui 437 Km. appartengono alle Ferrovie dello Stato, altri 196 Km. alla gestione commissariale delle Strade ferrate sarde e 437 Km. alla gestione commissariale delle Ferrovie complementari. Le caratteristiche della rete — come ho già rilevato — sono del tutto antiquate e consentono velocità commerciali assurdamente basse, come nel caso delle

ferrovie concesse. Le Ferrovie statali, con i 437 chilometri, hanno, riguardo al trasporto passeggeri, indici di utilizzo tra i più bassi d'Italia, mentre riguardo alla gestione merci hanno indici di utilizzo che superano la media nazionale.

Le ferrovie dello Stato in Sardegna sono di categoria 'B', mentre tutte le linee rilevanti della linea nazionale sono di categoria 'A'; ciò non è di poco conto, ed è dovuto al fatto che l'armamento non consente pesi superiori alle 18 tonnellate per asse, mentre la norma nelle linee importanti è che i pesi possono raggiungere le 20 tonnellate. La differenza di cui parlo determina, come conseguenza, un grave stato di inferiorità dei servizi sardi, che influisce sull'approvvigionamento di materiale rotabile, sulle velocità, eccetera; ma il problema più grosso delle nostre ferrovie è quello relativo alla struttura del tracciato, che ha un andamento altimetrico assurdo, la cui praticabilità è ulteriormente compromessa dai raggi di curva terribilmente bassi fino ad un minimo — mi viene detto in ambienti qualificati — di 250 metri, mentre è richiesto, per poter avere velocità sui 150 chilometri orari, un raggio di curva non inferiore ai 900 metri. Stante questa ...

GIANOGLIO (D.C.), *Assessore all'industria e commercio*. Massimo è 120 per le autostrade.

PIREDDA (D.C.). Nelle autostrade. Ma per i treni? Perché se vale anche per i treni ritiro tutto. Mi pare che sulla Roma - Firenze l'armamento consenta 200 chilometri orari da ampliare a 250; stante questa situazione, nessuno può meravigliarsi se i treni più veloci della Sardegna cioè il Turritano e la Freccia Sarda sono in assoluto i treni più lenti dei consimili che viaggiano su tutta la rete nazionale. A fronte delle cinque ore che il direttissimo Roma - Firenze impiega su un percorso di 600 chilometri, il nostro velocissimo Freccia Sarda impiega quattro ore e mezza, su un percorso di 260 chilometri.

Nemmeno — dicevo — può esserci meraviglia per la scarsa utilizzazione da parte dei viaggiatori del servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato. A nessuno può sfuggire la inderogabile

necessità di ribaltare la situazione, in modo tale da fare assumere all'intero sistema ferroviario ristrutturato una autentica funzione di propulsore dello sviluppo, e di struttura portante di tutto il sistema dei trasporti interni all'Isola. Se questa prospettiva è valida — come io ritengo sia — la Regione deve imporre allo Stato un diverso impegno nell'attuare in Sardegna il disegno nazionale che va sotto il nome di "piano ferroviario nazionale". In primo luogo, la Regione deve chiedere e imporre una sostanziale rettifica dei tracciati che eviti l'attuale andamento altimetrico. In particolare, va richiesta la modifica del tracciato tra Solarussa e Gave, e la costruzione di un nuovo tronco tra Gave e Campomela che eviti l'inversione di marcia a Chilivani e accorci il tragitto tra Cagliari e Sassari di circa 30 chilometri; in nessuna parte della rete viaria nazionale esiste lo scontro di Chilivani, dove i treni per invertire la marcia sono costretti a cambiare locomotore.

Sembra indubbio anche per i tecnici che la utilizzabilità della rete sarda avrebbe tratto maggior giovamento dall'attuazione delle modifiche al tracciato piuttosto che dal raddoppio programmato della Cagliari - Decimo. Questa scelta, comunque, ormai è irrevocabile ed è irreversibile essendosi anche proceduto all'appalto. Tuttavia va aspramente criticata sul piano delle scelte prioritarie e soprattutto per il metodo adottato dagli organi competenti. E va anche criticata l'attuazione del piano dei 2.000 miliardi, per il fatto che su tale cifra è stata assegnata alla Sardegna una quota di investimenti assai inferiore a quella che sarebbe stata necessaria e dovuta in considerazione del fatto che in Sardegna c'è il 2,7 per cento della rete nazionale delle ferrovie dello Stato, e pertanto, in base anche a questo calcolo banale, la somma minima da investire in Sardegna, sui 2.000 miliardi, sarebbe dovuta essere — come più volte ho detto in questo Consiglio — di almeno 54 miliardi.

Sul raddoppio della Cagliari - Decimo occorre (tuttavia ugualmente) un preciso ed energico intervento per fare in modo che si porti il doppio binario in categoria "A" e con caratteristiche costruttive che consentano veloci-

tà commerciali di almeno 160 chilometri l'ora. L'attuale appalto sembra invece prevedere un tipo di binari con caratteristiche di percorribilità a velocità non superiori ai 140 chilometri orari, il che, onorevole Assessore, significherà oltretutto che, salvo ulteriori interventi, non potrà essere elettrificato nemmeno questo modestissimo tratto delle nostre ferrovie. Il ruolo di struttura portante dei trasporti interni all'Isola, da assegnare alle ferrovie statali, esige che la Regione imponga allo Stato, con il piano in elaborazione per 4.000 miliardi, interventi che attuino il doppio binario e l'elettificazione sulla struttura centrale rappresentata dalla Cagliari-Portotorres e dalla Cagliari-Olbia.

E' la Regione che deve farsi carico con il suo piano regionale di proporre e imporre allo Stato il tipo di maglia, nonché le altre caratteristiche, che deve avere la rete ferroviaria statale in Sardegna. L'ipotesi di maglia più giusta è — secondo me — che esista un tronco centrale elettrificato e a doppio binario, di categoria 'A', con percorribilità a velocità superiore ai 160 chilometri, che colleghi Cagliari con Portotorres e Olbia, divaricandosi all'incirca all'altezza di Giave. Su questa struttura centrale confluirebbero i segmenti dei tronchi monobinario per Ottana, per Nuoro, per Carbonia, sui quali si potrebbe convogliare — come dicevo — anche gran parte del trasporto passeggeri di interesse locale per percorrenze non superiori ai 40 chilometri.

Anche le ferrovie concesse dovrebbero essere assoggettate ad una adeguata ristrutturazione, nell'ipotesi che possano svolgere — ed è da verificare — un'utile funzione nel disegno di riassetto territoriale dell'Isola. E' evidente, però, che, nell'ipotesi di utilizzo delle ferrovie concesse, nel quadro della ristrutturazione generale del sistema dei trasporti sardi, la spesa non può che fare carico al titolare della competenza, cioè allo Stato. I servizi interni di trasporti aereo e marittimo sono complessivamente soddisfacenti, quanto ad ampiezza di servizi e anche quanto a qualità. Circa i prezzi, niente da obiettare per quelli degli aerei, in quanto, per le relazioni interne, esistono molte alternative al servizio aereo, e pertanto chi sceglie questo servizio

deve accollarsene il costo. Diverso è il caso dei trasporti marittimi tra la Sardegna e le isole minori, il cui costo è eccessivo in rapporto alle distanze ed a fronte del quale i dichiarati utili per oltre mezzo miliardo da parte della Tirrenia per il 1975 suonano grave offesa.

Al discorso sui trasporti marittimi vanno premesse considerazioni relative alla situazione dei porti sardi, quanto alle strutture, alla organizzazione, alla classificazione eccetera. Un grosso problema, che rappresenta una gravissima strozzatura per la nostra Isola, è rappresentato dalla normativa fascista sulle compagnie portuali, che implica pesantissimi pedaggi sulle merci in entrata ed in uscita dalla nostra Isola, anche nei casi nei quali il servizio prestato è scarsissimo, se non del tutto inesistente. Valga per tutti l'esempio di quanto costa il pedaggio per una 500 che sale su un traghetto delle ferrovie dello Stato mediante — si badi bene — operazione di guida da parte del proprietario conducente: devono essere versate alle compagnie di Olbia e Civitavecchia complessivamente lire 10.800 su un prezzo del biglietto pari a lire 11.000; ma la cosa più assurda — sempre riferendomi allo stesso esempio — è che quando la 500 è munita di biglietto di andata e ritorno entro i 15 giorni il costo del biglietto è di 14.800 lire e nonostante questo costo (del biglietto) le ferrovie dello Stato debbono ugualmente versare alle compagnie portuali la somma di 21.600 lire, sottraendo così alla propria dotazione una cifra di più di 6.000 lire che va a vantaggio delle compagnie portuali. Ma lo scandalo maggiore deriva dal fatto che sullo stretto di Messina tale pedaggio non esiste ed è assolutamente inspiegabile come esso esista soltanto nel rapporto tra Sardegna e Continente. Comunque, questo assurdo pedaggio strozza la Sardegna, incrementando notevolmente il costo della vita nella nostra Isola, ed in più non stimola certamente l'adozione di tecnologie organizzative che riducano al minimo i costi di trasporto. Voglio fare l'ipotesi che venga costruito in un porto un silos vinario che carichi attraverso condutture su cui non è necessaria alcuna manutenzione, anche in questa ipotesi si deve pagare, per ogni quintale di liquido, una rilevante quota alle

compagnie portuali.

In ordine alle strutture portuali e alla classificazione degli scali occorrerà indicare nel piano trasporti regionale cosa è necessario e imporre alle autorità statali che si accingono ad elaborare un nuovo piano nazionale dei porti. Tutto ciò premesso, occorre distinguere — dicevo — tra i servizi di trasporto marittimo, quelli gestiti dalle ferrovie dello Stato, quelli sovvenzionati e quelli attuati totalmente da privati.

Per i servizi gestiti dalle ferrovie dello Stato, non vi è dubbio che occorre puntare sul massimo potenziamento di questo tipo di servizi, in quanto esso è, il linea di massima, il più rispondente alle necessità di sviluppo della nostra Isola. Occorrerebbe anche risolvere il problema di far salire sui traghetti i vagoni con i viaggiatori, evitando il trasloco che crea tanti disagi e difficoltà. Probabilmente per realizzare questo obiettivo occorrerà avere a disposizione traghetti di diversa concezione, e comunque assai più grandi e più stabili per attutire l'effetto del mare. Mi risulta che i tedeschi abbiano già realizzato un tipo di traghetto capace di trasportare ben 120 vagoni, che sono l'equivalente di ben 5 treni, pertanto un unico traghetto di questo tipo trasporterebbe, se adottato, i 27.000 carri ferroviari entrati in Sardegna in tutto il 1975 in appena 225 corse, mettendo quindi a disposizione un immenso spazio nelle altre giornate, oltre agli spazi dei 5 traghetti delle ferrovie dello Stato.

Basterebbe l'adozione di una o più unità di questo genere di traghetti per risolvere molti degli attuali problemi. La necessità assoluta di puntare al massimo potenziamento del trasporto a mezzo traghetti ferrovie dello Stato è evidente, se si considera che mediante opportuna ristrutturazione del porto di Civitavecchia, da collegare meglio alla rete ferroviaria nazionale, è possibile instaurare anche in Sardegna, come a Catania, a Palermo, a Messina, a Reggio Calabria e così via, vagoni diretti dalla Sardegna alle principali località di destinazione dei viaggiatori, attuando così un reale, completo ed economico servizio per i meno abbienti, che — come è noto — sono i normali utenti delle ferrovie e del traghetto. Il servizio marittimo delle Fer-

rovie dello Stato, con il potenziamento prospettato, dovrebbe assorbire la quasi totalità del servizio trasporto passeggeri e merci tra Sardegna e Continente. Un problema particolare, concernente il personale utilizzato nei traghetti come personale di bordo, riguarda la inammissibilità che gli equipaggi siano tutti di stanza a Civitavecchia, per cui non solo la Sardegna non usufruisce di assunzioni, ma non gode nemmeno dei benefici derivanti dalla residenza, che significano consumi e maggiori servizi per le comunità di Olbia e di Golfo Aranci.

In relazione ai servizi marittimi gestiti dalla Tirrenia, ho più sopra fatto cenno al problema dei prezzi Tirrenia, che sono assolutamente proibitivi e incompatibili con i prezzi pretesi da altri settori operanti a terra; pertanto la Sardegna si trova in condizioni di netto svantaggio rispetto ad altre Regioni della penisola (per distanze omogenee). La società Tirrenia del gruppo Finmare, quindi pubblica, pratica per la Sardegna una politica che, ad essere benevoli, potremmo definire di noncuranza (a parte il già ricordato utile per il '75 di quasi mezzo miliardo, realizzato con il sistema degli adeguamenti tariffari costanti), tale da non dare nessun impulso migliorativo alla situazione sarda. La relazione al bilancio '75 è trionfalistica e certo non si pone nessun problema di quelli che assillano la nostra Sardegna. Sarà un rozzo provincialismo il mio, ma non è ammissibile che perduri l'atteggiamento tenuto costantemente dalla Tirrenia, che non ha nemmeno una sede di rappresentanza nella nostra Isola. Gravissimo è anche — a mio giudizio — il fatto che su 2.138 dipendenti della Società, i sardi siano pochissimi, e soprattutto il fatto che tutti gli equipaggi, anche in questo caso, siano formati esclusivamente a Genova, Civitavecchia, Napoli e Palermo e nemmeno uno in Sardegna, per cui di tanto personale occupato in un servizio, che per l'84 per cento interessa porti sardi, la Sardegna non si avvantaggia nemmeno dell'1 per cento del monte salari che ammonta alla considerevole cifra complessiva annuale di 30 miliardi. Dal bilancio si evince anche che sono state ordinate 11 nuove motonavi, sulle

quali occorrerà fare qualche riflessione circa la rispondenza delle scelte della Tirrenia agli interessi (di prospettiva) della nostra Isola. E' evidente che la politica della Tirrenia deve essere determinata nel quadro degli obiettivi prefissati dalla Regione e dallo Stato che debbono trovare una sintesi nel piano nazionale dei trasporti.

Per quanto riguarda i servizi marittimi gestiti da privati non sovvenzionati, è da osservare che i medesimi seguono — come è naturale — logiche aziendalistiche; e obiettivamente non può pretendersi che avvenga diversamente per il fatto che, mancando il sostegno pubblico, le aziende private permangono solo fino al limite della convenienza. La questione della società traghetti Canguri, che è esplosa di recente, deve impegnarci non tanto a salvaguardare gli interessi di tale società (che forse intende bussare a quattrini, con Stato e Regione anche in previsione dell'elaborando piano nazionale dei trasporti e degli stessi programmati acquisti per 11 nuovi traghetti da parte della Tirrenia) ma a evitare la possibilità di un brusco tracollo delle potenzialità del trasporto merci e passeggeri tra l'Isola e la Penisola. La prospettiva da perseguire è comunque — come dicevo — quella di far assumere ai servizi di trasporto gestiti dalle Ferrovie dello Stato sempre maggiori quote di trasporto a mano a mano che i privati le abbandonano. Anche per le linee ordinarie gestite da privati, vale l'osservazione sugli equipaggi che vengono sempre e normalmente costituiti nei porti di partenza della Penisola.

E veniamo ai trasporti aerei, avviandomi alla conclusione. Dalla Sardegna partono giornalmente 28 aerei ed altrettanto ne arrivano. Occorre anche qui partire dalle caratteristiche degli aeroporti sardi che sono del tutto insufficienti ed inefficienti, basta andare a verificare qual è l'ampiezza della sala d'aspetto dell'aeroporto di Cagliari per constatare come è insufficiente la struttura aeroportuale rispetto ai passeggeri, ed è a noi tutti nota la insufficiente della struttura delle piste alle esigenze del trasporto moderno. Occorre — dicevo — quindi ristrutturare le caratteristiche degli aeroporti sardi e intervenire nelle politiche tariffarie,

che oggi non differiscono per le linee della Sardegna da quelle effettuate per altre zone della penisola che hanno una serie di alternative di trasporto. Mi sia consentito, onorevole Assessore, richiamare l'attenzione della Giunta sulla inammissibilità che anche gli equipaggi degli aerei, perfino per il personale non qualificato, come sono i piloti, vengano costituiti normalmente, anzi esclusivamente, nelle stazioni di partenza della penisola. Vorrei che questo discorso sugli equipaggi che riguarda la Tirrenia, le Ferrovie dello Stato, l'Alitalia, tutti i vettori che toccano i porti sardi, non venisse considerato un atteggiamento provincialistico, perché parto dalla constatazione che non meno di 1.500 lavoratori dovrebbero essere sardi o comunque residenti in Sardegna se ci venisse appena riconosciuto il 50 per cento della forza impegnata in questo servizio di trasporto di cui noi costituiamo il 50 per cento. Quindi, se avessimo 1.500 occupati nel settore l'economia isolana potrebbe avvalersi di un monte salari da ridistribuire all'interno della Sardegna non inferiore — dicevo — a 30 miliardi.

In conclusione, mentre ribadisco l'assoluta priorità del problema del sistema dei trasporti rispetto a tutti i problemi dello sviluppo, ribadisco anche la necessità che la Giunta promuova la Conferenza regionale dei trasporti, e che, partendo dalle conclusioni che emergeranno da questo dibattito, si confronti con le forze politiche, le forze sindacali e le forze sociali ed assuma il risultato della Conferenza alla base dell'elaborando Piano regionale dei trasporti. Questo dovrà riguardare il complesso dei trasporti interni ed esterni, marittimi, aerei e terrestri, tenendo conto anche di alcune soluzioni che il Governo nazionale dovrà adottare su tratte interessanti altre regioni della penisola; cito soltanto questo esempio: si discute a livello nazionale sulla quadruplicazione del tragitto che gravita su Bologna nel rapporto di relazione fra nord e sud, e il dibattito è se sia opportuno che il quadruplicamento avvenga su Bologna o invece sia realizzato via Forlì-Pisa; ebbene la Regione sarda non sente il dovere di dare una sua indicazione, dal momento che la attuazione della ristrutturazione attraverso la linea Piacenza - Forlì - Pisa,

VII LEGISLATURA

CLI SEDUTA

28 SETTEMBRE 1976

gioverebbe assai ai rapporti della nostra Isola con il nord della Penisola, mentre avremmo scarsi vantaggi se il quadruplicamento avvenisse via Bologna.

Noi dobbiamo dire anche come deve essere il porto di Civitavecchia, che va ristrutturato secondo le nostre esigenze e non secondo altre logiche. Riaffermo infine la necessità che la Regione apra sul Piano regionale dei trasporti una effettiva vertenza che riguardi tutti i collegamenti tra la Sardegna ed il Continente e che questa vertenza con lo Stato coinvolga tutte le forze politiche, sociali e sindacali che operano nella nostra Isola.

PRESIDENTE. L'onorevole Isoni ha facoltà di illustrare le interpellanze numero 145 e numero 219.

ISONI (D.C.). Signor Presidente, dopo l'esauriente disamina fatta dai colleghi che mi hanno preceduto, illustrando la mozione sui trasporti, le mie due interpellanze, tendenti a sollevare in Aula una discussione intorno ad aspetti particolari, potrebbero apparire superflue. Infatti io sollevai — come già in passato in moltissime altre occasioni — i problemi dei collegamenti marittimi e aerei da e per la Sardegna, il problema dei trasporti, delle ferrovie, dei trasporti gommati, quindi in quest'Aula abbiamo avuto modo di esprimere totalmente il nostro pensiero intorno a questi argomenti. Ciò non di meno non voglio esimermi dal dovere di ribadire ancora quanto sia drammatica oggi la situazione dei trasporti interni ed esterni dell'Isola.

Bene ha fatto il collega Piredda a ribadire alcune storture macroscopiche e incredibili quali sono quelle date dalla assenza quasi totale dei sardi tra il personale viaggiante delle navi traghetto, dei mezzi della Tirrenia, e degli altri mezzi marittimi che collegano la Sardegna con la Penisola; e quale quello dato dal pedaggio che ogni sardo e non sardo deve pagare ad una anacronistica corporazione di marca fascista a cui spetta una specie di diritto di valigia anche se l'utente è privo della valigia, e non chiede, quindi, nessun servizio.

E' altamente lesivo degli interessi della Sardegna l'abitudine invalsa di indire scioperi proprio alla vigilia delle grandi occasioni che vedono il rientro in Sardegna di migliaia e migliaia di emigrati. La Regione ha dovuto spesso assistere impotente a scioperi che hanno costretto per giorni e giorni migliaia e migliaia di sardi a bivaccare all'addiaccio nei porti di Civitavecchia e di Genova, spesso sfruttati indegnamente da pirati che, approfittando delle condizioni difficilissime cui vengono in quelle contingenze a trovarsi uomini, donne e bambini specialmente, cercano con mezzi anche forse non perfettamente legittimi di angariare, di sopraffare, di sfruttare la situazione di disagio di questa massa di sardi costretti a restare buttati nelle banchine dei porti della penisola.

Ormai è quasi una usanza che i Consiglieri regionali rivolgano interrogazioni urgenti ed interpellanze alla Giunta e agli Assessori competenti; ed è per questo che io mi associo interamente alla valutazione gravemente negativa fatta dagli oratori che mi hanno preceduto, in sede di illustrazione della mozione sui trasporti, e mi associo per sostenere che veramente il Governo regionale deve affrontare nella sua interezza e organicità questo problema perché esso venga totalmente e radicalmente risolto al fine di eliminare una strozzatura che vede di volta in volta la Sardegna — come è avvenuto recentemente con il tentativo di aumento delle tariffe sui traghetti delle Ferrovie dello Stato, e col dimezzamento del tonnellaggio trasportato sui mezzi gommati — di fatto anche se non materialmente allontanata dal resto della penisola. La Giunta fa bene ad affrontare la questione, il Presidente della Giunta fa bene a usare tutti gli strumenti che lo Statuto della Regione Autonoma della Sardegna pone in mano all'esecutivo per far sì che una situazione tanto difficile e deleteria per la crescita economica, sociale e culturale delle nostre popolazioni abbia finalmente a cessare.

PRESIDENTE. L'onorevole Murru ha facoltà di illustrare la sua interpellanza.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Signor

Presidente, chiedo umilmente scusa, sono veramente costernato, però il problema sta nel calendario dei lavori. Già il mio capogruppo ha messo in evidenza questa grossa lacuna — non so se ne sia responsabile l'ufficio di Presidenza o chi ha organizzato i lavori questa sera — ma il dibattito sui trasporti doveva essere affrontato domani. Ad ogni modo io cercherò di illustrare brevemente — perché me l'hanno portata adesso su copia fotostatica — la interpellanza che avevo inoltrato nel momento in cui si effettuavano gli scioperi denominati, impropriamente, di aquila selvaggia, perché ero preoccupato, in quel momento, degli eventuali danni che la Regione sarda poteva subire in seguito al mancato traffico da parte non solo dei turisti, che allora affluivano abbastanza numerosi in Sardegna, ma soprattutto da parte degli operatori economici della Sardegna, e del circondario di Cagliari in modo particolare che dovevano far fronte a notevoli impegni nel continente.

Ma oggi, signor Presidente, onorevole Assessore, questa mia interpellanza si potrebbe considerare superata, perché la vertenza, almeno parzialmente, si è conclusa con l'auspicio che, quando si verificano questi fatti, le iniziative della Regione e dell'Assessore siano tempestive. In quel momento l'afflusso dei turisti in Sardegna era notevole, e sappiamo che i turisti che si servono del mezzo aereo sono turisti particolari. Noi amministratori della Regione sarda, dobbiamo tenere in considerazione questi elementi. Pertanto quando nell'avvenire accadranno questi fatti, questi scioperi improvvisi, che possono privarci per giorni, settimane, addirittura per mesi, di questo traffico, l'Assessore competente dovrebbe avere quella accortezza e quella sensibilità di provvedere in qualche modo perché questi scioperi si blocchino nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno domani mattina alle ore 10 e 30 per discutere le seguenti interrogazioni ed interpellanze: interrogazione Rais numero 463,

Zurru numero 480, e l'interpellanza numero 246 Granese e più sul problema di Santa Gilla. In più l'interrogazione numero 488 a firma Orrù e più, interpellanza numero 258 a firma Murru e più sul problema della RASS superporcilaia e ancora l'interrogazione numero 479 a firma Muravera e più, l'interpellanza numero 245 a firma Maddalon e più sui danni dei nubifragi. Queste interrogazioni ed interpellanze saranno discusse domani mattina. La discussione sul problema dei trasporti invece proseguirà nella seduta di domani pomeriggio.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare sull'ordine del giorno l'onorevole Mura. Ne ha facoltà.

MURA (D.C.). Signor Presidente, per chiederle la cortesia di includere all'ordine del giorno di domani mattina una interrogazione che abbiamo presentato adesso, di carattere urgente, sull'attentato dinamitardo che si è verificato questa notte a Nuoro nei confronti della Curia Vescovile.

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai lavori pubblici e trasporti.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. La Giunta è d'accordo.

PRESIDENTE. Onorevole Mura, viene accolta la sua richiesta di inserimento, all'ordine del giorno di domani mattina, dell'interrogazione urgente sui fatti di Nuoro.

La seduta è tolta alle ore 20 e 40.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Capo Servizio

Dott. Irene Zurrida

Testo delle Interrogazioni, Interpellanze e Mozioni annunciate in apertura di seduta.

Interpellanza Loffredo - Birardi - Marras - Puggioni sulla situazione esistente nei cantieri della Pan - Elettric.

I sottoscritti chiedono di interpellare gli Assessori al lavoro e industria per sapere se sono a conoscenza della grave situazione esistente nei cantieri della Pan-Elettric siti in Sardegna dove da circa due mesi non si pagano gli stipendi ai dipendenti e si minaccia di trasferimenti una parte del personale.

Tutto ciò con l'evidente obiettivo di esercitare pressioni nei confronti dell'Amministrazione regionale onde ottenere un atteggiamento positivo su eventuali finanziamenti richiesti per la ristrutturazione aziendale.

Gli interpellanti gradirebbero conoscere:

- 1) se risulta vera la notizia che la Pan-Elettric è in stato prefallimentare;
- 2) se risulta vera la notizia che la Società abbia chiesto un finanziamento di lire 3 miliardi per la ristrutturazione aziendale;
- 3) la posizione della Giunta sull'intera vicenda e le iniziative che intende assumere per stroncare la manovra in atto pronunciando un non gradimento dell'attuale dirigente della Pan-Elettric in Sardegna che utilizza i lavoratori e il loro salario per ricattare l'Amministrazione regionale. (254)

Interpellanza Corrias - Sini - Mancosu - Marini - Berlinguer sulla abrogazione della legge che dispone l'assegno mensile ai vecchi lavoratori senza pensione e sulle anticipazioni concesse ai dipendenti degli istituti di istruzione professionale.

I sottoscritti, premesso che:

- 1) — la maggioranza della Commissione finanze ha approvato in data 28 luglio 1976, col voto contrario dei consiglieri comunisti, la proposta della Giunta di abrogare la legge regionale 31 marzo 1965, n. 5, che dispone la concessione di un assegno mensile di lire 12.000 in favore dei vecchi lavoratori privi di trattamento pensionistico;
- 2) — la maggioranza della Commissione autonoma e ordinamento regionale ha deciso, nella seduta del 29 luglio, di discutere con precedenza di urgenza e di approvare la proposta della Giunta relativa ad una anticipazione pari a lire 90.000 al mese sui futuri miglioramenti economici al personale dipendente degli istituti di istruzione professionale;

interpellano l'Assessore al lavoro e pubblica istruzione per conoscere:

- I) — entro quale logica la Giunta colloca i due provvedimenti citati in premessa;
- II) — come si concilia l'abrogazione pura e semplice della legge sull'assegno ai vecchi senza pensione con la norma del piano triennale che testualmente recita: "La politica previdenziale della Regione è stata ispirata in passato, con interventi innovativi e integrativi, alla difesa delle categorie più deboli e meno protette, con l'adeguamento della legislazione statale, l'intervento regionale è principalmente concentrato a favore dei lavoratori anziani senza pensione, dei coltivatori diretti e degli artigiani";
- III) — se non ritenga che il provvedimento economico a favore dei dipendenti degli istituti di istruzione professionale, assunto al di fuori di ogni misura di riforma e contemporaneamente alla abrogazione della legge ai vecchi senza pensione, non rischi, oggettivamente, di indebolire e screditare di fronte all'opinione pubblica la lotta che questi lavoratori da sempre conducono per la riforma e la democratizzazione del settore. (255)

Interpellanza Serra - Saba - Floris Mario - Monni Pietro - Tedesco sulla allarmante situazione igienico-sanitaria creatasi in diversi comuni dell'Isola e in particolare nei comuni di Decimo e di Suelli.

I sottoscritti preoccupati dalle allarmanti notizie che giungono quotidianamente da tutte le parti dell'Isola e che evidenziano una grave, inammissibile situazione igienico-sanitaria dovuta a carenze di impianti fognari, alle volte concepiti senza alcun criterio tecnico, e ad una situazione idrica che rasenta molto spesso la emergenza; avuta notizia della epidemia di epatite virale che colpisce attualmente i centri urbani di Decimo e Suelli, dove si registrano delle condizioni favorevoli all'insorgere della epidemia: gravi carenze delle strutture fognarie e problemi di approvvigionamento idrico; ritenuto doveroso che l'Amministrazione regionale debba acquisire in tempi brevissimi un quadro generale del sistema fognario che attualmente serve, o meglio non serve bene, visti i risultati, i vari Comuni dell'Isola; della situazione igienico-sanitaria per verificare la potenzialità di intervento sanitario in casi di emergenza; della situazione idrica onde poter intervenire con scelte adeguate in quei casi dove esistono grossi problemi di approvvigionamento idrico; interpellano:

1) l'Assessore ai lavori pubblici per sapere se è a conoscenza del problema e quali sono le direttive dell'Assessorato per la soluzione del problema stesso;

2) l'Assessore all'igiene e sanità per conoscere la reale situazione epidemica nelle zone sopra citate. (256)

Interpellanza Piredda - Serra - Asara - Loretto - Mura - Tronci, sui provvedimenti urgenti da richiedere per sanare la situazione connessa con la straordinaria richiesta di trasporti in coincidenza con i periodi di punta.

I sottoscritti constatato che anche quest'anno in coincidenza con l'inizio delle ferie, come del resto succede in ogni circostanza che determina un movimento eccedente l'ordinarietà, non solo non vengono approntati mezzi straordinari per il soddisfacimento della richiesta straordinaria di trasporti, ma non vengono nemmeno predisposti servizi che riducano al minimo i gravissimi disagi cui vengono sottoposti i passeggeri in attesa di imbarco; ritenuto che sia possibile risolvere, sia le necessità straordinarie di trasporti, sia i problemi della permanenza in banchina senza gravi disagi; interpellano il Presidente della Giunta e l'Assessore ai trasporti per sapere quali urgenti passi intenda muovere per ottenere dalle competenti autorità centrali:

- 1) il reperimento di mezzi straordinari di trasporti, se necessario anche militari, eventualmente facendo requisire i transatlantici non in servizio, in ogni circostanza nella quale sia richiesto il soddisfacimento di richieste straordinarie;
- 2) la predisposizione di servizi portuali di assistenza e ospitalità in grado di evitare in ogni circostanza gravi disagi ai passeggeri in attesa di imbarco. (257)

Interpellanza Murru - Lippi - Chessa - Offeddu - Anedda - Frau sulla ripresa dei lavori della superporcilaia in Planargia.

I sottoscritti, richiamati da insistenti notizie circolanti negli ambienti del settore agricolo-pastorale e in ambienti politici ed economici della Sardegna, sulla ripresa dei lavori per l'impianto in Planargia della superporcilaia della quale il Consiglio regionale si è ampiamente occupato nei giorni 14 e 15 aprile u.s. manifestando il proprio dissenso dalla decisione del CIPE e dalle eventuali approvazioni degli organi Ministeriali; considerato che tale fatto, se veritiero, non solo arreca offesa al Consiglio regionale ed agli organismi dei vari strati della società che del problema si sono interessati respingendo un progetto che altro non significa se non l'appagamento di interessi personali di uomini animati solo da affarismi ai danni della Sardegna e della sua popolazione; rilevato che dal lungo e documentato dibattito nell'Assemblea regionale è emerso che un'azienda del genere è nociva sia per la salvaguardia dell'ambiente (vedi parere espresso il 28 ottobre 1975 dal "Comitato regionale consultivo contro l'inquinamento" e dalla Commissione ecologia del Consiglio regionale) sia agli operatori agricoli sardi della zona e di tutta la Sardegna; esaminato che insediamenti di questo tipo devono trovare l'inserimento nei progetti dettati dalla programmazione e pertanto valutati nel più vasto e organico piano d'interesse regionale; chiediamo di interpellare il Presidente della Giunta, al fine di conoscere se non ritenga opportuno di esperire con immediatezza le indagini atte ad acclarare tali fatti e, se veritieri, ad intervenire presso i Ministeri e gli Organi competenti per la sospensione dei lavori e per la revoca dell'autorizzazione con procedura d'urgenza. (258)

Interpellanza Murru - Lippi sulla messa in opera delle preventivate attrezzature sportive di Cagliari.

I sottoscritti, venuti a conoscenza che nel capoluogo della Sardegna per effetto della demolizione di alcuni impianti si disporrà sempre meno delle attrezzature sportive pubbliche (vedi stadio Amsicora, campo Monte Mixi, etc) di cui a basso nolo fruivano le società inquadrare nel CONI ed altre non svolgenti attività a scopo di lucro; preoccupati del fatto che si è in prossimità della ripresa dei campionati calcistici e dello sport in genere nei campi di gioco; ritenendo che i ventilati nuovi impianti pubblici della zona sportiva di Monserrato (ex aeroporto) progettati dal 1972/1973 non verranno — se ciò avverrà — realizzati se non tra molti anni a venire; avendo appreso invece che in diverse zone periferiche di Cagliari ed in particolare in quelle di "Mulinu Beccio" e de "S'Arrulloni" sono disponibili delle aree comunali per la costruzione di impianti sportivi calcistici con relative piste atletiche, chiedono di interpellare l'Assessore allo sport per sapere:

- 1) se non ritenga che in collaborazione col Comune di Cagliari sia opportuno ed urgente accertare la esistenza di aree per la immediata realizzazione dei campi di gioco;
- 2) se non ritenga di mettere in atto quelle misure, anche quelle incentivanti e contributive, che consentano la realizzazione dei campi di "Mulinu Becciu", de "S'Arrulloni" e di altre eventuali zone prima della stagione calcistica che si prevede per la fine di ottobre, primi di novembre. (259)

Interpellanza Lippi sulla gravissima crisi che si annuncia sulla produzione vinicola della Sardegna.

Il sottoscritto, rilevato che la incostanza climatica di tutta la primavera ma soprattutto la grandinata dello scorso mese di luglio e la peronospora che imperversa incontenibilmente hanno seriamente compromesso la produzione vinicola del 1976; considerato che nell'anno in corso la produzione sarà del 50 - 60 per cento inferiore a quella dello scorso anno e del 75 - 80 per cento inferiore a quella del 1974; ciò comporterà una flessione preoccupante del reddito delle zone agricole interessate, aprirà una imprevedibile crisi nelle cantine sociali e comprometterà ulteriormente la già precaria condizione economica della Sardegna; preoccupato delle ripercussioni economiche e psicologiche che questa calamità provocherà nei viticoltori sardi, chiede di interpellare l'Assessore all'agricoltura per sapere:

1) se abbia disposto i dovuti accertamenti per stabilire l'ammontare dei danni lamentati e la zona dell'Isola colpita dalla grave calamità;

2) quale iniziativa abbia adottato od intenda adottare perché ai viticoltori sardi siano concesse tutte le provvidenze nazionali e comunitarie che il caso comporta;

3) se non ritenga di assumere una iniziativa legislativa regionale che sorregga i viticoltori e favorisca l'ammodernamento tecnologico e l'organizzazione commerciale delle Cantine sociali. (260)

Interpellanza Lippi sulle condizioni dello stagno di S. Gilla e degli arsellai costretti a pescarvi in clandestinità.

Il sottoscritto, premesso che la ricomparsa delle arselles nei banchi di vendita clandestini e nei ristoranti caratteristici di Cagliari ripropone in termini urgenti e per certi versi allarmanti il problema dello stagno di S. Gilla con le sue implicazioni ecologiche ed igienico-sanitarie; che la ribellione degli arsellai, che contravvenendo le disposizioni sanitarie hanno ripreso una attività interrotta da due anni, impone la esigenza di affrontare e risolvere problemi economici e sociali che invano attendono soluzione dai tempi della epidemia colerica; preoccupato che il perdurare di detta situazione possa compromettere l'equilibrio igienico-sanitario della città di Cagliari e compromettere la salute degli stessi arsellai costretti ad operare in un ambiente pericolosamente inquinato come ha dimostrato la moria di pesci di qualche mese fa, chiede di interpellare l'Assessore all'ecologia per sapere:

1) quali accertamenti ecologici siano stati effettuati nello stagno di S. Gilla, quale sia il tasso di inquinamento e quali siano le fonti di inquinamento e gli agenti inquinanti;

2) quali iniziative siano state assunte per creare una cintura anti-inquinante attorno allo stagno in parola (al fine di salvaguardare il suo incalcolabile patrimonio ittico e naturalistico) e per consentire lo scarico a mare delle acque marce e di quelle industriali senza compromettere l'equilibrio delle acque lagunari di Cagliari;

3) quali siano gli affidamenti igienico-sanitari degli impianti di depurazione delle fogne della città di Cagliari e di quelle delle Aziende industriali ed artigiane gravitanti attorno allo stagno di S. Gilla;

4) se non ritenga di intervenire in favore degli oltre 100 pescatori costretti ad una attività clandestina quanto dura e rischiosa per la insensibilità e le inadempienze della classe dirigente comunale e regionale. (261)

Interpellanza Lippi - Chessa - Offeddu - Anedda - Frau - Murru sulle conseguenze della provocatoria marcia antimilitaristica dei radicali.

I sottoscritti, premesso che la marcia "antimilitaristica" dei cosiddetti "pacifisti" del partito di Pannella ha provocato, come era prevedibile, reazioni contrastanti nella opinione pubblica sarda, suscitando pericolosi stati d'animo specie nei giovani e comprensibili tensioni che solo per un miracolo non si sono trasformate in tragedia; che le esibizioni oscene di alcuni seguaci del Partito Radicale e gli atteggiamenti insolenti e provocatori dei "marciatori" non potevano che produrre sbigottimento, indignazione e turbamento i cui effetti palesi sono stati la fuga di casa di alcune fanciulle e la rissa di La Maddalena ma le cui tracce rimarranno indelebili nel tessuto morale, civile e culturale della nostra Regione, chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale per sapere:

1) se non ritenga che iniziative quale quella messa in essere dai seguaci di Marco Pannella, fortemente turbatrici dell'ordine pubblico, offensive della morale comune, disturatrici e provocatrici debbano essere evitate con tutti i mezzi previsti dalla legge;

2) se non ritenga che certe esibizioni amorali ed oscene debbano essere rigorosamente vietate a tutela del patrimonio spirituale ed a garanzia delle libertà morali e religiose della stragrande maggioranza della popolazione;

3) se non ritenga che l'iniziativa di una sparuta schiera di radicali reclutata in ogni regione italiana non abbia minacciato i buoni rapporti internazionali con l'U.S.A. e la NATO interferendo pericolosamente nei confronti di iniziative che sono e debbono rimanere di esclusiva competenza del Governo;

4) ed infine quale significato deve essere dato alle solidarietà espresse al Partito Radicale da forze politiche che in Sardegna concorrono a sostenere la Giunta ed in campo nazionale sorreggono il Governo Andreotti se pure attraverso il compiacente voto astensivo. (262)

Interpellanza Lippi - Offeddu sull'inquinamento delle acque del Flumendosa.

I sottoscritti, premesso che la denuncia del Prof. Nicolò Buzzo e del Sindaco di Villanovatulo hanno riproposto in termini ancora più drammatici il problema dell'equilibrio ecologico dell'Isola sollecitando vigilanza e controlli che valgano a restituire la perduta serenità a molti strati di popolazione direttamente interessata al problema dell'inquinamento dell'ambiente e delle acque; presa visione delle condizioni dei terreni bagnati delle acque del Flumendosa nelle vicinanze del Comune di Villanovatulo ove evidentemente non sopravvive alcun tipo di vegetazione (neppure quella solitamente più resistente alle intemperie ed alle condizioni ambientali più difficili) ed ove persino l'humus assume l'aspetto e i colori più strani e sospetti; constatato che sia l'abituale fauna ittica che quella parassitaria sono praticamente scomparse in quel tratto del Flumendosa e che le trote, di cui nel passato quelle acque erano ricchissime, non solo vanno scomparendo ma le superstiti hanno un colore del tutto insolito ed atipico per quella specie; informati che il bestiame che si abbevera in quel tratto di fiume va incontro a crisi dissenteriche, deperisce, abortisce e sovente muore; accertato che in persone che si bagnano in quelle acque si riscontrano spesso affezioni dermatologiche pruriginose ed in chi per disavventura si abbevera esplodono manifestazioni dissenteriche ed epatossiche; preoccupati non solo dell'allarme diffuso nelle popolazioni rivierasche ma soprattutto delle conseguenze che potrebbero riflettersi sulla popolazione cagliaritana che, come è noto, utilizza anche per uso alimentare le acque del Flumendosa, chiedono di interpellare l'Assessore alla ecologia per sapere:

2) quali iniziative siano state assunte e quali si intenda assumere non solo per garantire in qualunque momento i minimi di inquinamento tollerabili ma anche la costante potabilità dell'acqua del Flumendosa che come si sa è prevalentemente destinata ad usi irrigui ed alimentari;

3) se risponda a verità che fra i minerali di Funtana Raminosa siano presenti sali di potassio e fra questi anche il micidiale cianuro;

4) quali impianti di depurazione abbia predisposto la miniera di Funtana Raminosa per garantire la integrità ecologica sia dell'ambiente sia delle acque del Flumendosa;

5) infine quali iniziative siano state assunte dal suo Assessorato per accertate e colpire le eventuali responsabilità. (263)

Interpellanza Granese - Maddalon - Melis Egidia - Muravera - Raggio - Macis - Birardi - Schintu sulla situazione determinatasi nelle campagne del Ghilarzese e in particolare dei Comuni di Paulilatino e Abbasanta, in seguito alla costruzione di una porcilaia nella quale si allevano circa 30.000 suini.

I sottoscritti chiedono di interpellare l'Assessore all'agricoltura e l'Assessore agli enti locali e all'ecologia per sapere se siano a conoscenza della situazione determinatasi nelle campagne del Ghilarzese e in particolare dei Comuni di Paulilatino ed Abbasanta in seguito alla costruzione in località "Tanca Regia", in agro di Abbasanta, di una porcilaia nella quale si allevano circa 30.000 suini.

Nella predetta costruzione non sarebbero stati installati o comunque non sarebbero attualmente funzionanti gli strumenti tecnici necessari per la decantazione dei rifiuti solidi e liquidi dell'allevamento che verrebbero scaricati direttamente nelle acque di un ruscello affluente del Tirso, determinando un alto grado di inquinamento a valle e danni rilevanti agli allevatori delle zone interessate che quelle acque utilizzano per l'abbeveraggio del bestiame e per la irrigazione degli erbai.

Gli interpellanti chiedono infine di conoscere se la concessione della licenza di costruzione del predetto insediamento sia stata concessa previa verifica della sussistenza delle condizioni prescritte a salvaguardia dell'ecologia della zona.

Gli interpellanti chiedono infine di conoscere quali provvedimenti l'Assessore all'agricoltura e l'Assessore agli enti locali e all'ecologia abbiano adottati o intendano adottare in presenza della predetta situazione perdurante da oltre un anno e ripetutamente denunciata con esposti alla Procura della Repubblica, alle Autorità sanitarie provinciali, al Genio Civile e all'Assessorato regionale enti locali (sezione ecologia ed urbanistica) da parte degli allevatori e delle Amministrazioni comunali di Paulilatino ed Abbasanta, oltreché con ordini del giorno del Consiglio comunale di Paulilatino nel cui territorio si sarebbero verificati (con moria e alta morbilità del bestiame) i danni più rilevanti al patrimonio zootecnico. (264)

Interpellanza Spano sull'accertamento da parte della Regione dei rischi di inquinamento derivanti dalla presenza degli stabilimenti industriali.

Il sottoscritto, premesso che i recenti gravi fatti di Seveso hanno riproposto in tutta Italia — con l'urgenza che è determinata dalle allucinanti prospettive che l'inquinamento chimico in quella zona ha fatto intravedere — la tematica relativa ai problemi che per la convivenza civile vengono posti dagli insediamenti industriali, soprattutto di un certo tipo, realizzati o in corso di realizzazione, chiede di interpellare il Presidente della Giunta regionale per sapere se da parte della Giunta stessa sia stato fatto un responsabile esame della situazione esistente anche in Sardegna perché possa delinearsi un quadro sufficientemente esatto dei rischi di inquinamento — attuali o potenziali — che gli insediamenti industriali esistenti oggi nell'Isola, o in corso di realizzazione, possono determinare con pregiudizio per l'ambiente o per la stessa incolumità della popolazione.

La situazione dell'isola è certo meno preoccupante che altrove perché gli insediamenti sono stati tutti in qualche modo programmati con una preventiva valutazione dei rischi di inquinamento; l'interpellante ritiene però che alcune situazioni debbano essere seguite con speciale attenzione per i pericoli obiettivi che sono rappresentati da insediamenti già in atto, o in corso di realizzazione per la loro stessa natura o per la mancata o ritardata esecuzione di opere pubbliche o private destinate a ridurre i rischi connessi con l'industrializzazione.

Riferendosi in particolare — come esempio — all'insediamento chimico industriale esistente nella zona di Sarrok, l'interpellante non può non rilevare i rischi insiti nella situazione che si è di fatto determinata con la pratica privatizzazione dell'ultimo tratto della statale che congiunge Cagliari con l'abitato di Sarrok: detto tratto di strada — che pure è aperto ad un traffico ordinario, turistico e industriale intensissimo — è diventato in effetti una strada a servizio delle aziende industriali interessate, attraversa impianti industriali che esercitano su entrambi i lati, spesso a pochi metri dal ciglio stradale, lavorazioni certamente pericolose, ed è a sua volta attraversato ripetutamente da fasci molteplici e complessi di tubazioni industriali che trasportano composti liquidi e gassosi di varia natura. Un eventuale deprecabile incidente in questi impianti e in queste tubazioni potrebbe essere foriero di serie conseguenze per il traffico, intensissimo a tutte le ore del giorno, e per la stessa popolazione di Sarrok le cui case distano poche centinaia di metri dagli stabilimenti.

Richiamandosi a quanto sopra, l'interpellante desidera conoscere se sia stata fatta una precisa valutazione di tutti i rischi connessi con la situazione attualmente esistente nella zona di Sarrok, e se e quando saranno realizzate le necessarie opere di salvaguardia, come la costruzione della strada a monte che dovrà sostituire integralmente il tratto della strada statale compromesso dagli insediamenti. Quanto all'acclaramento di eventuali responsabilità, l'interpellante chiede di conoscere se gli insediamenti in atto o in corso di realizzazione abbiano avuto tutte le necessarie autorizzazioni anche per il tratto di strada particolarmente compromesso e se le autorità competenti abbiano per tempo rilevato tutte le possibili violazioni relative alla generale salvaguardia dell'ambiente. (265)

Interpellanza Lippi - Offeddu sulla grave discriminazione del rappresentante del MSI-Destra Nazionale in occasione della costituzione delle Commissioni consiliari del Comune di Macomer.

I sottoscritti informano che in questi giorni il Consiglio comunale di Macomer si è riunito per la costituzione delle Commissioni permanenti e speciali e per la destinazione alle medesime dei Consiglieri delle diverse formazioni politiche.

E' accaduto che da detta assegnazione sia stato escluso con atto arbitrario, incivile e totalitario il rag. Mario Mura rappresentante del M.S.I.-Destra Nazionale.

Questo atto voluto dai rappresentanti comunisti ed accettato dalla D.C. offende ogni principio di democrazia, mortifica il diritto di libertà di opinione, soffoca il pluralismo ed afferma principi totalitari che la Costituzione italiana espressamente condanna.

Premesso quanto sopra i sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale per sapere:

1) se non ritenga necessario ed urgente intervenire perché questo grave atto discriminatorio e provocatorio venga condannato e denunciato alla opinione pubblica un metodo di lotta politica messo in essere dal P.C.I. con la arrendevole complicità della D.C. e che offende le libere istituzioni democratiche del nostro Paese;

2) quali iniziative intenda adottare in accordo con l'Assessorato agli enti locali affinché le delibere relative all'infame discriminazione vengano dichiarate decadute perché illegittime, illegali ed anticostituzionali. (266)

Interpellanza Isoni sulle devastazioni operanti in nome di equivoci sistemi di rimboschimento.

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore regionale all'agricoltura e foreste per sapere:

1) se abbiano notizie dei lavori che vengono effettuati sulle pendici meridionali del Limbara e, soprattutto, se sanno che codesti lavori riguardano l'attuazione dello scasso totale e profondo di tutta la superficie investita, e la distruzione del bosco esistente costituito da essenze forestali della bassa macchia mediterranea tra le quali andavano propagandosi, nell'ultimo decennio, spontaneamente essenze nobili quali la quercia leccio e la quercia sughera;

2) se siano a conoscenza del fatto che sono stati sottoposti a scasso totale e profondo anche terreni a fortissima pendenza e abbisognevole di opere di contenimento perché già soggetti a dilavamenti gravissimi e a trascinamenti e che attualmente rovinano a valle interrando proprietà private e strade pubbliche così come si è verificato in località "Giacamu" sulla strada consorziale Berchidda - S. Salvatore di Nulvara che è rimasta interrotta per la lunghezza di un chilometro e mezzo sotto una coltre di terriccio spesso oltre un metro;

3) se sappiano che anche in altri cantieri portati avanti da privati siansi verificati fatti analoghi da che l'erogazione dei contributi calcolati pro ettaro incoraggierebbero la speculazione a estendere le colture indiscriminatamente sulla totalità delle superfici prese in locazione senza tener in conto esigenze che non coincidano col proprio tornaconto;

4) se ritengano opportuno e necessario procedere alla nomina di una commissione tecnico-politica in grado di esprimere un parere documentato circa:

a) l'utilità per la Sardegna di procedere all'impianto di boschi di "pinus radiata";

b) i criteri e i metodi coi quali sono stati condotti, fino ad oggi, siffatti lavori;

c) l'opportunità o meno di procedere alla devastazione delle essenze anche nobili della bassa macchia mediterranea (corbezzolo, fillirea, erica, mirto, lentischio, etc) che precede e accompagna la naturale propagazione delle fustaie (leccio, raverella, sughera);

d) l'evidente e incontestabile sconvolgimento e deturpamento di paesaggi e di bellezze naturali, residue da distruzioni sistematiche e irrefrenabili così come si è verificato per una vastissima plaga ubicata in agro di Berchidda nell'ampia valle che separa la catena del Limbara dalle ultime propaggini dei Monti di Alà dei Sardi ove prosperano, tra il verde dei boschi e delle vigne, gli abitanti di Monti e di Berchidda, contrade verdeggianti sopravvissute a mille avverse vicissitudini unica e sola oasi naturale visibile a chiunque percorra la Sardegna nei trecento chilometri che separano Cagliari da Olbia;

5) e per conoscere che cosa intendano essi fare nell'immediato e in futuro per evitare che immensi danni vengano arrecati alla Sardegna all'ombra di interessi non chiari e di ben orchestrate campagne di stampa e di reticenti silenzi di associazioni ecologiche e naturalistiche e con la collaborazione di enti locali amministrati da gruppi politici di uno stesso segno. (267)

Interpellanza Lippi - Murru - Anedda sul perdurare della sospensione dell'assistenza farmaceutica in favore dei dipendenti degli enti locali.

I sottoscritti, esaminata l'insostenibile situazione dei lavoratori degli Enti locali della Sardegna a seguito dell'agitazione dei Farmacisti, che da mesi hanno sospeso l'assistenza diretta dell'INADEL, rifiutandosi di consegnare i medicinali prescritti dal medico curante se non previo pagamento dei medesimi; considerato che tale situazione sta arrecando notevole danno economico alla predetta categoria in quanto molti dipendenti comunali, provinciali e regionali attendono ancora il rimborso delle spese sostenute nello scorso anno in occasione di analoga situazione; rilevato che i danni sofferti dagli assistiti assumono carattere sanitario e sociale in quanto, a causa del continuo aumento del costo della vita e della conseguente e galoppante perdita del valore reale delle retribuzioni dei dipendenti degli Enti locali (ancorate nella maggior parte dei casi agli accordi sindacali del 1970), tali lavoratori si trovano nella materiale impossibilità di far fronte alle anticipazioni necessarie per l'acquisto dei medicinali, con conseguente rinuncia alla cura della salute propria e di quella dei congiunti; sottolineato che nelle Amministrazioni locali effettuano regolarmente le trattenute sullo stipendio dei lavoratori e puntualmente versano i contributi dovuti all'INADEL; considerato che tale situazione non può più ritenersi provvisoria e contingente in quanto si ripete da alcuni anni con scadenze ricorrenti, ed ogni volta per periodi piuttosto lunghi, mentre invitano l'Assessore all'igiene e sanità ad interporre la sua mediazione fra le parti e protestare contro il perdurare di tale stato di cose che lede la dignità dei lavoratori ed è pregiudizievole per la loro salute, che deve essere garantita nella stessa maniera in cui i lavoratori interessati versano i contributi, interpellano l'Assessore all'igiene e sanità per sapere:

1) quali iniziative intenda adottare perché venga ripristinata urgentemente l'assistenza farmaceutica in favore degli assistiti dell'INADEL;

2) se sia intervenuto ed in che modo perché vengano tempestivamente effettuati i rimborsi in favore dei lavoratori che hanno anticipato le spese per l'acquisto dei medicinali. (268)

Interpellanza Lippi sulla intossicazione da Baytex che pare abbia colpito recentemente i dipendenti del CRAAI addetti alla lotta anti insetti.

Al sottoscritto risulta che alcuni operai destinati dal CRAAI alla lotta antinsetti da qualche tempo lamentano una strana sintomatologia che ne limita le capacità lavorative e li costringe a più o meno lunghi periodi di riposo.

Questi fenomeni hanno coinciso con l'uso del Baytex 50/D — Prodotto dalla Bayer che viene usato sia in polvere tramite la pompa a spalla per irrorare i canali, i corsi d'acqua, gli acquitrini etc. e sia nella confezione granulare che viene sparsa a mano negli ambienti da trattare.

Da una indagine fatta dal sottoscritto risulta che l'uso di questo prodotto (specie quello in polvere) produca negli operatori perdite dell'appetito, malessere generale e nausea, stipsi ostinata e dolori addominali, pollachiuria alternata ad anuria persistente ed infine astenia sessuale: sintomatologia piuttosto complessa, come si vede, che denuncia un evidente stato tossico dei lavoratori messi a contatto col potente insetticida.

Risulta peraltro che il CRAAI sia a conoscenza del problema e se ne sia occupato al punto da sottoporre i suoi dipendenti a periodici controlli di laboratorio presso il gabinetto di analisi di un noto specialista cagliaritano.

Premesso quanto sopra il sottoscritto interpella l'Assessore all'igiene e sanità per sapere:

1) se siano stati fatti degli accertamenti per stabilire il grado di tossicità del Baytex 50/D e quali le sue conseguenze tossiche sugli operai addetti al suo impiego nella lotta anti-insetti;

2) quali accorgimenti siano stati adottati dal CRAAI perché il rischio tossico per gli addetti al trasporto, alla conservazione ed all'uso del Baytex venga ridotto a limiti intollerabili;

3) se per caso non sia possibile utilizzare preparati meno pericolosi per gli addetti al suo impiego e meno tossici per gli ambienti cui sono destinati;

4) quali effetti nocivi abbia il Baytex nei confronti della vegetazione trattata, quali le conseguenze dell'inquinamento delle acque irrorate e quali gli effetti sulla fauna domestica e selvatica nonché sui pesci che vengono a contatto col potente insetticida;

5) infine, per quale ragione i controlli sugli addetti all'uso dell'insetticida non siano fatti dall'Enpi e per quali motivi gli operai che lamentano malessere non vengono sottoposti ai controlli ed alle cure dell'Istituto Infortuni (INAIL) della Clinica di Medicina del Lavoro. (269)

Interpellanza Frau - Chessa sui sistemi di conduzione dell'Azienda regionale sarda trasporti (ARST).

I sottoscritti chiedono di interpellare l'Assessore ai trasporti per sapere se è a conoscenza della decisione della Direzione dell'Azienda regionale sarda trasporti (ARST) di disporre una nuova "turnazione" dei servizi di trasporti che costringe al trasferimento di sessanta dipendenti circa fra autisti e bigliettai nella sola provincia di Sassari e se ritiene accettabile e seria la giustificazione addotta dalla stessa Direzione che afferma essere il provvedimento dettato dalla necessità di "umanizzare" il lavoro dei propri dipendenti.

La nuova turnazione fissa l'obbligo del rientro di tutti i mezzi di trasporto e dunque del personale nella sede di capolinea principale che per la provincia di Sassari è Sassari, anche se i mezzi esauriscono il servizio passeggeri giornaliero in centri molto distanti.

Parecchi automezzi percorreranno così a vuoto la strada del rientro alla sede principale e del trasferimento alla sede di partenza che non sempre coincide con il capolinea principale.

L'inutile usura delle macchine e il costo del maggior consumo del carburante incideranno sempre di più nelle spese di gestione dell'Azienda pubblica.

Gli autisti e i bigliettai dovranno reperire un nuovo alloggio a Sassari per sé e per le proprie famiglie o rientrare là dove risiedono attualmente con mezzi propri o di fortuna per ripartire il giorno successivo alla volta del capolinea principale e di qui trasferirsi — e questa volta col mezzo pubblico — al capolinea secondario da dove finalmente inizia l'effettivo servizio di trasporto passeggeri.

Quale trattamento economico verrà loro riservato? Come verranno ripagati dei maggiori disagi. Quali vette raggiungeranno le spese di gestione già così onerose? Ne deriveranno benefici per i passeggeri?

Le associazioni sindacali riconoscono il non funzionamento di questa Azienda pubblica che definiscono "carrozzone" non ben governato, non ben strutturato e ove il clientelismo, le assunzioni arbitrarie e le promozioni illegittime occupano troppo spazio. L'"andazzo" crea delusione e preoccupazione in quanti umilmente e concretamente servono l'Azienda con attività diligente e costante.

La loro delusione evidentemente non interessa neppure la commissione paritetica che non sente più l'obbligo democratico di interpellare, di ascoltare e dunque di rappresentare la volontà dei dipendenti interessati.

Gli interpellanti chiedono di conoscere della pur breve gestione pubblica ARST, un giudizio generale dell'Assessore e in particolare, informazioni sui metodi di assunzione, sui criteri che decidono le promozioni, sul numero dei dipendenti con la qualifica attuale e quella riferita alla precedente occupazione, sul numero e sulla qualifica dei gettonati e sulle trasferte retribuite.

I sottoscritti ritengono, infine, improponibile qualsiasi nuova turnazione che non derivi dalla responsabile partecipazione, nella fase di studio, dei lavoratori interessati nell'intento di scongiurare nuovi, inutili e ingiustificati oneri di gestione e per evitare nuovi, gravi disagi al personale addetto. (270)

Interpellanza Usai - Cardia - Granese - Muledda sui concorsi per le condotte mediche.

I sottoscritti chiedono di interpellare l'Assessore alla sanità per sapere se è a conoscenza che da diversi anni in Provincia di Cagliari non vengono banditi con regolarità i concorsi per i Sanitari condotti.

Com'è noto, a termine dell'articolo 68, ultimo comma, del Testo Unico delle leggi sanitarie approvato con regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265, il medico provinciale è tenuto ad indire "ogni anno" il concorso per il numero complessivo dei posti di Sanitario condotto vacanti nella Provincia.

Una ovvia regola di buona amministrazione impone che i concorsi siano espletati nel più breve periodo possibile. Viceversa in Provincia di Cagliari si assiste da tempo alla continua violazione della norma sopra citata e dell'instaurarsi di una prassi che trascina da anni l'espletamento di questo consorsi. Ciò, anche se è dovuto a semplice incuria, induce nel sospetto che la vera causa sia da ricercare in ragioni di basso clientelismo, perché in mancanza di titolari è consentita la nomina di interim per il disimpegno dei servizi di condotta.

Questo stato di cose cagiona gravissimi danni all'espletamento di detti servizi, che non possono certo essere disimpegnati in modo ottimale da sanitari ad essi temporaneamente preposti e spesso alternatisi dopo un breve periodo.

Ancora più gravi sono le ripercussioni di tale stato di cose se lo si esamina con riferimento alla riforma sanitaria, perché l'attuazione di tale riforma postula la preposizione agli attuali servizi di condotta di personale sanitario già selezionato attraverso pubblici concorsi.

Per tutte queste ragioni gli interpellanti chiedono di conoscere quali provvedimenti l'Assessore intenda adottare per eliminare gli inconvenienti lamentati, non senza rilevare che, essendo il bando di questi concorsi un atto dovuto, quei pubblici funzionari che non ottemperano all'obbligo loro imposto dalla legge assumono una grave responsabilità anche di ordine penale. (271)

Interpellanza Lippi sulle disposizioni ministeriali e provveditoriali riguardanti l'assegnazione delle cattedre definitive ai docenti della scuola di Stato.

Il sottoscritto, preso atto del profondo malessere determinatosi in seno alla scuola di Stato a livello di insegnanti, genitori, alunni e personale ausiliario, a causa delle disposizioni a suo tempo emanate e riguardanti i criteri di assegnazione definitiva delle cattedre ai docenti della scuola media e degli Istituti superiori; rilevato che le disposizioni in parola violano i diritti e mortificano i meriti di circa 50 mila insegnanti che, precedentemente inclusi nella graduatoria nazionale, sono stati successivamente scavalcati nella graduatoria provinciale da colleghi più giovani, grazie al conseguimento di una "abilitazione" sulla scui serietà culturale e sul cui non inquinamento politico ci sarebbe molto da accertare e da discutere; considerato che i criteri di assegnazione delle cattedre si basano su disposizioni molto ambigue che consentendo le più disparate interpretazioni autorizzano di fatto gli organi preposti alla loro applicazione la più vasta ed incontrollabile discrezionalità che fra l'altro ha permesso l'assurda e molto sospetta non assegnazione di tutte le cattedre disponibili.

Sottolineato che sono proprio i citati organi i veri responsabili del profondo turbamento che sconvolge la serenità dei docenti provocando un pericoloso quanto comprensibile fenomeno di disaffezione per la scuola; preoccupato che il persistere di simile stato di cose, espandendo la area della sia pure corretta e civile contestazione, possa creare pericolosi ritardi nell'apertura dell'anno scolastico, interpella l'Assessore al lavoro e pubblica istruzione per sapere:

a) quali iniziative intenda adottare per richiamare i responsabili alla necessaria chiarezza nelle disposizioni sulla assegnazione delle cattedre ed al rispetto dei diritti e dei meriti già acquisiti dai docenti più avanti nella carriera — al fine di sanare ingiustizie e di comporre dissidi che minacciano di esplodere all'interno della scuola;

b) se non ritenga urgente, indilazionabile ed indispensabile disporre la esposizione pubblica ed aggiornata di tutti quei dati che possano concorrere a migliorare la credibilità delle varie e non facili fasi di assegnazione delle cattedre disponibili e che qui di seguito consigliamo:

1) elencazione ed esposizione pubblica delle cattedre disponibili alla data del 30 settembre c.a., ivi comprese quelle per le quali il Ministero si è riservata la assegnabilità in un secondo tempo;

2) aggiornamento dei dati relativi alla costituzione di nuove cattedre sia a seguito della istituzione di nuove classi sia a seguito del formarsi di nuove scuole resesi autonome;

3) rinvio di un anno della "definitività della assegnazione della cattedra", fermo restando il diritto al trasferimento attraverso il meccanismo tradizionale dei trasferimenti, il che consentirebbe, sia pure con il ritardo di un anno, la assegnazione della cattedra e della sede più idonea agli aventi diritto. (272)

Interpellanza Isoni sulla necessità di salvare l'antico bosco di Piras in agro di Calangianus.

Il sottoscritto chiede di interpellare l'Assessore regionale all'agricoltura e foreste per sapere:

1) se risulti sia stata, dagli organi competenti, rilasciata formale autorizzazione ad abbattere un bosco plurisecolare ubicato in territorio del Comune di Calangianus, in Regione denominata Piras nei pressi dei confini dei Comuni di Berchidda - Monti e Telti, di proprietà degli eredi di Corda e Azzena;

2) se chi di dovere abbia considerato la rarità e l'importanza di codesti boschi nei quali prosperano in perfetta simbiosi lecci, sugheri, ginepri, olivastri plurisecolari e dove si hanno innumerevoli esempi di arbusti che con l'età e le cure di proprietari illuminati si sono trasformati in piante ad alto fusto per cui nel folto delle fustaie prosperano alberi di corbezzolo e di fillirea divenuti esempi rari a seguito delle devastazioni verificatesi nell'Isola negli ultimi centocinquanta anni;

3) e per sapere se non ritenga opportuno e urgente esaminare la possibilità di salvare un patrimonio che non può essere lasciato alla mercè della scure e delle motoseghe mentre sarebbe indubbiamente possibile intavolare trattative coi proprietari per l'acquisizione dell'intera zona boscata all'Azienda Demaniale Regionale e per sapere se intenda intervenire con la necessaria urgenza, posto che si ha notizia che i lavori di distruzione dell'antica foresta sopra citata sarebbero imminenti. (273)

Interpellanza Granese - Raggio - Birardi - Macis - Corrias - Schintu - Usai - Sechi concernente l'installazione di nuove servitù militari nel "Sinis" di Cabras.

I sottoscritti, considerato che la decisione presa dal Ministro della difesa relativa alla installazione di una base militare nella Penisola del Sinis sarebbe comprovata dall'avvio della pratica di esproprio di circa 200 ettari di terreno in agro di Cabras e dall'inoltro delle notifiche ai proprietari delle aree interessate; preoccupati per le conseguenze derivanti da una ulteriore espansione delle servitù militari nel territorio della Regione nella quale attualmente esistono installazioni militari per oltre un decimo della sua superficie; tenuto conto che la costa oristanese ed il Golfo di Oristano sono occupati da basi militari (Capo Frasca e Torregrande) che limitano notevolmente l'utilizzazione a scopi civili del Golfo e dell'entroterra e l'agibilità dell'aeroporto di Fenosu oltre a costituire motivo di disagio e di pericolo a causa delle esercitazioni che vi si svolgono pressoché quotidianamente; considerato che la prospettata destinazione di una vasta area del Sinis a scopi militari comprometterebbe totalmente ogni possibilità di sviluppo della zona e danneggerebbe gravemente l'economia dell'intera provincia in tutti i settori (industriale, agricolo, turistico, pesca, trasporti) chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale per sapere:

1) se la Regione Sarda sia stata preventivamente informata dagli organi ministeriali competenti;

2) quali interventi il Presidente della Giunta regionale abbia svolto ed intenda svolgere al fine di acquisire informazioni dettagliate sull'utilizzazione delle aree del Sinis;

3) quale azione politica abbia svolto od intenda svolgere per rappresentare al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Ministero della difesa la vibrata protesta delle popolazioni e delle amministrazioni comunali di Cabras ed Oristano, perché venga revocato il provvedimento e perché si addivenga al più presto al riesame della situazione relativa alle servitù militari nell'Isola al fine di conseguire una consistente riduzione delle stesse e la restituzione del territorio ad usi civili. (274)

Interrogazione Spano concernente l'assistenza all'infanzia da parte della Regione con le colonie marine e montane.

Il sottoscritto chiede di interrogare l'Assessore alla sanità per conoscere quali siano stati, per la corrente stagione estiva, gli interventi direttamente promossi e i sostegni dati alle iniziative locali dall'Amministrazione regionale per favorire un più diffuso accesso dei bambini in età scolare alle colonie stagionali marine e montane. Si ha infatti la sensazione diffusa che, dopo la cessazione degli interventi da parte dell'Amministrazione Aiuti Internazionali, la Regione si sia negli ultimi anni praticamente disinteressata del problema, limitandosi ai ristretti interventi diretti resi possibili con l'utilizzo stagionale dei preventori regionali, ma non dando più alcun sostegno alle numerose iniziative locali pubbliche e private (comuni, enti di assistenza, consorzi scolastici, parrocchie ecc.) che nel passato riuscivano ad avviare alle colonie decine di migliaia di bambini con un carico veramente modesto per il bilancio regionale. L'interrogante, ritiene e desidera conoscere in proposito le intenzioni dell'Assessore, che sia doveroso per la Regione riprendere concretamente in esame la questione, con un rinnovato impegno che valga a sostenere efficacemente tutte le iniziative pubbliche e private che per l'assistenza all'infanzia potranno essere promosse nel rispetto delle norme e delle esigenze evidenziate dal pubblico interesse. L'intervento per la organizzazione delle colonie si rende oltretutto necessario per non lasciare inutilizzati e avviati verso la decadenza numerosi stabili che al mare e ai monti sono stati costruiti da enti pubblici e privati col contributo della Regione, e che rischiano di essere destinati a fini diversi da quelli per cui furono costruiti con grave danno soprattutto per l'infanzia che si trova in condizioni più disagiate e maggiormente bisognose di assistenza. (483)

Interrogazione Lippi sul disagio venutosi a creare presso i dipendenti della associazione provinciale allevatori di Cagliari a seguito dell'annunciato licenziamento.

Il sottoscritto è venuto a conoscenza che in data 29 gennaio 1976 il Presidente dell'Associazione provinciale degli allevatori di Cagliari ha inviato a tutti i dipendenti una lettera di "preavviso di risoluzione del rapporto di lavoro"; secondo detta comunicazione il rapporto di lavoro dovrebbe cessare il 30 settembre 1976.

Premesso quanto sopra e preoccupato sia delle conseguenze negative che deriveranno a tutto il settore zootecnico dalla cessazione della attività della Associazione Allevatori e sia del disagio in cui verranno a trovarsi i circa 25 dipendenti della medesima, interroga l'Assessore all'agricoltura per sapere:

1) quali siano le ragioni che hanno indotto i dirigenti della Associazione a sospendere l'attività ed a licenziare il personale;

2) se non ritenga di utilizzare il personale dell'Associazione in altre attività e più particolarmente negli Uffici staccati della Sezione speciale per il riassetto agro-pastorale;

3) se, nelle more dell'applicazione della "208" sul riassetto agro-pastorale, non ritenga di intervenire perché l'Associazione allevatori possa continuare il suo importantissimo ruolo di vigilanza e di sostegno delle iniziative zootecniche della provincia di Cagliari.

L'interrogazione ha carattere di urgenza. (484)

Interrogazione Careddu - Birardi - Loffredo - Marras - Puggioni, con richiesta di risposta scritta, sul trattamento economico dei dipendenti delle aziende sugheriere dell'alta Gallura.

I sottoscritti chiedono di interrogare gli Assessori all'artigianato e all'industria per sapere se sono a conoscenza del grave stato di disagio esistente tra i dipendenti delle aziende sugheriere e in particolare tra quelli dell'alta Gallura, ai quali non viene garantito il trattamento economico previsto dai contratti collettivi di lavoro.

Il notevole divario tra i salari di fatto ed i minimi contrattuali è ancor più grave per le lavoratrici che percepiscono mediamente una paga oraria di 400-500 lire contro le 700-800 degli uomini. Inoltre tutti gli operai, anche i più anziani e quelli adibiti a mansioni qualificate, sono inquadrati nella 3^a e nella 4^a categoria.

Le aziende interessate che si sottraggono all'osservanza dei contratti di lavoro hanno usufruito e godono normalmente di crediti agevolati e di contributi della Regione sarda e dello Stato la cui concessione è subordinata al rispetto delle norme in materia di lavoro.

I sottoscritti interrogano pertanto gli Assessori all'artigianato e all'industria per sapere quali passi abbiano compiuto o intendano compiere, anche in considerazione della necessità di assicurare un uso corretto dei finanziamenti pubblici, per garantire da parte degli imprenditori sugherieri galluresi il rispetto della normativa di lavoro. (485)

Interrogazione Marini - Corrias - Orrù - Marras - Loffredo - Puggioni - Sechi - Birardi sullo sgombero forzato di alcuni campeggi e sulle iniziative da assumere per dotare la Sardegna di idonee strutture per campeggiatori.

I sottoscritti, preso atto della notevole diffusione che hanno assunto in questi anni i campeggi per trascorrere le vacanze e il tempo libero; considerato che decine di migliaia di campeggiatori non riescono a trovare adeguate aree attrezzate se non in poche zone della Sardegna; rilevato che anche quest'anno centinaia di campeggiatori sono stati evacuati con la forza dai Carabinieri e dalla polizia. Gli episodi più clamorosi sono stati quelli di Budoni, Quartu S. Elena e Cagliari; preso atto che la Giunta regionale, in attuazione del Quinto programma esecutivo del Piano di Rinascita, ha fissato, con delibera del 29 giugno 1975 e altre successive, la localizzazione delle aree da attrezzare a campeggi, fra le quali risultano comprese anche quelle dei Comuni sopraricordati; considerato che il programma di sviluppo economico e sociale per gli anni 1976 - 1978 prevede, nel quadro degli interventi per il turismo sociale, stanziamenti per il completamento della rete costiera di aree attrezzate per i campeggi; rilevati gli aspetti sociali ed economici connessi allo sviluppo dei campeggi: afflusso di consumatori e mezzi finanziari in zone che sono spesso tra le più depresse; incontro fra cittadini di esperienze e culture diverse; diffusione della conoscenza delle bellezze naturali dell'isola; interrogano il Presidente della Giunta per conoscere quali iniziative intende subito assumere per:

1) attuare, in tempi brevi, le scelte già operate nel Quinto programma esecutivo e nel programma triennale, considerate le pressanti richieste che provengono da una massa sempre più consistente di cittadini e il notevole ritardo nel realizzare il progetto per il turismo sociale previsto nel Quinto programma esecutivo che aveva ed ha carattere di urgenza;

2) sollecitare i Comuni ad intraprendere iniziative atte a promuovere l'organizzazione di aree attrezzate per i campeggi in armonia con le scelte già operate dal Consiglio regionale a favore del turismo sociale. (487)

Interrogazione Orrù - Muledda - Muravera - Sini - Raggio - Macis - Corrias - Maddalon - Granese sulle iniziative della RASS per la costruzione della superporcilaia in agro di Suni.

I sottoscritti interrogano il Presidente della Giunta e l'Assessore all'agricoltura, per sapere se risultino loro rispondenti a verità le voci secondo le quali dei tecnici della RASS avrebbero dato l'avvio a rilevamenti che preluderebbero alla costruzione della superporcilaia, nella zona denominata "Chirinas" in agro di Suni; per sapere se non ritengano tale fatto, ove esso fosse vero, gravemente oltraggioso del prestigio e delle prerogative della Regione in quanto contrastante con il dispositivo dell'ordine del giorno approvato dal Consiglio regionale in data 15 aprile 1976 a conclusione del dibattito provocato attorno alla questione della superporcilaia da diverse iniziative dei gruppi consiliari, con il quale si impegnava la Giunta a richiedere e ottenere l'immediata revoca della delibera del CIPE sul parere di conformità e degli altri eventuali provvedimenti a favore della RASS; per sapere infine, quali iniziative siano stati adottate o si intendano adottare al fine di stroncare la tracotanza della RASS e di imporre, in tutte le sedi, il rispetto delle deliberazioni del Consiglio regionale. (488)

Interrogazione Sini - Corrias - Mancosu - Schintu - Careddu sul trasferimento di somme alla contabilità speciale e sulla loro utilizzazione.

I sottoscritti, premesso che il disegno di legge n. 193 autorizza l'Amministrazione regionale a versare alla contabilità speciale di cui al secondo comma dell'articolo 5 della legge n. 588 la somma complessiva di lire 24.500.000.000; che tale somma deriva:

- a) per lire 13.392.522.000 dalla legge 16 maggio 1970, n. 281;
- b) per lire 4.490.000.000 quale quota assegnata dallo Stato alla Regione per il 1975 ai sensi della legge 7 agosto 1973, n. 512;
- c) per lire 5.508.000.000 quale quota assegnata dallo Stato alla Regione ai sensi dell'articolo 15 della legge 16 ottobre 1975, n. 492;
- d) per lire 1.109.478.000 quale quota integrativa spettante alla Regione per gli anni 1975/1976 ai sensi della legge 10 maggio 1976, n. 356;

chiedono di interrogare l'Assessore regionale al bilancio per sapere:

1) quale è la situazione contabile relativa alle somme pervenute alla Regione sarda nel 1975 ai sensi della legge 16 maggio 1970, n. 281 con la esatta indicazione dei vari versamenti effettuati dallo Stato;

2) se sia compatibile con il disposto della legge 16 ottobre 1975, n. 412 il trasferimento alla contabilità speciale delle somme previste dalla stessa legge e se sia possibile una loro utilizzazione per fini diversi da quelli indicati dalla legge 492;

3) nel caso in cui esistesse la possibilità di utilizzare per fini diversi le somme assegnate alla Regione ai sensi della legge 492, verso quali direzioni la Giunta regionale intende impegnarle. (489)

Interrogazione Murru - Lippi sulla necessità di organizzare il servizio di pulizia, di igiene e di sorveglianza della spiaggia del Poetto di Cagliari e di Quartu S. Elena.

I sottoscritti, constatato che nonostante i rilievi della stampa locale, le lamentele dei cittadini, le segnalazioni rivolte alle autorità politiche e amministrative competenti, il lungo e stupendo arenile che si distende dal colle di S. Elia di Cagliari fino a quello oltre Quartu S. Elena è completamente trascurato e senza i necessari servizi pubblici, di pulizia e di sorveglianza; preoccupati che tale situazione possa favorire l'esplosione di focolai, di malattie infettive e parassitarie e provocare l'insofferenza dei bagnanti e dei turisti — che a decine di migliaia affluiscono nel lungomare —; rilevato che il persistere di detta degradante situazione igienico-sanitaria può ulteriormente compromettere il già precario equilibrio turistico della città di Cagliari e del suo hinterland; preso atto che il Comune di Quartu S. Elena ha già ottenuto il contributo regionale a tale scopo finalizzato e considerato che il Comune di Cagliari può provvedervi con mezzi propri o richiedendoli al competente Assessorato regionale, chiedono di interrogare l'Assessore all'igiene e sanità per conoscere se non ritenga opportuno ed urgente intervenire al fine di impegnare i Comuni interessati a provvedere ad una immediata pulizia e sorveglianza delle spiagge ed all'ampliamento dei servizi igienico-sanitari indispensabili.

L'interrogazione ha il carattere della massima urgenza. (490)

Interrogazione Lippi sull'inquinamento del Rio Geremeas e del tratto di mare in cui il medesimo sbocca.

Il sottoscritto, premesso che la denuncia inoltrata al Procuratore della Repubblica di Cagliari contro i responsabili dell'inquinamento del fiume "Geremeas" e del tratto di mare prospiciente la omonima popolarissima spiaggia del litorale Cagliari - Villasimius, riapre il discorso dell'inquinamento, della tutela dell'ambiente, dei necessari controlli etc.; che il problema diventa ancora più grave se si tiene conto che in questo caso le acque inquinate non solo sboccano in un tratto di mare frequentatissimo nel periodo estivo, ma attraversano "a cielo aperto" ed in tutta la sua profondità una delle più suggestive ed affollate spiagge del Golfo degli Angeli; preoccupato che questo stato di cose possa turbare il fragile equilibrio turistico della zona e comprometterne lo sviluppo ma soprattutto attentare alla salute dei migliaia di bagnanti, specie quelli di giovanissima età, chiede di interrogare l'Assessore all'ecologia per sapere:

1) se sia a conoscenza del fatto sopra denunciato e delle iniziative predisposte dal dott. Giuseppe Villasanta, Procuratore della Repubblica di Cagliari;

2) se non intenda disporre una indagine ecologica da parte del Comitato regionale per l'ecologia;

3) quali iniziative intenda adottare per accertare le eventuali responsabilità e predisporre i necessari rimedi.

L'interrogazione ha carattere d'urgenza. (491)

Interrogazione Lippi sulle insufficienti assegnazioni di grano disposto dall'AIMA in favore dei panificatori della provincia di Oristano.

Il sottoscritto, constatato che l'AIMA per i primi 7 mesi del 1976 ha assegnato 72 quintali di grano a ciascuno dei 109 panificatori della provincia di Oristano contro i 192 quintali assegnati ad ogni panificatore della provincia di Cagliari; rilevato che questo stato di cose appesantisce la già precaria situazione dei panificatori sardi resa difficile anche dall'aumento del costo del grano - AIMA il cui prezzo è salito recentemente da lire 12.500 a lire 14.400 a Q.le; preoccupato che tutto ciò possa costringere i panificatori ad aumentare il prezzo del pane col conseguente comprensibile disagio per la popolazione ed in particolare per le categorie sociali a basso reddito, chiede di interrogare l'Assessore all'agricoltura per sapere:

1) quale iniziativa intenda adottare per richiamare l'AIMA al dovere di liquidare la lamentata discriminazione a danno dei panificatori dell'Oristanese;

2) se non ritenga di intraprendere prima che sia troppo tardi qualche iniziativa tesa a scongiurare che i panificatori delle quattro province sarde siano costretti ad aumentare il prezzo del pane.

L'interrogazione ha carattere d'urgenza. (493)

Interrogazione Murru sull'inquinamento della zona "Su Siccu" di Cagliari.

Il sottoscritto, venuto a conoscenza che le acque della zona de "Su Siccu" di Cagliari, come risulta dalle periodiche analisi di laboratorio, sono inquinate; rilevato che ciò è conseguenza del fatto che all'altezza del "palazzetto dello sport" vengono scaricate costantemente a mare ingenti quantità di spurghi dei pozzi neri che ancora oggi esistono nella zona del Poetto (dove tra gli altri complessi edilizi v'è l'Ospedale Marino) ed in altre della città; constatato che i rifiuti organici prelevati dai pozzi, per evitare l'inquinamento dell'arenile e delle zone circondariali dove esistono, vengono riversati senza un'adeguata precauzione nelle acque de "Su Siccu" provocando un'altra forma di inquinamento; preoccupato del fatto che in quelle acque centinaia di persone fanno il bagno e viene regolarmente esercitata la pesca, chiede di interrogare l'Assessore all'igiene e sanità per conoscere se non ritenga opportuno:

1) disporre per la urgente realizzazione delle fognature nelle zone della città di Cagliari che ancora ne sono sprovviste;

2) evitare che nel frattempo le acque marce vengano scaricate in zona di mare contigua all'abitato.

L'interrogazione ha carattere di urgenza. (494)

Interrogazione Offeddu, con richiesta di risposta scritta, sulla necessità di ammassare a Macomer il grano di assegnazione AIMA destinato alla provincia di Nuoro.

Il sottoscritto, considerati i gravi disagi che accompagnano la distribuzione del grano AIMA in Sardegna, e particolarmente nella provincia centrale, chiede di interrogare l'Assessore all'agricoltura per sottolineare la necessità di disporre l'ammasso di tale tipo di grano, destinato alla provincia di Nuoro, negli inutilizzati silos di proprietà della Federconsorzi ubicati a Macomer.

Si eviterebbero quantomeno in tale maniera evidenti difficoltà di rifornimento e di distribuzione. (495)

Interrogazione Offeddu, con richiesta di risposta scritta, sulla urgente necessità di ripresa dei lavori di sistemazione e bitumatura della strada Villagrande - 2° Salto Flumendosa - Tortoli.

Il sottoscritto, premesso che tempo addietro, trattasi di qualche anno, si dette inizio alla sistemazione della strada che collega i Comuni di Villagrande e Tortoli attraverso il 2° salto del Flumendosa; che oltreché ridurre notevolmente la percorrenza fra i due grossi centri, l'arteria, mal tenuta e stretta, è di grande importanza economica a motivo dei terreni che percorre, altrimenti pericolosamente e disagiatamente isolati; che i predetti lavori di sistemazione più volte sospesi paiono ora definitivamente accantonati, chiede di interrogare l'Assessore ai lavori pubblici per conoscere i motivi che hanno determinato le reiterate sospensioni dei lavori. Si gradirebbe inoltre sapere la data della ripresa lavorativa e quella presumibile del definitivo completamento dell'opera. (496)

Interrogazione Offeddu, con richiesta di risposta scritta, sull'abbandono decretato da tempo nei riguardi della strada Talana - Villagrande.

Il sottoscritto, premesso che da qualche decennio dopo l'esecuzione dei lavori di apertura e la costruzione delle opere d'arte, è caduto il silenzio più assoluto sulla strada Talana - Villagrande, riconosciuta di grande utilità oltreché per il diretto collegamento fra i due centri, e quindi fra i numerosi centri vicini, anche per l'accessibilità a zone isolate di particolare interesse economico e di sicurezza sociale, chiede di interrogare l'Assessore ai lavori pubblici per conoscere i motivi che hanno a suo tempo determinato il fermo dei lavori di completamento e che ancora oggi, a distanza di tanti anni, fanno apparire l'insoluto problema indecoroso esempio di incapacità operativa regionale. (497)

Interrogazione Borio, con richiesta di risposta scritta, sul presunto divieto disposto dall'Amministrazione dell'Ente ospedaliero di Sassari alla partecipazione di amministratori pubblici all'Assemblea indetta dai degenti dell'ex ospedale sanatoriale.

Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore alla sanità per sapere se siano a conoscenza della grave notizia di cronaca apparsa su "Tutto Quotidiano" del 2 settembre corr. circa un presunto divieto disposto dall'Amministrazione dell'Ente ospedaliero "Ospedali Riuniti" di Sassari alla partecipazione di amministratori pubblici all'Assemblea indetta dai degenti dell'ex Ospedale sanatoriale per "denunciare le gravi carenze di natura igienico-sanitaria del complesso" e per protestare contro la scarsa qualità del vitto.

In particolare il sottoscritto chiede di conoscere se risponda al vero la notizia secondo la quale sarebbe stato addirittura "ordinato alle guardia giurate che controllano l'ingresso dell'ex sanatorio di non ammettere amministratori pubblici", ivi compresi il Sindaco di Sassari Fadda e gli Assessori alla sanità della Provincia Desini e del Comune Desole.

Tanto più assurdo apparirebbe il provvedimento in questione se si tiene presente che vi sarebbe in esso una palese violazione delle norme statutarie dell'Ospedale civile che in forma specifica prevedono la partecipazione del Comune di Sassari alla gestione e al controllo dell'Ente ospedaliero stesso.

Inaudita inoltre parrebbe in linea di principio la decisione adottata nel momento in cui essa mirerebbe a limitare la normale sfera di competenza degli amministratori locali in ogni loro azione rivolta alla maggiore tutela dei diritti dei cittadini amministrati.

Tutto ciò premesso il sottoscritto chiede di sapere dagli interrogati quali provvedimenti intendano assumere affinché il lamentato divieto venga prontamente rimosso.

Chiede infine di sapere se la Giunta regionale non ravvisi l'opportunità di un suo specifico intervento presso l'Ente ospedaliero "Ospedali Riuniti" di Sassari affinché vengano definitivamente rimosse le cause di grave disagio in cui versano i degenti dell'ex Ospedale sanatoriale.

L'interrogazione ha carattere d'urgenza. (499)

Interrogazione Lippi sull'esigenza di venire incontro alle necessità dei tracheotomizzati privi dell'uso della parola.

Il sottoscritto prende atto che i privi dell'uso della parola per tracheotomia sono in numero sempre crescente.

Ciò è dovuto ai progressi della scienza medica che, attraverso una diagnosi precoce, consente a pazienti affetti da cancro od altre gravi affezioni della laringe e degli organi del collo interventi radicali e risolutori; detti interventi, però, nella maggior parte dei casi, privano i pazienti dell'uso della parola per riacquistare la quale è necessario sottoporsi all'uso di costosissime apparecchiature ed a lunghe e costose lezioni rieducative.

Il costo della sola protesi di base si aggira attorno alle 400 - 500 mila lire che i pazienti meno abbienti non sono assolutamente in grado di sopportare.

Se poi si tiene conto che trattasi di lavoratori perfettamente recuperabili e reinseribili nel tessuto umano e sociale della nostra comunità sarà facile comprendere l'importanza di un intervento regionale in loro favore.

Premesso quanto sopra, il sottoscritto interroga l'Assessore all'igiene e sanità per sapere:

- 1) se sia a conoscenza del problema segnalato;
- 2) se non ritenga di fare un censimento di tutti i privi dell'uso della parola per intervento chirurgico;
- 3) se non ritenga di predisporre un disegno di legge che consenta alla Regione sarda di intervenire in loro favore.

L'interrogazione ha carattere di urgenza. (500)

Interrogazione Marras - Puggioni - Birardi - Macis - Schintu, sulla costruzione di un villaggio turistico nella località "Cussorgia" del Comune di Calasetta.

I sottoscritti chiedono di interrogare l'Assessore agli enti locali e urbanistica per sapere perché non è stata data risposta ad un esposto presentato all'Assessore dai consiglieri comunali di Calasetta del gruppo di opposizione il "Faro" col quale denunciavano eventuali irregolarità edilizie da parte dell'Amministrazione comunale.

Risulterebbe — che in luogo di un complesso turistico aperto al godimento di tutti i cittadini, e con criteri rispettosi dell'ambiente, del verde — siano stati costruiti imponenti edifici tanto che in tre corpi sono situati ben 220 appartamenti. Risulterebbe inoltre che nessuna opera infrastrutturale sia stata realizzata nonostante l'impegno assunto dal Sindaco nella seduta del Consiglio comunale del 29 dicembre 1973, all'atto della deliberazione per la variante al piano di fabbricazione che ha consentito la realizzazione di quello che veniva presentato come un villaggio turistico — aperto al godimento di tutti i cittadini — e non come un'operazione speculativa.

I sottoscritti chiedono di sapere:

1) quali sono state le ragioni che hanno portato alla sospensione dei lavori, come si è appreso dalla stampa del 15 gennaio 1976 per violazioni edilizie, e quali motivazioni sono state adottate per autorizzare la ripresa dei lavori;

2) se vi sono state violazioni nella realizzazione del progetto da parte dell'impresa "Cussorgia Mare" e soprattutto per quanto si riferisce alla tipologia edilizia;

3) se il Comune, in conformità alla legge, nell'approvare il piano di lottizzazione ha convenuto la realizzazione delle opere di urbanizzazione contemporaneamente alla costruzione degli edifici. (501)

Interrogazione Marras - Puggioni - Muledda - Granese - Usai, concernente la ricostruzione dell'abitato di Tratalias.

I sottoscritti chiedono di interrogare l'Assessore ai lavori pubblici per sapere quali misure siano state prese, e quali si intendano prendere, da parte dell'Amministrazione regionale per la ricostruzione dell'abitato di Tratalias, danneggiato dagli affioramenti idrici provenienti dalla diga di "Monti Pranu".

Peraltro nessun provvedimento speciale è stato emanato dal governo nazionale nonostante l'impegno della Giunta regionale a sollecitare le misure necessarie per la ricostruzione del paese, o in difetto a programmare gli interventi anche finanziari, della Regione.

I sottoscritti gradirebbero conoscere:

1) se esiste una delibera adottata dalla Giunta regionale nel novembre 1969 con la quale si assicurava l'impegno, in assenza di interventi da parte dello Stato, alla ricostruzione e trasferimento dell'abitato di Tratalias;

2) quali ostacoli esistano per assegnare i circa 50 appartamenti, appaltati cinque anni fa e finalmente ultimati, costruiti con finanziamento regionale e della Gescal;

3) perché non si è provveduto a realizzare le opere e gli impianti di interesse pubblico (fossi colatori, energia elettrica, fasce frangivento e tutte quelle opere pubbliche la cui esecuzione non siano state assunte dai competenti organi dello Stato o da altri enti), in applicazione della legge regionale 25 ottobre 1961, n. 12;

4) se la Giunta ha avviato trattative presso il governo per ottenere provvidenze o se si prevedono interventi della Amministrazione regionale, spesso promessi e non sempre mantenuti, provocando fra quelle popolazioni un grave malessere e sfiducia -- sfociate in manifestazioni popolari e occupazioni del municipio per lunghi periodi -- che potrebbero assumere forme anche acute e gravi se non ci saranno degli interventi concreti. (502)

Interrogazione Mulas sulla vertenza in atto tra gli autotrasportatori e l'Eridania.

Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente della Giunta e gli Assessori all'industria, ai trasporti e all'agricoltura per sapere quali iniziative siano state assunte dalla Giunta regionale per risolvere la vertenza che dal mese di luglio viene portata avanti dagli autotrasportatori nei confronti della industria saccarifera Eridania.

In particolare il sottoscritto, preoccupato per le conseguenze gravi che questa vertenza avrà per gli stessi autotrasportatori e in misura ancora maggiore per i bieticoltori, desidera sapere se la Giunta ha già adottato, o quando intende farlo, le preannunciate misure nei confronti dell'Eridania, che, col suo atteggiamento negativo, impedisce di fatto la soluzione della vertenza stessa.

Il sottoscritto ritiene occorra dimostrare la massima fermezza e decisione nei confronti di questa industria, che ormai da anni sistematicamente dá dimostrazione di non voler in alcun modo considerare la difficile situazione in cui operano trasportatori e bieticoltori. (503)

Interrogazione Lippi sul dilagare della droga in Sardegna.

Il sottoscritto ha appreso da un lungo servizio giornalistico pubblicato su l'Unione Sarda del 15 settembre 1976 che non solo viene messo a nudo il problema della droga in tutta la sua gravità ma vengono denunciati senza mezzi termini alcune responsabilità; convinto che un giornale come l'Unione Sarda non avrebbe fatto certe gravi affermazioni senza essere in possesso di notizie degne di fede; convinto che le stesse notizie debbono essere in possesso anche delle autorità giudiziarie e di Pubblica Sicurezza di Cagliari e della Sardegna; convinto che in casi come questi la riservatezza assume valore di complicità perché non solo lascia impuniti i colpevoli ma lascia indifesi soprattutto i giovani ed impotenti i loro familiari; preoccupato che le responsabilità genericamente indicate nel giornale possano rappresentare comodi alibi per responsabilità ben più vaste e gravi che si intende coprire col solito coperchio del "neofascismo", interroga il Presidente della Giunta perché:

— in ottemperanza alle norme contenute nella legge per la lotta contro la droga assuma tutte le iniziative atte ad accertare la veridicità delle denunce contenute a p. 3 - 9^a colonna dell'Unione Sarda del 15 settembre 1976 dopo il sottotitolo "Cagliari la situazione", e per sapere:

— quali iniziative intenda sollecitare da parte delle autorità competenti per colpire severamente i responsabili;

— ed inoltre quali iniziative intenda assumere per accertare la veridicità delle denunce contenute ne l'Unione Sarda del 15 settembre 1976.

L'interrogazione ha carattere di massima urgenza. (504)

Mozione Dessanay - Erdas - Farigu - Borio - Rais - Mulas sui rapporti tra la Regione sarda ed il Parlamento europeo.

“IL CONSIGLIO REGIONALE

CONSIDERATA la crisi storica degli stati europei ed i riflessi che ne derivano alle comunità locali;

ACCERTATA, sia la grande importanza che l'unificazione politica dell'Europa può assumere, sia la notevole inadeguatezza dell'integrazione europea fino ad oggi realizzata;

VALUTATO come irreversibile e fonte di possibili vantaggi e possibili danni il processo di integrazione degli stati europei, iniziato dopo la fine della seconda guerra mondiale e tuttora in corso;

RITENUTO necessario ed improcrastinabile operare affinché la Comunità economica europea venga basata su una reale struttura democratica, il cui perno sia un Parlamento eletto a suffragio universale e diretto, in modo da considerare il controllo politico delle istituzioni comunitarie e, nello stesso tempo, favorire un'effettiva integrazione politica federale, quale presupposto per un nuovo ordine internazionale più giusto e pacifico;

AUSPICATO che le elezioni del Parlamento europeo a suffragio universale e diretto si attuino nello stesso giorno in tutti i Paesi della CEE entro il maggio 1978;

CHIEDE che il sistema elettorale che, a tal proposito, verrà adottato dal Parlamento italiano tenga in considerazione l'esigenza di un'adeguata rappresentazione degli interessi della Sardegna e della CEE;

impegna la Giunta regionale

ad adottare ogni necessario provvedimento per l'esercizio di un ruolo attivo delle istituzioni regionali sia nell'ambito della CEE, sia, più in generale, in relazione al processo di integrazione politica dei Paesi europei;

a svolgere a favore delle popolazioni della Sardegna un incisivo ruolo di informazione e di sensibilizzazione sugli aspetti e problemi dell'integrazione europea, con particolare riferimento alle elezioni del Parlamento europeo a suffragio universale e diretto;

ad emanare le norme procedurali relative all'attuazione delle direttive comunitarie per la riforma dell'agricoltura, come per ogni altra materia;

a promuovere l'istituzione di una coltura regionale per i problemi europei;

ad istituire un ufficio regionale per i problemi europei. ” (47)