

CLXXXVII SEDUTA**LUNEDI' 1 FEBBRAIO 1988****Presidenza del Presidente SANNA****i n d i****del Vicepresidente PIRETTA****I N D I C E****Commemorazione di ex consigliere regionale:**

PRESIDENTE 9483

Comunicazioni del Presidente 9480**Congedi** 9479**Disegni di legge (Annunzio di presentazione)** 9480**Interpellanze (Annunzio)** 9482**Interpellanze e Interrogazioni (Svolgimento):**

MOI 9484

MULEDDA, Assessore dell'agricoltura e riforma agro-pastorale 9486

SATTA, Assessore dell'industria 9488

PULIGHEDDU 9490

MURRU 9493-9501

PILI 9495-9502

FERRARI, Assessore tecnico dei trasporti ... 9497

Interrogazioni (Annunzio) 9481**Leggi regionali (Annunzio di rinvio)** 9479**Mozioni (Annunzio)** 9482**Proposte di legge (Annunzio di presentazione)** 9480**Congedi.**

PRESIDENTE. Comunico che i consiglieri regionali Antonio Tidu e Gianfranco Anedda hanno chiesto di poter usufruire rispettivamente di due e tre giorni di congedo. Se non ci sono opposizioni le richieste si intendono accolte.

Annunzio di rinvio di leggi regionali.

PRESIDENTE. Comunico che il Governo ha rinviato a nuovo esame del Consiglio le seguenti leggi regionali:

– 13 novembre 1987 - Costituzione dell'Istituto sardo di studi giuridici regionali (CCXXXIII);

– 13 novembre 1987 - Disciplina in Sardegna delle agenzie di viaggio e turismo (CCXXXIV);

– 4 dicembre 1987 - Istituzione della Commissione regionale per la realizzazione della parità fra uomini e donne (CCXXXV);

– 18 dicembre 1987 - Riliquidazione dei trattamenti integrativi di quiescenza, in attuazione dell'articolo 13 della legge regionale 5 maggio 1965, n. 15, concernente l'“Istituzione di un fondo per l'integrazione del trattamento di quiescenza, di previdenza e di assistenza del personale dipendente dall'Amministrazione regionale” e modifiche alla stessa legge (CCXXXVI).

Le predette leggi sono state trasmesse alla Prima Commissione.

La seduta è aperta alle ore 17 e 30.

CHESSA, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta di mercoledì 16 dicembre 1987, che è approvato.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Giunta regionale ha presentato, in attuazione dell'articolo 24 della legge regionale 7 gennaio 1977, numero 1, l'elenco delle liberazioni adottate dalla Giunta nelle sedute del 2, 9, 14, 15, 22 e 29 settembre 1987 e del 6, 13, 27 e 28 ottobre 1987.

Comunico, inoltre, che la Giunta regionale, ai sensi dell'articolo 36 della legge regionale 5 maggio 1983 numero 11, ha trasmesso a questo Consiglio il preventivo di cassa per l'anno finanziario 1988 unitamente alla relazione illustrativa.

Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

“Autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio della Regione e dei bilanci degli enti strumentali per l'anno finanziario 1988”. (376)

“Costituzione in Comune autonomo con denominazione “Piscinas” della frazione di Piscinas, del Comune di Giba”. (377)

“Costituzione in Comune autonomo con denominazione “Lodine” della frazione di Lodine, del Comune di Gavoi”. (378)

“Costituzione in Comune autonomo con denominazione “ERULA” delle frazioni Erula Sa Mela, S'Iscala, Sa Inistra, Su Frassu, Basile Pubatu del Comune di Perfugas e Tettile, Cabrana, San Giuseppe, Oloitti, Spiena, Fustilanza e Montiu di S'Omine del Comune di Chiaramonti”. (379)

“Costituzione in Comune autonomo con denominazione “STINTINO” della frazione di Stintino, del Comune di Sassari”. (380)

“Disciplina delle attribuzioni dei coordinatori generali, di servizio e di settore dell'Amministrazione regionale”. (381)

“Disciplina del rapporto di lavoro a tempo

parziale presso l'Amministrazione regionale e gli Enti strumentali della Regione”. (382)

“Disciplina delle assunzioni temporanee a convenzione presso l'Amministrazione regionale”. (383)

“Inquadramento nel ruolo unico regionale del personale assunto ai sensi dell'articolo 30 della legge regionale 1 agosto 1975, n. 33, concernente ‘Compiti della Regione nella programmazione’”. (384)

“Norme per l'esercizio delle funzioni trasferite dallo Stato alla Regione Sardegna in materia di polizia mineraria ed ispettiva del settore tecnico minerario regionale”. (385)

“Provvedimenti per la costituzione di una scuola per la formazione dei quadri pubblici in Sardegna”. (387)

“Norma in materia di usi civici”. (388)

“Approvazione del rendiconto generale della Regione per l'esercizio finanziario 1983 e del rendiconto generale dell'Azienda delle foreste demaniali della Regione per lo stesso esercizio”. (390)

“Approvazione del rendiconto generale della Regione per l'esercizio finanziario 1984 e del rendiconto generale dell'Azienda delle foreste demaniali della Regione per lo stesso esercizio”. (391)

Annunzio di presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate le seguenti proposte di legge:

dai consiglieri Marracini - Aresti:

“Norme per la concessione di prestiti sulla parola agli studenti”. (372)

dai consiglieri Atzeni - Tamponi - Floris - Moretti - Lorettu - Oppi - Tidu - Soro - Mulas -

Onida:

“Interventi a sostegno delle spese di funzionamento dei Comuni”. (373)

dal consigliere Marracini:

“Norme per l'espletamento dei concorsi pubblici regionali”. (374)

dai consiglieri Tidu - Floris - Ladu Salvatore - Becciu - Moretti - Soro - Dettori - Isoni - Manunza - Onida - Fadda Paolo - Randazzo - Atzeni:

“Sugli incentivi per lo sviluppo dell'Associazione culturale”. (375)

dai consiglieri Serra Pintus - Floris - Becciu - Moretti - Soro - Tidu - Dettori - Isoni - Manunza - Onida - Atzeni - Fadda Paolo - Mulas:

“Individuazione e gestione dei presidi multizonali di assistenza ospedaliera di cui all'articolo 18 della legge 23 dicembre 1978, n. 833”. (386)

dal consigliere Marracini:

“Norme per promuovere e sostenere enti e associazioni che perseguono finalità umanitarie, scientifiche, culturali, religiose, artistiche, ricreative, politiche, solidaristiche, sindacali, turistiche, di promozione sociale e civile, di salvaguardia dell'ambiente naturale e del patrimonio culturale e artistico”. (389)

dai consiglieri Cabras - Mereu Salvatorangelo - Cossu - Oggiano - Pili:

“Norme in materia di pianificazione territoriale per l'uso e la tutela del territorio regionale”. (392)

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CHESSA, *Segretario:*

“Interrogazione Ladu Salvatore - Mura - Fadda Paolo - Mulas - Onida - Sechi - Soro - Tidu - Baghino - Becciu - Deiana sul trasferimento di un funzionario dell'Ufficio regionale di controllo sugli atti degli Enti locali di Nuoro”. (544)

“Interrogazione Marracini, con richiesta di risposta scritta, sui dispositivi di controllo nell'Amministrazione dell'AIMA”. (545)

“Interrogazione Ruggeri - Cuccu - Orrù - Ortu Velio - Serri - Atzori Villio - Cocco - Palmas - Pubusa sull'incidente mortale avvenuto nell'Azienda GENCORD di Macchiareddu”. (546)

“Interrogazione Cossu - Cabras - Mereu Salvatorangelo sull'incidente mortale avvenuto nella società GENCORD di Macchiareddu-Assemini”. (547)

“Interrogazione Falchi - Marracini sulla grave sciagura verificatasi alla GENCORD”. (548)

“Interrogazione Pili sulla mancata utilizzazione delle somme assegnate per le Ferrovie complementari della Sardegna e le Strade ferrate sarde e la conseguente non assegnazione delle quote per il 1988”. (549)

“Interrogazione Anedda, con richiesta di risposta scritta, sui lavori di riadattamento nella Villa Devoto di Cagliari”. (550)

“Interrogazione Puligheddu - Murgia - Aresti - Falchi - Marracini - Ortu Italo - Piretta - Planetta sulla produzione della CASAR”. (551)

“Interrogazione Puligheddu - Murgia - Aresti - Falchi - Marracini - Meloni - Ortu Italo - Piretta - Planetta, con richiesta di risposta scritta, sullo stato attuale della Ortogela ex Solis di Sini-scola e sulle eventuali iniziative di ripresa produttiva”. (552)

“Interrogazione Dadea - Orrù - Cuccu - Moi sull'esito dell'incontro tra le organizzazioni dei lavoratori e i rappresentanti dell'ENI in merito al-

la situazione creatasi nello stabilimento ENI-CHEM-Fibre di Ottana''. (553)

“Interrogazione Tamponi - Baghino - Secci - Loretto - Manunza - Onida sul trasferimento in proprietà agli assegnatari degli alloggi di edilizia residenziale pubblica da parte degli istituti autonomi per le case popolari della Sardegna''. (554)

“Interrogazione Moi - Atzori Villio - Dadea - Lai su un programma di acquisizione al Monte Pascoli di un'area in agro di Villanovatulo''. (555)

“Interrogazione Sciolla - Orrù - Dadea - Lai - Pes - Serri - Ortu Velio sulla carenza di personale negli uffici del medico provinciale di Cagliari e sui conseguenti gravissimi ritardi nell'istruttoria delle pratiche''. (556)

“Interrogazione Puligheddu - Murgia - Aresti - Falchi - Marracini - Meloni - Ortu Italo - Piretta - Planetta sul ventilato trasferimento in Sardegna degli F16 di stanza a Torrejon in Spagna''. (557)

Annunzio di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

CHESSA, *Segretario*:

“Interpellanza Dettori - Loretto - Manunza - Mulas - Soro - Tidu sulla mancata attuazione del piano di risanamento e ammodernamento degli impianti della Subersarda, di proprietà della SFIRS''. (342)

“Interpellanza Dettori - Loretto - Manunza - Sechi sulla esigenza di emanazione di direttive atte a rendere compatibile la tutela del patrimonio ambientale con l'esercizio dell'attività di cava in Sardegna''. (343)

“Interpellanza Murru sulle insufficienti e carenti strutture sportive nella città di Carbonia''. (344)

“Interpellanza Murru sul trattamento nei riguardi degli ammalati negli ospedali di Cagliari ed in altri ospedali della Sardegna da parte del personale addetto alle varie assistenze''. (345)

“Interpellanza Murru sulla faziosa e discriminatoria ripartizione dei contributi regionali per la stampa e per i circoli degli emigrati sardi''. (346)

“Interpellanza Murru sulle nuove negative conseguenze della crisi economica e dei rincari che colpiscono in modo accentuato i lavoratori a reddito fisso ed i pensionati''. (347)

“Interpellanza Murru sulla esistenza di una miniera di piombo, zinco e argento nella frazione di S. Benedetto del distretto minerario di Iglesias inspiegabilmente abbandonata da anni, con un grande giacimento estrattivo e con un potenziale di livello europeo e sulla sua attuale situazione sia sotto il profilo economico che su quello occupazionale''. (348)

“Interpellanza Ruggeri - Cocco - Serri - Canalis - Dadea - Lai sulla necessità di dotare l'area portuale di Cagliari dei servizi essenziali per una stazione marittima''. (349)

“Interpellanza Porcu - Canalis - Ruggeri - Lorelli - Pes sulle condizioni di agibilità del porto di Olbia''. (350)

Annunzio di mozioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle mozioni pervenute alla Presidenza.

CHESSA, *Segretario*:

“Mozione Planetta - Puligheddu - Aresti - Falchi - Marracini - Meloni - Murgia - Piretta - Ortu Italo sull'allontanamento della base USA di La Maddalena''. (66)

“Mozione Ruggeri - Serri - Orrù - Atzori Villio - Canalis - Cocco - Cuccu - Dadea - Ladu Leonardo - Lai - Lorelli - Moi - Ortu Velio - Pal-

mas - Pes - Porcu - Pubusa - Sciolla - Uras sul trasferimento della Manifattura Tabacchi dalla Città di Cagliari nell'area industriale e sul passaggio alla Regione dell'area dismessa''. (67)

“Mozione Mereu Salvatorangelo - Cabras - Cossu - Oggiano - Pili su iniziative tese a sviluppare al massimo le potenzialità economico produttive del turismo isolano''. (68)

“Mozione Puligheddu - Murgia - Aresti - Falchi - Marracini - Meloni - Ortu Italo - Piretta - Planetta sulle violazioni dei diritti della popolazione civile nei territori occupati, compiute dal governo israeliano nei confronti dei palestinesi della striscia di Gaza e Cisgiordania''. (69)

“Mozione Floris - Ladu Salvatore - Asara - Atzeni - Atzori Angelo - Baghino - Becciu - Dadiana - Dettori - Fadda Paolo - Isoni - Loretta - Manunza - Moretti - Mulas - Mura - Onida - Oppi - Randazzo - Saba - Secci - Sechi - Serra Pinus - Soro - Tamponi - Tidu - Zurru sulla politica dell'emigrazione e sulla predisposizione della Terza Conferenza regionale dell'emigrazione''. (70)

“Mozione Serri - Orrù - Atzori Villio - Canalis - Cocco - Cuccu - Dadea - Ladu Leonardo - Lai - Lorelli - Moi - Ortu Velio - Palmas - Pes - Porcu - Pubusa - Ruggeri - Sciolla - Uras sulla politica di repressione israeliana nei territori arabi occupati e sulla inderogabile necessità del riconoscimento del diritto del popolo palestinese alla propria autodeterminazione''. (71)

Commemorazione di ex consigliere regionale.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, nelle scorse settimane un altro lutto ha colpito il nostro Consiglio regionale. Si è spento, all'età di settant'anni, l'onorevole Giorgio De Martis, consigliere nella terza legislatura della nostra Assemblea. Nato ad Oristano nel 1917 era stato eletto nel Partito Monarchico Popolare per la circoscrizione di Cagliari che allora comprendeva anche quella di Oristano. Aveva compiuto gli studi classici ma si era dedicato professionalmente all'agricoltura.

Del mondo delle campagne si occupò principalmente anche nella sua attività politica e legislativa. Fu tra i primi assertori, per esempio, dell'istituzione del Centro regionale di sperimentazione agraria. Non trascurò però altri problemi emergenti: il turismo, allora nascente nella nostra Isola (in particolare si interessò della funzione degli alberghi Esit), la questione dei trasporti, l'istituzione di un Centro trasfusione regionale. Nell'ultima parte della legislatura entrò nel Partito Democratico Italiano. Fu componente della Commissione lavori pubblici e trasporti e diede sempre l'apporto della sua esperienza nonché della sua competenza imprenditoriale all'attività della nostra Assemblea legislativa. Chi lo conobbe lo ricorda con simpatia per il suo tratto umano, per la sua competenza, per la sua correttezza di legislatore regionale. Ai familiari giunga il cordoglio e il rimpianto dell'intero Consiglio regionale della Sardegna.

Sospendo la seduta per cinque minuti in segno di lutto.

(La seduta sospesa alle ore 17 e 40, viene ripresa alle ore 17 e 45).

Svolgimento di interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza numero 270. Se ne dia lettura.

MOI, Segretaria:

Interpellanza Moi - Atzori Villio - Lai sulla necessità di assumere iniziative tese a valorizzare il latte caprino e i suoi derivati.

I sottoscritti rilevano che l'allevamento della capra ha sempre avuto nella tradizione della nostra Isola una notevole rilevanza sociale ed economica. Basti un confronto con il resto d'Italia, dove la produzione di latte caprino rappresenta l'un per cento del latte vaccino, a fronte del 13,7 per cento in Sardegna. Si aggiunga a questo che le capre delle razze-popolazioni più comunemente allevate nella nostra Isola forniscono un latte la cui resa in formaggio a pasta molle supera di al-

meno 1/3 quella del latte vaccino. Eppure le produzioni casearie caprine sono prive di qualsiasi regolamentazione sia sul piano sanitario che merceologico e inoltre sono spesso realizzate con tecniche empiriche e in condizioni totalmente precarie. Attualmente, in assenza di una politica specifica tesa alla sua valorizzazione, il latte di capra è mescolato al latte ovino ed è considerato di serie B. In altre nazioni invece esistono produzioni molto sofisticate e prestigiose a denominazione d'origine controllata. Ne consegue che l'allevamento caprino è ingabbiato in un ruolo totalmente marginale ed è poco remunerativo per gli operatori di tale settore.

Tutto ciò premesso, i sottoscritti chiedono di interpellare l'Assessore dell'agricoltura e riforma agro-pastorale per sapere:

1) quali iniziative intenda promuovere per la valorizzazione del latte caprino;

2) se non ritenga opportuno, nel quadro del piano di intervento per le cooperative di trasformazione, predisporre, anche a titolo sperimentale, l'acquisto delle attrezzature necessarie per la valorizzazione della produzione del latte caprino a vantaggio di una cooperativa geograficamente situata in un'area a più alta concentrazione di allevamento caprino. (270)

PRESIDENTE. L'onorevole Moi ha facoltà di illustrare l'interpellanza numero 270.

MOI (P.C.I.). Onorevole Presidente, colleghi, Assessore dell'agricoltura al quale mi sono rivolta con questa interpellanza. L'allevamento caprino è un settore tipico della nostra zootecnia, non fosse altro che per l'aspetto quantitativo. Al 1984 erano censiti poco meno di 300.000 capi, pari ad un quarto del patrimonio nazionale; però, mentre a livello nazionale la produzione di latte caprino è in misura dell'1 per cento rispetto al latte vaccino, in Sardegna questa percentuale sale al 13,7 per cento. Il 48 per cento del patrimonio caprino è concentrato sul 25 per cento del territorio isolano, con una consistenza greggi che si aggira mediamente tra i 100 e i 200 capi ma con un rapporto uomo-numero di capi molto basso: 1 a 100, 1 a 120, dovuto al fatto che l'allevamento si svolge prevalentemente in zone montuose e impervie;

nel settore sono comunque impegnati circa 2.500 addetti.

Questo tipo di allevamento consente lo sfruttamento di risorse spontanee: foraggiere, erbacee, arbustive e persino arboree delle zone montane e collinari che, per ragioni di ordine tecnico ed economico, non sono suscettibili di altro utilizzo a fini zootecnici. A parità di superficie sfruttata, di peso vivo allevato e di tipo di alimento ingerito — molto povero — la capra fornisce produzioni molto più elevate di quelle ottenibili nelle stesse condizioni da altre specie ruminanti; consente una migliore valorizzazione delle produzioni foraggere accessorie e il suo latte ha un più alto valore nutrizionale e dietetico grazie alla maggiore digeribilità del grasso e al più equilibrato contenuto vitaminico minerale e aminoacidico; ha inoltre buona fertilità e prolificità. L'*habitat* della capra, come già detto in premessa, è costituito prevalentemente da zone marginali di collina e di montagna dove l'allevamento caprino, spesso l'unico possibile, dà un contributo determinante al mantenimento dell'uomo sul territorio e, contemporaneamente, sottrae quest'ultimo al degrado e all'abbandono.

Contrariamente a quanto si crede la capra ha un buon rapporto col bosco, del quale può essere una preziosa alleata perché esercita un'operazione di pulizia del sottobosco e quindi di prevenzione degli incendi. E' opinione diffusa — questa sì fondatamente — che, ammesso che un certo tipo di incendi sia opera di pastori, quasi certamente i caprari appiccano il fuoco meno di qualsiasi altro tipo di allevatore.

Occorre quindi adoperarsi per superare la rigida interpretazione della vigente legislazione in materia di pascolamento della capra, i cui criteri di applicazione non sono stati ben definiti e rimangono tuttora affidati alla discrezionalità di funzionari del corpo forestale che, spesso, agiscono sulla base non di dati sperimentali ma di pregiudizi. Si dice che stia diminuendo la conflittualità tra pastorizia e forestazione; bene, io sono propenso a credere che ciò sia avvenuto nelle zone dove si è instaurato un rapporto di dialogo e di comprensione tra pastori e ispettorati forestali.

L'allevamento è prevalentemente di tipo estensivo brado, segue in misura minima quello

estensivo semibrado, ed esiste qualche sporadica realtà di allevamento da stalla. La razza prevalente è la cosiddetta razza sarda, alla quale sono stati apportati miglioramenti genetici attraverso incroci, rari, con le razze maltese e saaneu. Le condizioni di vita del capraro risentono delle condizioni generali della pastorizia e sono improntate, per il momento, ad un profondo malessere.

Sono passati circa 12 anni dall'emanazione della legge sulla riforma agro-pastorale, l'avvio è stato difficile e a tratti anche boicottato; infatti, l'indomani dalla sua emanazione autorevoli assessori dell'agricoltura della Regione sarda parlavano già, in pubblico, di necessità di riformare la riforma, di una legge quasi impossibile la cui attuazione avrebbe richiesto tempi storici, eccetera. Oggi abbiamo questa situazione: 90 delimitazioni di piani per una superficie di 422 mila ettari; 55 piani di fattibilità per 228 mila ettari e 49 per una superficie di circa 205 mila ettari approvati e operanti; 400 miliardi impegnati mentre altri 450 sono necessari per completare l'intera riforma. Una parte minima di questi piani, 11, sono stati approvati e decretati tra la fine del 1979 e la metà del 1984, tutti gli altri invece in questi ultimi tre anni. Va anche detto che allo sforzo e all'attenzione che la Giunta regionale e in particolare l'Assessore dell'agricoltura hanno dedicato a questo settore non ha corrisposto uguale attenzione da parte di comprensori e comunità montane che per piani di fattibilità, decretati già da due anni, non hanno neppure dato gli incarichi per la progettazione esecutiva.

La riforma agro-pastorale è un segmento importante della nostra questione agraria e rappresenta anche uno sforzo finanziario notevole. Perciò penso che lei, onorevole Assessore dell'agricoltura, debba continuare nell'opera di accelerazione della spesa, stimolando anche tutti gli altri soggetti pubblici e privati a fare la loro parte. Occorrono opportuni aggiustamenti, ma tutto deve essere tentato per cercare di attuare contemporaneamente l'intervento infrastrutturale ed il miglioramento fondiario. Non credo che sia molto vantaggioso per la nostra zootecnia lo *slogan*: no alla programmazione e alle riforme infrastrutturali ma sì ai soldi, pochi, maledetti e subito. Per il momento, nonostante questo sforzo finanziario, le

condizioni della pastorizia si mantengono arretrate. Relativamente al settore caprino si parla di un reddito (il dato è riferito all'85) di 13 milioni annui per addetto; negli ultimi 10 anni c'è stato un calo sia della consistenza del patrimonio caprino che del numero degli addetti, benché negli ultimi 3-4 anni si stia verificando se non proprio un recupero perlomeno il blocco della tendenza al calo. Mancano inoltre piani efficaci e specifici di difesa sanitaria, ma l'*handicap* più grave è rappresentato da un'insufficiente e inadeguata valorizzazione del latte caprino.

In primo luogo, infatti, si impiegano tecniche di caseificazione non specifiche che danno, come risultato, prodotti poco apprezzati dal consumatore. Secondo, è scarsissima l'utilizzazione del latte sia come alimento dietetico, nonostante le ottime proprietà nutrizionali, sia come prodotto fermentato, yogurt e simili, nonostante le pregevoli proprietà organolettiche. Terzo, è inadeguato il sostegno commerciale alla produzione e alla vendita di formaggi tipici, quando ce ne sono. Il latte di capra deve essere trattato con specifiche tecniche di caseificazione e tecnologie che diano come risultato prodotti freschi, morbidi, di gusto fine, dolce e delicato. I derivati dal latte di capra vanno caratterizzati e personalizzati con la produzione di formaggi ad alto valore aggiunto. Questo, che è quanto avviene su vasta scala in altre nazioni europee, in Francia per esempio, può essere realizzato anche qui da noi.

Certo non vanno sottovalutate alcune attuali diseconomie quali: la dispersione degli allevamenti, le modeste quantità di latte né la bassa stagionalità della lattazione; tutti fattori insufficienti per la creazione di centri di trasformazione specializzati. Attualmente il latte di capra viene lavorato prevalentemente assieme al latte di pecora, per cui è considerato un latte di serie B. Da solo viene lavorato molto limitatamente se si esclude la lavorazione individuale e per formaggi di conserva che offrono scarso valore aggiunto, con resa dimezzata rispetto ai prodotti freschi e che sono poco appetibili dal consumatore in quanto duri e utilizzabili solo per grattugia. Qua e là esistono tentativi (già in alcuni casi non solo più tentativi ma realtà consolidate) di lavorare il latte di capra con tecniche di caseificazione adeguate e appro-

priate. Non so se esista una stima ufficiale di questo, ultimo tipo di realtà, se se ne conosce la consistenza, l'importanza e la riuscita sul piano quantitativo e qualitativo; si sarebbe portati a credere di no. In ogni caso, sicuramente, quanto già esiste va tutelato e incoraggiato nel pieno rispetto e in pieno accordo con le finalità della riforma agro-pastorale.

Io ritengo che per migliorare le condizioni di vita degli addetti, per consentire un più razionale uso della risorsa terra, riconducendo l'allevamento nelle aree più votate, si potrebbe anche pensare ad interventi multipli. In primo luogo occorrerebbe guidare senza traumi l'allevamento estensivo brado verso l'estensivo semi brado per garantire una produzione di grande qualità, tipica della capra rustica e semirustica; in secondo luogo, ma contestualmente, incentivare la sperimentazione dell'allevamento della capra stabulata, e quindi di razza a ciò adeguata, che pare dia un tipo di latte diverso in certa misura di qualità e di valori organolettici inferiori, ma necessario. Così come è necessario l'apporto quantitativo per garantire la possibilità di centri di raccolta e di lavorazione di dimensioni adeguate sul piano della redditività e della economicità.

Questo a monte, a valle occorrono impulsi notevoli e interventi veri e propri per valorizzare adeguatamente il latte sottoponendolo a quelle procedure di trasformazione di cui ho già detto. I soggetti che devono attivarsi sono senza dubbio molteplici, pubblici e privati. Devono fare la loro parte i singoli allevatori le loro associazioni, le cooperative, le organizzazioni professionali; a mio parere molto può fare la Regione e, forse lo sta già facendo anche se non in modo appariscente. Io penso che non occorranو nuove leggi, ma efficaci atti di governo sì. Nel contesto del piano agricolo regionale, nel settore zootecnico è auspicabile l'individuazione di un comparto specifico per la caprinocoltura che vada dalla valorizzazione del latte, della carne, e del capretto all'intervento mirato per la prevenzione delle malattie, nonché alla formazione di nuove professionalità casearie di allevamento. La Regione può, attraverso le competenze dell'Istituto zootecnico caseario, esercitare un'azione importante anche per mettere a disposizione di più allevatori competen-

ze e risultati già acquisiti in questo settore. Può farlo per i derivati del latte come pure per la sperimentazione nel campo del miglioramento genetico. Sarebbe possibile che l'Istituto si impegnasse a questo riguardo come fa per la pecora? A mio parere si possono ipotizzare nel quadro della normativa esistente, nazionale e comunitaria, un PIM, un progetto-legge 64, interventi integrati finalizzati ad un uso equilibrato dell'ambiente con l'impiego di tecnologie dolci dove l'allevamento caprino si sposi con l'allevamento della selvaggina, con l'apicoltura, con la pesca, con la raccolta e la lavorazione di piante officinali, con l'agriturismo eccetera.

Assessore, lei in più occasioni ha sostenuto che la Sardegna, in campo agroalimentare, può giocare una carta grande e importante: quella della qualità e della genuinità, non potendo pensare di vincere su agricolture molto più forti sul piano della quantità. Il comparto caprino rappresenta una piccola grande carta; con una accorta politica le zone interne possono e devono dare prodotti *leader* in campo agroalimentare e dal caprino possono venire prodotti *leader* tra i più pregiati. La caprinocoltura è un campo ancora tutto aperto, importante, così caratteristico e tipico della nostra Regione da far quasi parte della nostra identità.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore dell'agricoltura e riforma agro-pastorale ha facoltà di rispondere.

MULEDDA (P.C.I.), *Assessore dell'agricoltura e riforma agro-pastorale*. La Giunta apprezza l'interpellanza e l'illustrazione svolta dalla collega Moi. I problemi posti infatti stanno al centro delle questioni che interessano gli allevatori di capre; questioni la cui rilevanza travalica l'ambito locale e (lo faceva notare la collega Moi) può diventare determinante per la creazione di un'immagine di prodotti di qualità, prodotti *leader* in grado di trainare anche altre produzioni. La condizione dell'allevamento caprino in Sardegna è abbastanza peculiare; ha un andamento - è stato richiamato - alterno: a momenti di stasi e di recessione ne seguono altri, come quello attuale, di ripresa. Abbiamo, grosso modo, 300 mila capi in allevamento; un patrimonio caprino, pari ad un

quarto di quello nazionale, estremamente importante perché permette in primo luogo l'utilizzazione di aree marginali e, in secondo luogo, in concorso con altri tipi di allevamento, ha permesso il mantenimento di popolazione attiva in aree montagnose e depresse e, di conseguenza, la capacità di creazione di reddito.

La Giunta quindi condivide l'impostazione data alle proposte di soluzione dei problemi di fondo. La prima questione, l'esigenza che l'Istituto zootecnico caseario dedichi un'attenzione maggiore, rispetto a quella dedicata finora, all'allevamento caprino e alla trasformazione dei suoi prodotti mi pare esigenza giusta; è doveroso perciò che la Giunta proceda in questa direzione. Abbiamo già avuto contatti con l'Istituto medesimo ed anche, in un passato non lontano, un'occasione di confronto durante un convegno promosso dall'ARA e seguito dai veterinari che operano sulla ipofertilità, in particolare nelle zone interne. L'intento era quello di attivare un momento non soltanto di confronto ma di progettualità nuova, incentrata prevalentemente sulla selezione, sulle tecniche di allevamento e sulla trasformazione dei prodotti. E' mancato finora, come elemento propositivo finale, quello specifico della commercializzazione.

Per quanto riguarda l'allevamento, a parità di tecniche, in Sardegna c'è un'attività di ricerca abbastanza rilevante sia da parte dell'Università che dello stesso Istituto; ed io credo che occorra definire momenti di integrazione, in particolare nelle zone interne, di aree di sviluppo agro-pastorale. Praticamente si è sempre parlato di riforma agro-pastorale in funzione della pecora (è normale che sia così in un'isola in cui l'attività zootecnica prevalente è quella dell'allevamento della pecora), ovviamente però in zone miste o in zone in cui prevale l'allevamento della capra occorre trovare soluzioni adeguate. Bisognerà quindi attivare formule di allevamento più tecniche, più precise, che consentano un miglior utilizzo del rapporto animale-azienda-pascolo-territorio per evitare da un lato il degrado e dall'altro una migliore conduzione aziendale in termini di tecnica e di economia.

Per quanto riguarda la selezione noi abbiamo, in linea generale, adottato il principio del po-

tenziamento delle caratteristiche peculiari della capra sarda, in particolare per salvaguardare le capacità del latte caprino di essere caseificato in termini abbastanza redditizi rispetto a produzioni di altre specie (soprattutto Saaneu), o comunque a ceppi che provengono dall'esterno. E' noto a tutti (poi potremo allegare a questa risposta una memoria da dare agli interpellanti) che gli esperimenti hanno dimostrato la possibilità di attivare, con il latte di capra sarda, un processo di caseificazione estremamente redditizio, in qualche caso di quattro volte superiore rispetto ad altri latti di capra. Noi andremo avanti quindi nella selezione per il miglioramento genetico, mantenendo sempre ferma l'esigenza di salvaguardare queste caratteristiche positive peculiari che, anzi, vanno potenziate e da questo punto di vista sicuramente portate a remunerazione in azienda.

Per quanto riguarda la trasformazione vi sono alcune novità che vanno qui richiamate. Ho già detto della capacità di caseificazione di questi latti; una caratteristica che serve a fare dei passi in avanti guardando, in questo momento, più al mercato che al processo di trasformazione. Il mercato oggi chiede, in particolare per il formaggio di capra, formaggi freschi o prodotti di pronto consumo compresi alcuni nostri prodotti tradizionali: il *casu axedu* (chiamato *cas'e fitta* in altre zone della Sardegna), gli yogurt, il latte quagliato, formaggi freschi prodotti con particolari tecniche già in fase di sperimentazione avanzata, qualcuna addirittura in fase conclusiva. Si deve puntare quindi ad una diversificazione rispetto alle attuali linee di produzione, che hanno portato ad inserire il latte di capra prevalentemente fra i latti di pecora. Come conseguenza di ciò oggi rischiamo di avere delle brutte sorprese a livello comunitario per quanto riguarda i formaggi dichiarati di puro latte ovino. In particolari caseifici si è optato per la produzione, in verità non in grandi quantità, di un formaggio a pasta dura, da vendere semi-stagionato, che ha trovato alcuni momenti favorevoli di mercato ma che di fatto non è mai riuscito ad andare oltre un certo livello nell'attenzione dei consumatori. C'è una prospettiva diversa - è quella che ho indicato prima - che si rifà anche ad esperimenti fatti in altre nazioni o in altre regioni, in base alla quale si potrebbero intensificare le tra-

sformazioni specializzate che garantirebbero anche un livello di reddito più elevato rispetto all'attuale. C'è da dire che questo comporterebbe anche la messa a punto di un sistema di servizi di supporto e fra questi, in particolare, la catena del freddo. E' ovvio infatti che avendo aziende disperse sul territorio, con difficoltà di comunicazioni e incapacità, molto spesso, di trovare una soluzione tecnicamente idonea alla conservazione si hanno conseguenze, sul prodotto finito, abbastanza deleterie. Questo problema va dunque risolto. Noi crediamo sia possibile da questo punto di vista attivare un progetto, per le aree specifiche dove è abbastanza intenso l'allevamento caprino, che fornisca risorse energetiche, elettriche o comunque diversamente configurabili e riproducibili, per poter garantire un sistema di trattamento immediato del bene primario che ne consenta la salute innanzitutto. Salute che è la base indispensabile per arrivare a produrre i prodotti che prima indicavo. Se la materia prima non è assolutamente genuina è difficilmente esitabile il prodotto finito, soprattutto quando non è un prodotto su scala industriale e quindi non è corretto con i trattamenti particolari propri dell'industria.

Vi è infine un problema, sul quale l'Assessorato sta già studiando, relativo alla creazione di alcuni strumenti legislativi per la tutela dei prodotti caprini. Attualmente non esiste una denominazione d'origine, non esiste una classificazione di questi prodotti, serve quindi la messa a punto di un sistema di norme che consenta sia di tutelare questi prodotti che di attivare (come pure per il latte di pecora d'altra parte, e questo purtroppo esula dalla nostra potestà primaria come Regione) un insieme di momenti di protezione (marchi di origine e di qualità) che garantiscano la valorizzazione di questi prodotti lattiero-caseari-caprini. Quindi, per concludere, la Giunta condivide l'impostazione dell'interpellanza e il taglio dato all'illustrazione; assume l'impegno, in ordine ai quesiti posti, di attuare quanto detto in risposta a quanto più specificamente, eventualmente, si possa verificare anche in sedi consiliari diverse.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Moi per dichiarare se è soddisfatta.

MOI (P.C.I.). Mi dichiaro soddisfatta e attenderò i risultati pratici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione numero 551. Se ne dia lettura.

CHESSA, Segretario:

Interrogazione Puligheddu - Murgia - Aresti - Falchi - Marracini - Meloni - Ortu Italo - Piretta - Planetta sulla produzione della CASAR.

I sottoscritti,

PREMESSO che vengono commercializzati nei negozi della Sardegna prodotti dell'Azienda CASAR di Serramanna che risultano inscatolati fuori della Sardegna;

CONSIDERATO che non appare opportuno né giustificato il fatto che un'azienda come la CASAR, la quale è tributaria di mutui e di contributi regionali ovviamente finalizzati allo sviluppo dell'economia della nostra Isola, investa fuori della Sardegna a detrimento delle nostre produzioni; **CONSIDERATO** altresì che nell'eventuale mancanza di determinate produzioni agricole in Sardegna, sembrerebbe più opportuno che la CASAR ne favorisse nascita e crescita piuttosto che acquistare tali prodotti fuori dell'Isola,

CHIEDONO di interrogare l'Assessore dell'industria per sapere se non ritenga di dover intervenire, nelle forme e nei modi dovuti, per segnalare alla CASAR l'insoddisfazione dell'Amministrazione regionale nei confronti della sua politica industriale e commerciale. (551)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore dell'industria ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

SATTA (P.C.I.), Assessore dell'industria. La ringrazio signor Presidente. L'interrogazione presentata dai colleghi Puligheddu e più del Gruppo sardista, chiede sostanzialmente alla Giunta - e per essa all'Assessore dell'industria - un'informativa, una presa di posizione ed una valutazione in ordine alla commercializzazione (operata in questi ultimi tempi dalla CASAR) di prodotti

con etichetta CASAR reperibili sul mercato ma non direttamente prodotti da questa industria. Io credo che, per dare un'esauriente risposta a questo interrogativo, e valutare quindi la correttezza della linea impostata dalla consociata SIPAS, occorra riportare alla memoria il problema, da lungo tempo analizzato e sempre lamentato, della concentrazione produttiva in un solo segmento: quello del pomodoro. Come conseguenza di ciò si impone l'assoluta necessità della diversificazione delle produzioni come garanzia di migliore presenza sul mercato e, allo stesso tempo, di recupero di economicità complessiva dell'azienda per la presenza di prodotti con differenti valori aggiunti. Opzione questa, diciamo, che viene da lontano e che è stata ribadita, in tutte le occasioni, sia dalle forze politiche (anche all'interno del Consiglio regionale), sia dalle forze sociali e sindacali nonché dalle stesse organizzazioni degli agricoltori.

Dunque necessità di ampliare la gamma dei prodotti e delle confezioni proprio tramite una strategia che miri al mercato e che inizi a far conoscere sotto il marchio CASAR (un marchio che ha trovato una sua affermazione nel tempo, certo, a partire dal pomodoro) anche produzioni diverse. Per il pomodoro è stato possibile il ricorso alle coltivazioni locali, mentre per gli altri prodotti, nell'immediato, non era possibile reperirne una grande quantità sul mercato. Come voi sapete alcune produzioni non sono largamente presenti in Sardegna, o perché sono agronomicamente ancora difficoltose o perché non vi è consuetudine ad una coltivazione di scala che giustifichi poi una trasformazione industriale. E qui ritorna il dilemma più volte proposto: se le coltivazioni seguono comunque all'impianto di un'industria di trasformazione o se invece non debba essere l'industria di trasformazione a seguire una certa presenza di coltivazioni che ne giustifichi almeno in parte i presupposti economici. Nel breve periodo, proprio per cominciare a penetrare sul mercato, in assenza di produzioni qualitativamente e quantitativamente valide nella diversificazione su esposta — considerata obiettivo comunque da perseguire — la CASAR ha svolto una doppia attività. In primo luogo ha importato alcune produzioni, già parzialmente lavorate o da rigenerare, inscatolandole e vendendole sotto il proprio marchio; e questo non

significa di certo, come asserito nell'interrogazione, investire fuori della Sardegna a detrimento delle nostre produzioni.

Io credo che questa affermazione non corrisponda alla realtà; primo perché non si investe ma si effettua una operazione commerciale, secondo perché le nostre produzioni non sono né quantitativamente sufficienti né così qualitativamente elevate da poter subire un detrimento da questa attività che oltretutto rappresenta, sul fatturato totale, una voce marginale. La seconda linea d'azione della CASAR va invece nella direzione di favorire la nascita e la crescita *in loco* di determinati prodotti anziché acquistarli fuori dall'Isola. E l'interrogazione sollecita appunto l'opportunità di una tale scelta. Nello scorso anno a questo scopo sono state impiantate, su circa 30 ettari, coltivazioni sperimentali di peperoni, cetriolini e altre produzioni secondarie dell'inscatolamento così come previsto.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PIRETTA.

(Segue SATTA). D'altronde non spetta solo alla CASAR promuovere la nascita e la crescita delle produzioni; è giusto che su questa via la CASAR si sia impegnata, ma è anche giusto che altri organismi, altre società condividano questa scelta.

Per quanto riguarda le produzioni acquistate fuori dalla Sardegna, io credo che vada sottolineato ancora una volta il carattere sperimentale di questo tentativo di penetrazione nel mercato, perché di questo si tratta: un allargamento della presenza sul mercato del marchio CASAR. Inoltre voglio ricordare che, sommando le produzioni degli anni '86-'87, su un fatturato complessivo di circa 28 miliardi, questa fetta di produzione "importata" è stata pari al 2,5 per cento del fatturato totale. L'esiguità di questa quota chiaramente dimostra la sperimentaltà dell'operazione, volta appunto a sondare il mercato per, eventualmente, acquisirne delle quote. Nel frattempo è già in atto la politica di nuovo impianto e di orientamento alle produzioni. Questo secondo fattore deve essere, ancora e meglio, sviluppato non solo dall'industria di trasformazione pubblica (certamente il potere pubblico dovrà adottare una politica più ag-

gressiva nei confronti dei produttori), ma anche dalle stesse associazioni dei produttori che devono farsi carico di spingere gli associati a marciare su certe linee. L'intento è quello di recuperare economicità alla trasformazione, di essere presenti sui mercati in termini appunto diversificati per poter dire se l'operazione, nel corso di un triennio (tanto dovrebbe durare), abbia fornito o meno elementi positivi per il progresso complessivo dell'azienda.

Io credo che questi dati siano quelli più corretti e da tenere a mente per osservare il fenomeno. Certamente ci possono essere contraccolpi, anche non positivi, dal fatto di inscatolare sotto marchio prodotti di altri ma, d'altra parte, non va dimenticato che quando la domanda è alta ma la produzione è insufficiente a questo comunque si arriva. E' già avvenuto nel settore del pomodoro dove, poiché il contingente assegnato comincia ad essere troppo ridotto, si è dovuto acquistare dall'esterno e commercializzare sotto il marchio della CASAR. Basta ricordare, come esempio generale di questo tipo di politiche, il settore del sughero che, certamente, è fuori da questa logica. L'industria di trasformazione del sughero non trova oggi in Sardegna quote di produzione in grado di soddisfare la quota di mercato che i nostri trasformatori sono riusciti a conquistare sui mercati nazionali ed internazionali; quindi larga parte delle produzioni viene soddisfatta con importazioni. Certamente non a questo dobbiamo tendere, ma queste logiche oggi fanno parte del vivere comune. La presenza del cosiddetto commercio orizzontale, cioè del commercio che si svolge tra paesi o zone differenti che producono gli stessi beni e che questi beni scambiano, è un dato strutturale dell'economia moderna che dev'essere accettato. Io credo che da questo punto di vista non si possa concludere, come l'interrogazione pare velatamente prefigurare, con una valutazione di insoddisfazione da parte dell'Amministrazione regionale nei confronti della politica industriale e commerciale della CASAR.

Ci sono indubbiamente, motivi di insoddisfazione ma attengono alla struttura; sono quindi difficilmente aggredibili nel breve periodo. C'è un'eccedenza strutturale dell'occupazione interna alla fabbrica, per esempio, alla quale bisogna da-

re risposta; una risposta diversa da quella di mantenere la fabbrica in produzione in termini non economici. Una soluzione parziale a questo problema potrebbe darla l'ipotesi dello scatolificio – sta cominciando a prendere corpo – che consentirà un travaso, in parte, di personale già in carico alla società. C'è un problema di migliorare la qualificazione o la riqualificazione del personale che certamente non può ritenersi soddisfacente. C'è il problema, ben più vasto e che non concerne internamente la CASAR come azienda produttrice o trasformatrice, della difficoltà in cui si dibatte il settore appunto delle trasformazioni industriali e in particolare quello del pomodoro che rimane il cuore della produzione di questa azienda.

Difficoltà di programmazione delle produzioni che, per cause diverse, non riescono ad essere distribuite in un arco di tempo, tra semina e raccolta complessivamente, sufficientemente lungo da poter consentire o la lavorazione "per completo" o la non elevazione del *target* giornaliero di lavorazione. Noi non possiamo pensare di aumentare le capacità trasformative dell'azienda, per poter avere per pochissimi giorni punte elevatissime, se poi s'introducono così diseconomie di scala nella produzione. C'è il sistema per allungare il periodo produttivo della campagna che, quando l'azienda era in mano ai privati, era effettivamente più lungo. Evidentemente gli operatori privati avevano più capacità di orientare il complesso dei produttori nel senso di diluire le produzioni su un arco di tempo più vasto, tale da consentire la consegna del prodotto ai ritmi naturali di trasformazione consentiti dalle capacità produttive dell'azienda. Ecco, io credo che questi siano gli elementi di conoscenza che era giusto portare in risposta all'interrogazione numero 551, per la quale la Giunta non ritiene di esprimere l'insoddisfazione che viene suggerita dall'interrogazione stessa.

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

PULIGHEDDU (P.S.d'Az.). Signor Presidente, possiamo dire di essere parzialmente soddisfatti poiché l'Assessore ha risposto ad alcuni interrogativi. All'inizio del suo intervento l'As-

sessore ha parlato di un recupero di economicità, dato dal valore aggiunto dei prodotti importati. Ma lo sforzo che chiediamo alla CASAR, in quanto ente pubblico, è proprio quello di stimolare la coltivazione di questi prodotti. Perché attualmente noi abbiamo la trasformazione che insegue la produzione mentre concordiamo sull'ipotesi che la produzione deve esistere per la trasformazione.

E' pur vero che in qualche modo si saggia il mercato, e quindi si completa il catalogo dei prodotti; ma, evidentemente, bisogna passare dalla fase della sperimentazione all'attuazione *in loco* della produzione perché, investendo nella produzione, si recupera parte del nostro territorio alla produzione attiva. Il prodotto finito può quindi trovare collocamento non solo sul mercato interno sardo ma noi speriamo anche su quelli esterni. Da qui l'incentivazione che deve venire dal settore pubblico in questo campo. Siamo chiaramente d'accordo sulla linea - è evidentemente soddisfacente - della diversificazione della produzione. Bene anche per lo scatolificio, che tende ad un utilizzo totale del personale CASAR in attività che non può essere utilizzato solo in periodi di punta. Tutto questo però dev'essere inserito nell'ottica propria di un ente pubblico, che è quella di sollecitare gli agricoltori a produrre beni che poi potranno essere commercializzati in Sardegna. Parzialmente soddisfatti, quindi; ma se le linee d'azione che l'Assessore ha esposto saranno effettivamente attuate potremmo, a breve termine, essere soddisfatti del tutto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca svolgimento congiunto, per affinità di argomento, dell'interpellanza numero 239, dell'interpellanza numero 289 e dell'interrogazione numero 549. Se ne dia lettura.

MOI, Segretaria:

Interpellanza Murru sulla quarantennale attesa e promessa del potenziamento delle Ferrovie dello Stato in Sardegna.

Il sottoscritto,

PREMESSA l'inutilità del richiamo alle annose richieste, agli studi, convegni e dibattiti avvenuti

ovunque - in conferenze nazionali e regionali, nelle commissioni di studio sindacali e di partito del MSI e della CISNAL e di altre forze politiche, nel Consiglio regionale e con la competente Commissione del Parlamento Nazionale, ecc. - dove il potenziamento delle Ferrovie dello Stato, ormai vetuste sotto tutti i profili da oltre un secolo, è stato discusso isolatamente e nel quadro più generale della problematica dei trasporti - interni e di collegamento - della Sardegna, in quanto tutti i riscontri sono stati negativi;

CONSTATATO quindi che tutti i relativi progetti, utili espedienti di propaganda, sono stati sempre vanificati a causa della loro inconsistenza tecnica e finanziaria;

APPRESO che nel dicembre del 1985 pomposamente e molto propagandisticamente alla presenza del Ministro Signorile, del sottosegretario sardo Nonne, del Presidente della Giunta Melis, dell'Assessore ai trasporti ing. Ferrari, del direttore del servizio lavori FF.SS. ing. Massaro e del direttore compartimentale di Cagliari in una solenne riunione presso il Ministero dei trasporti è stato sottoscritto un ennesimo protocollo che prevede:

1) la realizzazione della elettrificazione della rete delle Ferrovie dello Stato;

2) la riduzione dei tempi di percorrenza dei tratti Cagliari-Sassari e Cagliari-Olbia con valori rispettivamente di due ore e trenta minuti e tre ore e dieci minuti;

3) lo studio e la definizione di una seconda fase di interventi finalizzati al miglioramento ulteriore del livello del servizio della rete ferroviaria dell'Isola;

CONSIDERATO che i progetti sopra indicati sarebbero i tre punti centrali del protocollo che prevederebbe investimenti per ben 400 miliardi di lire con gli immancabili aumenti per effetto della sempre più galoppante svalutazione della moneta, **CHIEDE** di interpellare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dei trasporti per conoscere:

a) le modalità dei progetti e quali i criteri informativi della realizzazione in relazione alla situazione economico-sociale dell'Isola;

b) come e quando avverrà la disponibilità finanziaria per la realizzazione dei lavori;

c) i tempi di attuazione e di definizione (altri 40 anni?) dei progetti;

d) se e in quale misura verranno coinvolte le forze imprenditoriali e del lavoro della Sardegna;

e) se non ritengano opportuno ed urgente discutere il problema nella sede consiliare. (239)

Interpellanza Pili sulla imminente chiusura della linea ferroviaria Iglesias-Villamassargia.

Il sottoscritto, premesso:

– che la legge 22 dicembre 1984, n. 887, "Finanziaria 1985" ha stabilito la predisposizione da parte del Ministro dei trasporti di un piano per la graduale soppressione, nel termine di tre anni, delle linee a scarso traffico che non abbiano una funzione integrativa rispetto alla rete fondamentale;

– che una Commissione ministeriale appositamente costituita ha potuto individuare la rete commerciale, le linee di interesse generale e le linee di interesse locale. Da quest'ultimo gruppo, previa intesa con le Regioni, verranno enucleate le linee che non possono essere soppresse, perché indispensabili per la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e perché la sostituzione con mezzi autostradali non risulta vantaggiosa o praticabile;

– che le linee di interesse locale dovevano essere oggetto di un piano di riclassificazione funzionale;

– che tale piano ha riclassificato (D.M. n. 73/T del 15/4/87 del Ministro dei trasporti) le linee di interesse locale, tra le quali giustamente la linea Decimomannu-Villamassargia-Carbonia in rete integrativa;

– che non risulta nessuna riclassificazione per la linea Iglesias-Villamassargia, per cui stando così le cose tale linea è destinata ad essere o soppressa entro il 1988 o, se tenuta in esercizio, gli oneri per il suo mantenimento, a decorrere dal gennaio 1988, potrebbero essere richiesti dall'Ente ferroviario alla Regione ed agli enti locali interessati,

TUTTO CIO' PREMESSO, chiede di interpellare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dei trasporti per conoscere:

1) quali atti siano stati posti in essere per evitare che la linea Iglesias-Villamassargia venga

soppressa;

2) quali azioni intendono promuovere per evitare inoltre che, nel caso di mantenimento della linea, vengano a gravare oneri di qualunque tipo sull'Amministrazione regionale e sugli enti locali interessati;

3) quali impegni intendono assumere nei confronti delle popolazioni interessate perché un qualsiasi provvedimento riguardante la linea Iglesias-Villamassargia non si traduca in ulteriori sacrifici finanziari e temporali per migliaia di utenti in gran parte studenti e lavoratori pendolari. (289)

Interrogazione Pili sulla mancata utilizzazione delle somme assegnate per le Ferrovie complementari della Sardegna e le Strade ferrate sarde e la conseguente non assegnazione delle quote per il 1988.

Il sottoscritto,
PREMESSO:

– che alle Ferrovie complementari della Sardegna ed alle Strade ferrate sarde, società che hanno in concessione servizi di trasporto in Sardegna da parte del Ministero dei trasporti, sono state assegnate complessivamente, per gli anni dal 1982 al 1987, rispettivamente lire 19.200 milioni e lire 13.100 milioni;

– che a fronte di dette assegnazioni la società Ferrovie complementari della Sardegna ha utilizzato soltanto lire 1.894 milioni, mentre l'assegnazione alle Strade ferrate sarde risulta del tutto inutilizzata;

– che a seguito di tale situazione le assegnazioni di fondo comune, già precedentemente fatte per l'anno 1988, di lire 3.044 milioni per le Ferrovie complementari della Sardegna e di lire 3.025 milioni per le Strade ferrate sarde sono state attribuite a società di altre regioni che hanno trasporti in concessione,

CHIEDE di interrogare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dei trasporti:

1) per conoscere i motivi che hanno portato alla mancata utilizzazione delle somme del fondo comune per il rinnovo degli impianti e del mate-

riale rotabile assegnati alle società che gestiscono trasporti in concessione in Sardegna ammontanti complessivamente a lire 32.300 milioni;

2) per sapere quale sia stata la posizione dell'Amministrazione regionale sulla deliberazione del competente Comitato tecnico interministeriale che ha espresso parere favorevole alla proposta della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, di diversa destinazione delle quote 1988 per la Sardegna pari a lire 6.069 milioni con la motivazione del mancato utilizzo delle somme assegnate dal 1982 al 1987;

3) per conoscere quali azioni ritengano di porre in essere per porre fine a tale disastrosa situazione che danneggia pesantemente l'economia regionale per la mancata realizzazione di opere che avrebbero consentito l'ammodernamento di impianti obsoleti creando occupazione direttamente nella realizzazione delle opere e migliorando i servizi ancora oggi a livello di paesi sottosviluppati;

4) per sapere se intendono anche richiedere la revoca della deliberazione che sottrae alla Sardegna lire 6.069 milioni quali quote per il 1988.

Infine il sottoscritto chiede di conoscere le proposte della Giunta regionale sul ruolo che le aziende in questione, che gestiscono i trasporti in concessione, avranno nell'ambito del Piano regionale dei trasporti che pure si chiede di conoscere.

La presente interrogazione, data la decisione del Comitato interministeriale adottata alla fine di dicembre 1987, ha carattere d'urgenza. (549)

PRESIDENTE. L'onorevole Murru ha facoltà di illustrare l'interpellanza numero 239.

MURRU (M.S.I.-D.N.). Dico subito che anche se non mi trovo nelle condizioni ideali per svolgere un intervento degno, come è nostro costume e nostro compito, di un'interpellanza di tale importanza e portata sono ugualmente qui a fare del mio meglio per compiere il mio dovere. Le ragioni delle mie non felici condizioni sono d'altra parte ben note a tutti i colleghi.

Dopo anni di silenzio sul problema dei trasporti in Sardegna, dopo un'assenza quasi totale non solo del Consiglio regionale ma, dico di più,

della Giunta e dell'Assessorato preposto a queste iniziative, ne riparlamo con la nostra provocatoria interpellanza. E iniziamo subito col dire che il problema non può essere disgiunto da quello più vasto e più complesso relativo allo sviluppo economico e sociale della Sardegna. Intendo dire cioè che non possiamo limitarci, data l'occasione, a parlare solo della elettrificazione moderna della Sardegna. La Giunta regionale farebbe bene quindi a prestarvi molta più attenzione perché non si può andare avanti varando provvedimenti in ordine sparso: oggi sui trasporti e domani si vedrà. La soluzione del problema dei trasporti secondo noi, non è la prima volta che lo dico e lo ripeto (non è un mio pallino ma è frutto di uno studio che abbiamo effettuato sia a livello sindacale che politico), si inserisce nell'ambito di un progetto generale di sviluppo dell'economia della Sardegna. Non avrebbe senso quindi parlare della modernizzazione delle ferrovie dello Stato, un settore dei trasporti, se non si parlasse del grosso problema dei trasporti in generale. Parlare di trasporto ferroviario significa, ci piaccia o no, pensare al problema dei collegamenti, sia navali che aerei, nonché alla rete viaria. Bene o male quindi i problemi cardine, a nostro avviso, sono quelli relativi al tipo di economia che noi vogliamo sviluppare, e all'assetto territoriale da definire. Se noi infatti vogliamo puntare, economicamente, sullo sviluppo dell'agricoltura, il sistema dei trasporti dovrà essere pensato in relazione a quel tipo di economia. Se invece vogliamo puntare particolarmente sullo sviluppo industriale, dovremo prima chiederoci: quale industria; e su questa scelta costruire il sistema dei trasporti. Continuare sulla strada fallimentare dell'industria di trapianto, della petrolchimica, comporterà necessariamente un riesame della situazione dei porti. Sviluppare l'industria estrattiva, le miniere, che oggi sono diffuse in tutto il territorio (abbiamo anche il nuovo giacimento della bauxite), le cave di granito e di marmo (sembra la scoperta di oggi, ma è vecchia ormai di 50 anni) significa valutare, anche qui, quale tipo di trasporto potenziare. Per i collegamenti terrestri bisognerà scegliere tra il trasporto su rotaie o su gomme; e per porti, puntare su Olbia, che insiste maggiormente sulla Gallura, oppure su Porto Torres, nella cui area stanno

nascendo le industrie della lavorazione del granito? Il sistema dei trasporti – lo ribadisco – non può essere a sé stante, dobbiamo inserirlo nel più vasto contesto dei problemi di ordine economico e sociale; così come dobbiamo tenerne conto anche per quanto riguarda l'assetto territoriale. Chiaramente va tenuto presente il peso dell'intervento statale; la Regione infatti deve tenere rapporti continui con lo Stato per verificare, nell'ambito della programmazione nazionale, qual è il ruolo che si vuole in effetti affidare alla Sardegna in tema di trasporti.

Parliamo quindi delle Ferrovie dello Stato. E' inutile rifare la cronistoria di questo ente; le Ferrovie dello Stato sono le più vetuste forse in Italia, per quanto riguarda sia le linee principali, sia le secondarie, per non parlare poi delle fatiscenti Ferrovie complementari. Sono argomenti che meriterebbero un'intera serata di discussione. L'interpellanza che ho presentato, invece, riguardava quel grosso provvedimento scaturito dalla sottoscrizione del protocollo d'intesa col ministro dei trasporti Signorile. Se mi consente Assessore, brevemente, non è che voglia tediarmi ma di queste promesse ne abbiamo ricevute a iosa! Si sono svolte conferenze a tutti i livelli, nazionale e regionale, convegni di studio a livello sindacale e politico. E' un'annosa questione! Quando sono entrato in Consiglio regionale, nel 1974, sentivo parlare di relazioni e studi già depositati. Poi abbiamo avuto visite di Commissioni nazionali; io stesso ho percorso in lungo e in largo la Sardegna, insieme alla Commissione trasporti.

Abbiamo studiato questi problemi con i consigli comunali, con le commissioni comunali e provinciali competenti; ma gli anni sono passati e non si è risolto nulla. La crisi dei trasporti, nell'ultimo periodo, è scoppiata poi in tutta Italia; nell'ottobre 1978 si è tenuta la Conferenza nazionale sui trasporti da cui è scaturito un "Libro bianco" sul problema, ma in definitiva nessun risultato concreto. Anni '80: richiamando provvedimenti degli anni precedenti, si stila il protocollo d'intesa col ministro Signorile per tentare, finalmente, di ridiscutere la questione dei trasporti ferroviari in Sardegna, con particolare attenzione a quelli gestiti dalle Ferrovie dello Stato.

Io voglio dire – è questo è un nodo da scio-

gliere – che a mio avviso l'interessamento del Ministero competente non ha tenuto conto (nonostante i richiami non solo della mia parte politica e sindacale ma anche del Consiglio regionale) che il problema dei trasporti in Sardegna va inserito nel quadro più generale della questione economica e sociale. Mi pare che il ministro dei trasporti, Signorile, pappagallescamente (mi perdoni il termine), abbia fatto un discorso volto principalmente alla sperimentazione: provare cioè in Sardegna un nuovo tipo di elettrificazione. Ma questo è un esperimento che si voleva fare *illo tempore*. Non vorrei che l'interessamento del Ministro fosse finalizzato solo ed esclusivamente alla sperimentazione; perché risponderebbe ad un interesse nazionale ma noi, ancora una volta, fungeremmo da cavia. E', questo, un avvertimento che noi sentiamo il dovere di prospettare anche in Consiglio regionale. Che cosa, in sintesi, si è voluto in questo protocollo d'intesa? La realizzazione della elettrificazione dell'intera rete delle Ferrovie dello Stato, con questo scopo iniziale: la riduzione dei tempi di percorrenza dei tratti Cagliari-Sassari e Cagliari-Olbia con valori rispettivamente di 2 ore e 30 minuti e 3 ore e 10 minuti per la prima e la seconda tratta. L'istituzione della Commissione per lo studio e la definizione della seconda fase di interventi finalizzati al miglioramento ulteriore del livello del servizio ferroviario dell'Isola. Allora noi, posti questi punti, ci siamo chiesti: ma se nel protocollo d'intesa vi sono dei richiami a provvedimenti degli anni precedenti (mi pare di averlo già detto); se si è voluto, soprattutto, puntualizzare l'esigenza dell'elettrificazione dei trasporti in Sardegna con un ammodernamento che doveva aver un finanziamento iniziale di 55 miliardi, se non vado errato (chiedo scusa, non ho avuto il tempo di rivedere bene tutte le cose), bene a che punto sono questi progetti? L'ammodernamento oltretutto era iniziato, pomposamente, con l'inaugurazione della prima tratta Cagliari-Decimo. C'erano le fasce tricolori dei vari sindaci, i nastri tagliati dal Presidente della Giunta (non ricordo se era l'onorevole Melis o un altro), era presente l'Assessore dei trasporti (non era lei ingegner Ferrari, era un'altra persona); mi ricordo la propaganda in TV. Ma questo risale a 4-5 forse 6 anni fa, ed è tutto lì. Quale fiducia quin-

di noi possiamo avere se da 40 anni, dico 40, non si fa altro che parlare del problema dei trasporti in Sardegna? E se ne parla demagogicamente; in ogni occasione infatti si fa riferimento alla continuità territoriale, legata al problema dei trasporti ferroviari, alla riduzione dei costi, ma non si va avanti.

Il Ministro, e quindi lo Stato, che col grande progetto iniziale aveva stabilito anche per le Regioni un certo tipo di ripartizione finanziaria, ha mantenuto fede ai suoi impegni? Qui in Sardegna che cosa abbiamo fatto? A che punto siamo? La Giunta, e in particolare l'Assessore competente, oggi 1988, a due anni dalla stipula del protocollo d'intesa - nato mi pare alla fine dell'86 - quali assicurazioni intendono darci su quei progetti che dovevano essere posti in essere?

Io non mi dilungo oltre perché ci sarebbe da parlare per una serata sul problema dei trasporti in Sardegna; una cosa però è evidente: non si può continuare sul metro delle illusioni, non si può continuare sul metro della propaganda demagogica. Non si può continuare con un ribaltamento continuo delle promesse che la Giunta fa gattopardescamente. La Giunta parla, parla ma le cose restano come prima, peggio di prima se è vero, come è vero, che gli impegni per centinaia di migliaia di miliardi assunti dalle parti interessate, in questo caso da parte della Giunta regionale, non vengono mai mantenuti.

PRESIDENTE. L'onorevole Pili ha facoltà di illustrare l'interpellanza numero 289.

PILI (P.S.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, si corre il rischio, in queste occasioni, di negare problemi specifici su argomenti di interesse generale qual è quello dei trasporti. La mia interpellanza sulla imminente chiusura della linea ferroviaria Iglesias-Villamassargia e l'interrogazione sulla perdita di circa 6 miliardi di lire da parte delle Ferrovie complementari della Sardegna e delle Strade ferrate sarde sono due argomenti specifici che rivestono carattere di urgenza, che non vorrei venissero appunto in qualche modo negati nell'ambito del discorso generale sulle ferrovie in Sardegna e sul problema dei trasporti. Tema, questo, che molto probabilmente necessita

di ben maggiore attenzione sia da parte dell'Assemblea regionale che della Commissione competente. Proprio in Commissione trasporti ho chiesto che si faccia una riunione specifica con l'audizione dell'Assessore così da poter conoscere, in mancanza di un piano dei trasporti regionale, quali sono le linee che sembra siano state esposte in diverse occasioni (convegni o congressi vari), esterne al Consiglio. Mi limiterò quindi, in questa occasione, soltanto ai due problemi specifici che ho sottoposto all'attenzione della Giunta regionale. Il primo attiene all'imminente chiusura della tratta ferroviaria Iglesias-Villamassargia; la preoccupazione che mi ha portato a presentare questa interpellanza nasce dalla successione dei fatti perché ho notato che anche altri gruppi politici, prima della mia interpellanza e prima che venisse predisposto il piano dei trasporti nazionale, hanno presentato interpellanze soltanto sulla base delle voci che circolavano. Io ho presentato la mia subito dopo il varo del decreto del Ministro dei trasporti. Come si ricorderà, la legge finanziaria del 1985 (la legge 887 del dicembre '84 che è la finanziaria dell'85) stabilì che il Ministero dei trasporti doveva predisporre un piano per arrivare ad una graduale soppressione di quelle linee che avessero uno scarso traffico e che non avessero una funzione integrativa rispetto alla rete fondamentale dei trasporti dello Stato. Bene, venne istituita una Commissione che individuò l'articolazione della rete ferroviaria in rete commerciale (le cosiddette linee di interesse generale), rete non commerciale ma integrativa alla rete commerciale e rete di interesse locale. Da quest'ultimo gruppo, dalle linee di interesse locale, attraverso intese con le Regioni si dovevano enucleare quelle linee che non potevano essere soppresse - e non possono essere soppresse - perché indispensabili per la fornitura di servizi sufficienti di trasporto e perché la sostituzione con mezzi autostradali non poteva risultare vantaggiosa o in qualche modo praticabile. Bene, queste linee di interesse locale dovevano anche essere oggetto di un piano di riclassificazione funzionale che è stato attuato all'interno del decreto del Ministero dei trasporti del 15 aprile 1987. Secondo questo piano di riclassificazione una linea di estremo interesse per la zona del Sulcis-Iglesiente, la Decimomannu-Villamassar-

gia-Carbonia, è passata nella fascia della rete non commerciale ma integrativa alla rete commerciale.

Bene, la preoccupazione per la sorte della tratta Villamassargia-Iglesias deriva proprio dal fatto che, essendo stata riclassificata la rete che la comprende, la scelta da parte del Ministero dei Trasporti sembrerebbe portare proprio ad un'ipotetica soppressione della tratta in questione. Tutti sappiamo che questa tratta comporta perdite annuali per circa 900 milioni; infatti mi pare che l'esercizio costi un miliardo e 400 milioni all'anno, poiché se ne incassano soltanto 400 vi è una perdita di 900 milioni. La linea adottata dal nuovo Ente delle ferrovie, che ha sostituito le Ferrovie dello Stato, mi pare sia quella di cercare l'economicità di gestione in tutti i casi. Ed è quello che stanno già facendo anche in questa tratta riducendo persino il personale addetto, trasferendolo, anziché programmare interventi utili al mantenimento in esercizio della tratta in questione.

Ora, prendiamo innanzitutto in esame il decreto varato il 15 aprile 1987, l'articolo 2 (questo è il punto per il quale bisogna stare attenti e preoccuparsi) là dove si dice che l'ente Ferrovie dello Stato dovrà continuare a svolgere i servizi viaggiatori e merci su rotaia, da commisurare alle esigenze della domanda di trasporto sulle linee di interesse locale indicate nell'allegato B (e nell'allegato B è contenuta appunto la tratta Villamassargia-Iglesias), attuando peraltro d'intesa, dove è necessario, con le Regioni e con gli enti locali interessati sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di trasporto. In assenza di detti provvedimenti dal 30 giugno 1988, l'ente Ferrovie dello Stato è quindi autorizzato a sopprimere il servizio viaggiatori e merci e ad istituire autoservizi sostitutivi per i viaggiatori. Proprio in seguito ai recenti scioperi del settore ferroviario ho potuto constatare ad esempio che i servizi sostitutivi di trasporto, cioè il pullman, che prima venivano sempre e comunque messi a disposizione, questa volta non c'erano. Io credo che questo sia un campanello d'allarme che dimostra come ormai l'ente Ferrovie tenda ad economizzare in qualsiasi occasione. Continua l'articolo 2 del decreto: "l'eventuale mantenimento dei servizi ferroviari sulle linee in que-

stione non darà più luogo a compensazione a decorrere dal primo gennaio 1989". Questo cosa significa? Tutti sanno che a seguito delle normative comunitarie le Ferrovie devono in qualche modo cominciare ad avere una gestione economica; e questa gestione economica per lo Stato risulta dalla compensazione tra la rete fondamentale commerciale, dove in qualche modo si guadagna, e la rete integrativa dove si perde qualcosa ma viene mantenuta perché serve alla generalità della società. Il Ministero del Tesoro accetta quindi questo discorso della compensazione. Dal primo gennaio del 1989 però il suddetto Ministero non accetterà più la compensazione col terzo livello, quindi con la rete locale, dacché l'articolo successivo, l'articolo 3, che dice: "per le linee di interesse locale, di cui ai precedenti articoli 1 e 2 l'ente Ferrovie dello Stato potrà stipulare accordi con le regioni, gli enti locali e le imprese esercenti pubblici servizi di trasporto, finalizzati alla funzionale integrazione dell'offerta complessiva dei servizi ed al conseguimento di economie di gestione". Il che vuol dire che andrà a battere cassa presso enti locali, comuni, province e regioni. Questa preoccupazione mi ha portato subito dopo l'emissione del decreto, e viste le tendenze del nuovo ente di gestione delle Ferrovie dello Stato, a presentare l'interpellanza perché non vorrei che, in maniera strisciante e quasi silenziosa, si arrivasse di punto in bianco alla chiusura di questa tratta ferroviaria. Una tratta ferroviaria che è di estremo interesse per le popolazioni dell'Iglesiente; l'antieconomicità di questa linea non deriva infatti da uno scarso traffico di passeggeri bensì da uno scarso traffico di merci che è poi quello che rende qualcosa alle Ferrovie dello Stato.

Bene, allora qui si tratta di capire se la Regione rimane a guardare quello che fanno l'Ente delle Ferrovie o il Ministero dei trasporti oppure se, invece, si fa parte attiva perché questo disegno non vada silenziosamente avanti a danno delle popolazioni dell'Iglesiente. Per esempio, io so che la stazione di Carbonia non è in grado di soddisfare la richiesta esistente nel settore delle merci; in questa situazione io credo che l'Assessorato dei trasporti potrebbe studiare la possibilità di utilizzare, naturalmente in un disegno organico, anche la stazione di Iglesias per smaltire il traffico mer-

ci. Se fosse necessario anche con interventi di carattere finanziario. Non facciamo discorsi di campanile; se Carbonia è in grado di smaltire tutto il traffico lo faccia, se così non è noi, poiché abbiamo il dovere di utilizzare le strutture esistenti, dobbiamo farci carico di questo problema facendo proposte, se è il caso, anche all'ente Ferrovie dello Stato.

Veniamo ora all'interrogazione che ho presentato con carattere d'urgenza. Nel mese di dicembre dello scorso anno sono venuto a conoscenza di un provvedimento, probabilmente dato il periodo natalizio in qualche modo passato inosservato, che io ritengo di assoluta gravità nei confronti della Sardegna. Lo Stato si riprende sei miliardi destinati all'ammodernamento, nella nostra Regione, delle strade ferrate e delle Ferrovie complementari; questi sei miliardi, già assegnati, fanno parte di uno stanziamento a carico di un fondo comune previsto da una legge nazionale. Ebbene questi sei miliardi ci vengono tolti; perché? La situazione è triste e non si può certo assistere distattamente o passivamente a fatti di questo genere. Infatti questi fondi ci vengono tolti perché, così dice la motivazione, non sono stati utilizzati i circa trentadue miliardi che complessivamente, dal 1982 al 1987, sempre sullo stesso fondo, sono stati erogati per le strade ferrate sarde e per le Ferrovie complementari della Sardegna. Voi capite benissimo, per dirlo con una frase di moda, che i miliardi non sono bruscolini; non possiamo permettere quindi che, passivamente, vengano sottratti oltre sei miliardi di lire alla nostra Regione nonostante le carenze nel settore occupativo, con le battaglie che facciamo per avere i finanziamenti. Ma nonostante ciò ci sono altri trentadue miliardi circa non spesi; mi pare che soltanto un miliardo e ottocento milioni siano stati utilizzati dall'82 all'87 dalle Ferrovie complementari della Sardegna.

Io capisco che questo problema possa non apparire una competenza specifica dell'Assessorato dei trasporti, è una questione ministeriale perché sono ferrovie in concessione. Sta di fatto però che il Commissario straordinario di queste due ferrovie era, e credo lo sia ancora se non è andato in pensione, il direttore dell'Assessorato dei trasporti. In ogni caso credo sia compito della Regio-

ne vigilare affinché queste cose non accadano. Che senso ha avere a disposizione trentadue miliardi, dal 1982 al 1987, se poi i treni delle Ferrovie complementari sembrano i trenini del Far West? In più ci facciamo addirittura sottrarre fondi che pare - così dice la proposta della Direzione generale della motorizzazione civile dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti - andranno ad una ferrovia del Nord Italia, credo quella di Domodossola, che avendo già utilizzato tutti i fondi disponibili per imprevisti insorti nel corso dei lavori ha richiesto altri finanziamenti. Io credo che se avessimo utilizzato i danari destinati alla nostra Regione i soldi li avrebbero trovati da altre parti; invece noi oltre a perdere 6 miliardi non utilizziamo neanche questi 32.

Voglio specificare che (queste sono le notizie che ho) questo provvedimento sembra sia passato in una sorta di comitato, non del tutto regolare per altro, e quindi, molto probabilmente, un'azione contestativa da parte della Regione permetterebbe di recuperare questi fondi. E' una notizia - ripeto - su cui non ho documenti ufficiali, la documentazione di cui sono in possesso mi dice che è stata fatta la proposta e che hanno tolto questi 6 miliardi. E' opportuno quindi che la Giunta regionale e l'Assessore competente attivino un'azione per il recupero di questi fondi ma, per cortesia, si facciano anche i piani per utilizzare i 32 miliardi in giacenza dal 1982.

PRESIDENTE. L'Assessore tecnico dei trasporti ha facoltà di rispondere.

FERRARI, *Assessore tecnico dei trasporti*. Nella risposta cercherò di dare, per quanto è possibile, conto esauriente agli interrogativi presentati stasera dagli onorevoli Murru e Pili. Concordo perfettamente sia con l'onorevole Murru sia con l'onorevole Pili sull'impostazione che hanno dato del problema dei trasporti e sul fatto che i singoli provvedimenti, che si incastonano in questo problema, vadano tutti ricondotti ad una logica unitaria attraverso la quale si riesca a capire il perché di ogni cosa anche se apparentemente è a se stante, anche se è collocata temporalmente in uno spazio di tempo definito.

E' evidente che c'è una stretta interconnes-

sione tra il processo di sviluppo economico e sociale di una qualunque comunità, l'assetto territoriale delle attività residenziali produttive di servizio che vi si determinano e i servizi e la rete dei trasporti che lo compongono. In maniera unitaria, quindi, bisognerebbe cercare di poter controllare questo processo; ma controllarlo non in maniera rigida, nel senso che si debbano necessariamente definire tutte le linee di intervento per tutti i settori anche del sistema dei trasporti, ma in maniera flessibile, per cui stabiliti alcuni principi direttori dell'azione, stabilita la strategia di comportamento, stabilita naturalmente l'ossatura principale del sistema dei trasporti – e quindi le finalità che si vogliono raggiungere – sia possibile però adeguare la politica di intervento in questo settore alle condizioni che possono mutare di volta in volta. Il settore dei trasporti infatti deve rispondere ad una domanda derivata – come giustamente ha anche indicato il consigliere Murru – soprattutto da settori esterni ad esso le cui condizioni mutando impongono cambiamenti nel tempo, anche nella politica dei trasporti. Il problema è che tali condizioni possono mutare naturalmente non soltanto per fatti controllabili, dall'interno, dal Governo regionale, ma per fatti che derivano anche dall'esterno di esso; questo perché la Regione appartiene ad un contesto nazionale che non riesce a controllare direttamente, nonché ad un contesto comunitario abbastanza vincolante da questo punto di vista.

Questo fatto si sintetizza in una formula relativamente semplice, quella del piano-processo; un piano cioè che possa essere aggiornato nei suoi contenuti periodicamente. E' evidente che da questo punto di vista – anche l'onorevole Pili lo ricordava – il problema del piano regionale dovrà essere trattato, per lo meno ad un primo esame, nel seno della Commissione trasporti del Consiglio regionale per poi evidentemente interessare l'Aula. Il piano, per questo motivo, è un'operazione estremamente complessa; bisognerà perciò cercare di arrivare alla sua definizione acquisendo, naturalmente, il consenso di tutti i soggetti istituzionali, sociali e politici interessati. Esso deve diventare, quindi, uno strumento di governo flessibile da parte dei poteri regionali, nei confronti sia dei poteri super regionali che di quelli infraregionali.

Il piano regionale dei trasporti dovrebbe essere in qualche misura il punto di riferimento per il coordinamento della spesa che avviene nel settore dei trasporti ed anche punto di riferimento per tutti quegli enti infraregionali che hanno potere di incidenza negli assetti del proprio territorio. Pensiamo, per esempio, ai consorzi per le aree industriali, ai consorzi di bonifica e naturalmente agli enti istituzionali propri (comuni, province, eccetera); il piano regionale, quindi, si deve porre come fatto di coordinamento anche dei poteri decisionali che promanano da questi livelli.

E' per questo motivo che la filosofia del piano, come proposta dalla Giunta regionale e come acquisizione del consenso o del dissenso da parte degli enti esterni, dovrà poi essere ratificata evidentemente dal Consiglio regionale perché diventi uno strumento complessivo nella manovra della spesa e quindi, nella determinazione degli obiettivi e del loro conseguimento. Tenendo conto di un fatto estremamente importante e vincolativo; il fatto cioè che la spesa, nel settore dei trasporti, per la gran parte è di competenza del livello governativo: ministeri, enti e aziende che intervengono sia nella rete delle infrastrutture dei trasporti, sia nella determinazione della principale rete dei servizi dei trasporti e quindi delle società che gestiscono questi servizi. Per questo motivo è sempre più necessario assicurare che questa spesa sia la più coerente, la più organica possibile, la più adeguata al raggiungimento delle finalità espresse dalla programmazione regionale. Per conseguire tale obiettivo occorrerà cercare di mettere in atto tutte le iniziative che in questo momento possono essere consentite alla Regione dai suoi poteri statutari, ma anche tutte quelle iniziative di carattere politico che possono riuscire a realizzare quel coordinamento con i poteri dello Stato che è assolutamente indispensabile se vogliamo avere risultati nella nostra azione. E debbo dire, rispondendo all'interpellanza dell'onorevole Murru sulla dorsale ferroviaria e sul protocollo d'intesa, che il protocollo d'intesa è stato stilato per questo motivo ed assume significativa rilevanza proprio perché, per la prima volta, pone un problema – e lo risolve – di rapporto fra due livelli distinti di decisione: il livello regionale e il livello nazionale, espresso quest'ultimo dal Ministero e dall'allora

Azienda delle Ferrovie dello Stato.

A distanza di pochi giorni dalla firma del protocollo d'intesa l'Azienda sarebbe diventata ente, ma quanto contenuto nel documento vincolava ad un codice comportamentale sia il livello regionale sia il livello nazionale. Soprattutto, nel protocollo d'intesa sono stati fissati alcuni principi importanti, oltre il fatto, non irrilevante, di un ulteriore stanziamento di 55 miliardi. Somma che si aggiunge alla provvista finanziaria che era già stata assicurata dalla legge 17 del 1981 e dalle successive leggi finanziarie, per cui oggi si arriva ad un investimento complessivo dell'ordine di 1000 miliardi sulla linea ferroviaria.

Il principio fondamentale, stabilito nel protocollo d'intesa era che l'iniziativa della elettrificazione della dorsale ferroviaria sarda nasceva per rispondere all'interesse del livello nazionale per la sperimentazione. La Sardegna si prestava, meglio di ogni altra regione, all'introduzione di un sistema di trazione elettrica (inusuale per la nostra cultura, ma usualmente praticato all'estero, anche nel vicino estero, in Francia per esempio), cioè quello di 25.000 volts a corrente monofase alternata. Un tale sistema avrebbe consentito, attraverso questa sperimentazione, la conquista di alcuni spazi commerciali piuttosto importanti, soprattutto nel Sud America, da parte dell'industria elettromeccanica e meccanica italiana. Accanto a questo pur legittimo obiettivo dovevano necessariamente, nel momento in cui si delineava questo intervento e si determinavano i finanziamenti, essere tenuti presenti gli obiettivi della programmazione regionale; cioè quelli di avere una linea moderna che realizzasse, armonicamente, un servizio efficiente di tipo ferroviario in un sistema di trasporti interno e completamente coerente, appunto, con gli obiettivi della programmazione regionale.

Questa compatibilità tra l'uno e l'altro interesse deve essere assicurata dal controllo sistematico e continuo che, dell'avanzamento dei lavori e delle decisioni successive di intervento in questa linea, viene fatto da parte di una Commissione mista Stato-Regione indicata nello stesso protocollo d'intesa. I lavori stanno procedendo anche se, in questo momento, devo dire che le vicende della finanziaria portano qualche ombra. Infatti dopo le prime indicazioni che mostravano un grande inte-

resse della politica nazionale per un intervento, delineato nel piano dei trasporti, razionalizzatore, efficace e potente del sistema ferroviario, perché la domanda di trasporto possa essere più equilibrata, trasportandosene una parte cospicua di essa dalla strada alla ferrovia, sembrano registrarsi dei passi indietro. Come tutti sapete l'*iter* della finanziaria non è completamente definito, però pare che alle Ferrovie venga tolta una parte di quel finanziamento che era stato deciso e deliberato negli atti precedenti. Per questo motivo anche il sistema ferroviario sardo, e quindi anche i finanziamenti della dorsale, potrebbero subire un qualche rallentamento.

Di questo argomento ho parlato col Ministro pochi giorni fa, insieme naturalmente con altri argomenti che sono anch'essi oggetto delle interrogazioni e interpellanze di quest'oggi, e diciamo che il Ministro mi ha assicurato (debbo naturalmente stargli dietro perché a questa assicurazione seguano poi gli atti ufficiali che la ratificano, ma questi atti ormai sono arrivati a compimento), che sia sulla finanziaria dell'87 sia su quella dell'88 sarà recuperata una cospicua cifra. Io di questa ho l'ordine di grandezza ma proprio per dovere di correttezza nei confronti del Consiglio non la enuncio in questo momento, riservandomi di comunicarla al Consiglio non appena ne avrò la certezza ufficiale. E' comunque una cospicua cifra che permetterà di realizzare gli obiettivi previsti, anche da un punto di vista temporale, dal protocollo d'intesa.

Il protocollo d'intesa diceva che nel primo periodo, fissato come orizzonte temporale al 1991, i tempi di percorrenza dovevano essere quelli enunciati dall'onorevole Murru: 2 ore e mezzo tra Cagliari e Sassari e 3 ore e 10 tra Cagliari e Olbia, sia in un senso che nell'altro. La Commissione cui accennavo prima, con l'ausilio di una società di ingegneria, sta redigendo - e ormai è a buon punto - l'analisi di fattibilità della linea totale per avere un disegno complessivo che comprenda anche l'individuazione di tutti gli interventi che successivamente dovranno essere realizzati sulla linea stessa. La Commissione ha inoltre sottoposto i progetti attualmente decisi ad un'analisi di simulazione per verificare la rispondenza dei tempi di percorrenza teorici con quelli

pratici. Poiché abbiamo constatato che siamo un po' al di sotto degli obiettivi proposti, da qui la mia richiesta al Ministro di ulteriori finanziamenti; e gli ulteriori finanziamenti verranno sicuramente, per mantenere entro il 1991 quel risultato che è l'obiettivo finale del protocollo d'intesa.

Ulteriori risultati saranno possibili con successivi interventi sulla linea. Interventi la cui successione più propria è stata individuata attraverso l'analisi di fattibilità redatta d'accordo - questa è la cosa importante - con gli organi ministeriali e con l'ente ferroviario. Questo significa che quegli interventi, quindi, entrano decisamente e da subito nei programmi di finanziamento dell'ente stesso.

Questo mi sembrava di dover dire per quanto riguarda l'interpellanza dell'onorevole Murru.

Riguardo invece ai due argomenti sollevati specificamente dall'onorevole Pili è inutile che io qui riproduca la prima parte del suo intervento, che ripercorre esattamente le tappe della riclassificazione della rete delle Ferrovie dello Stato. Negli anni recenti, una volta costituito l'ente ferroviario con gli obiettivi di economicità che l'onorevole Pili ricordava poco fa, si è proceduto infatti all'individuazione di tre gruppi di ferrovie. Il primo gruppo comprende la rete di interesse commerciale che, comunque, le ferrovie avrebbero interesse a mantenere perché i ricavi sono superiori alle spese; il secondo gruppo è formato dalla rete di interesse generale (giustamente l'onorevole Pili ricordava che è stata chiamata in un secondo momento integrativa) in cui il disavanzo tra ricavi del traffico e spese viene coperto dal Ministero del Tesoro; ed infine vi è la rete di interesse locale per la quale è previsto - lo si conferma a partire dalla finanziaria di quest'anno, del 1988 - un piano quinquennale di progressivo decadimento di interesse e quindi di finanziamento da parte dell'ente ferroviario. L'intento è quello di lasciare queste relazioni di trasporto, nelle quali non si realizzano più i servizi ferroviari, ad altri modi di trasporto, in particolare quello automobilistico o quello gommato in generale.

La Sardegna è stata interessata da questi provvedimenti per quanto riguarda il terzo gruppo, quello a rischio, soltanto per nove chilometri, quelli appunto in discussione oggi, che collegano

Iglesias a Villamassargia. Devo dire che questa classificazione, così come d'altro canto anche quella di tante altre regioni italiane, è stata fatta con una certa superficialità, avventatezza ed anche una certa fretta da parte degli organi ministeriali e di quelli delle Ferrovie dello Stato. Infatti, per quanto ci riguarda, mentre in tutto il resto del sistema ferroviario sardo paradossalmente la potenzialità delle linee è superiore di gran lunga al loro impegno, cioè le linee vengono sfruttate per meno di quello che potrebbero dare come capacità di servizio, proprio sulla Iglesias-Cagliari e sulla Iglesias-Decimo avviene il contrario: l'impegno della linea è superiore alla sua potenzialità, ma lo era anche prima che ci fosse questo provvedimento del tutto assurdo.

Su questa base abbiamo iniziato un contenzioso con il Ministero e con l'ente ferroviario; un contenzioso che si è svolto naturalmente attraverso documenti, sollecitazioni reiterate e anche risposte da parte dei due livelli, Ministero ed ente ferroviario, e che adesso praticamente è arrivato alla fine. Credo di poter annunciare che il decreto per ricondurre la tratta Villamassargia-Iglesias nel gruppo delle linee integrative è ormai pronto e che il Ministro lo firmerà tra breve. Questo risultato deriva anche dal fatto che alcuni studi (uno nostro ed altri, che lo confermano, commissionati dalle Ferrovie dello Stato alla Società Transistem) dimostrano che il passaggio, su quella relazione di trasporto, dal modo ferroviario al modo automobilistico, che comunque dovrebbe essere garantito dall'ente ferroviario, costerebbe di più che non il mantenimento all'esercizio ferroviario di quella relazione di trasporto. Quindi, da questo punto di vista, sarebbe una decisione suicida da parte del Ministero eliminare il servizio ferroviario per trasformarlo in un servizio automobilistico, costerebbe infatti molto di più. Questo lo abbiamo dimostrato, è stato verificato dagli organi tecnici ministeriali e per questo motivo praticamente il Ministro è pronto a firmare il decreto con il quale quella tratta passerà di nuovo al gruppo delle linee integrative. Devo dire che questo fatto, cioè il recupero dei nove chilometri della Villamassargia-Iglesias alla classe delle ferrovie integrative, darà la possibilità di intervenire sulla linea migliorando sicuramente il livello sia dei servizi che della

linea stessa: interventi sui passaggi a livello, sulla automazione e così via, che erano stati bloccati proprio per questo provvedimento a monte. Ormai non dovrebbero esserci più ostacoli per quegli interventi, già decisi qualche anno fa, adeguati ad un recupero totale della linea.

Rispondo ora all'interrogazione dell'onorevole Pili sulla mancata utilizzazione delle somme assegnate per le Ferrovie complementari della Sardegna e le Strade ferrate sarde e la conseguente non assegnazione delle quote per l'88. Anche in questo caso devo dire che l'onorevole Pili è precisissimo nell'individuazione dell'oggetto. Queste somme appartengono infatti al fondo comune per il rinnovo degli impianti e del materiale rotabile; questo fondo comune è stato istituito con una legge del '78, la numero 297, in base alla quale è stato varato un piano quinquennale di riparto 1982-'86. Alla Sardegna erano stati assegnati 19 mila 200 milioni per le Ferrovie complementari sarde e 13 mila 100 milioni per le Strade ferrate sarde, secondo un programma di spesa approvato dal Ministero.

La prima cosa da dire è che la lentezza della spesa è stata presa a giustificazione del dirottamento di una quota, pari a circa 6 miliardi del finanziamento '86, dalla Sardegna verso la Domodossola-Confini svizzeri. Su questa linea si sono verificati recentemente dei movimenti fronsi di enorme importanza che dovevano essere aggrediti con molta tempestività. I lavori presentavano perciò un carattere di urgenza ma, ugualmente, non si capisce il motivo per cui questi soldi dovessero venire sottratti alla Sardegna. In primo luogo non è nemmeno vero il fatto denunciato della estrema lentezza della spesa; secondo i dati del Ministero sembrerebbe infatti che soltanto un miliardo e 700 milioni sui 36 miliardi circa sia stato utilizzato dalle gestioni governative. In realtà se questa è stata la spesa effettiva erogata l'impegno della cifra totale è di circa il 50 per cento, quindi è vero che c'è una lentezza della spesa ma non è così enorme come apparirebbe dalla denuncia del Ministero dei trasporti. Questi 6 miliardi era previsto che venissero utilizzati per l'acquisto di materiale rotabile, di ferro di locomotive. L'acquisto di locomotive poi risponde a dei criteri abbastanza precisi; non si possono cioè ordinare una

o due locomotive per volta ma bisogna ordinare uno stock piuttosto grosso, perché questa è l'indivisibilità tecnica in base alla quale le fabbriche si mettono in movimento.

L'operazione di acquisto era stata già fatta, d'accordo tra le gestioni governative sarde e quelle calabro-lucane, nei confronti di una fabbrica della FIAT situata nel meridione in modo da raggiungere quello stock che è assolutamente indispensabile per poter attivare l'operazione di produzione. Nel frattempo questa fabbrica ha avuto dei problemi, non ha saputo rispondere a questa domanda per cui i programmi di acquisto si sono fermati. Le gestioni commissariali hanno però in questo momento un programma, diciamo, di respiro molto più ampio che riguarda un investimento di 190 miliardi per il primo rinnovo sostanziale ed organico dei sistemi ferroviari e di questo investimento fa parte anche un discreto capitolo che riguarda il rinnovo del materiale rotabile. La messa in moto di questo stanziamento, il recupero cioè dei 6 miliardi che è stato garantito dal Ministro, appunto nell'incontro che abbiamo avuto l'altro giorno, consentirà alle Ferrovie, alle gestioni commissariali, di poter rinnovare completamente il parco delle automotrici nella misura di trenta unità circa. Anche questo è un problema che, per i tempi tecnici, sarà risolto comunque entro il 1992.

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

MURRU (M.S.I.-D.N.). Signor Presidente, molto brevemente per dire che prendiamo atto delle dichiarazioni dell'Assessore che concorda praticamente con la tesi sostenuta da me e dal mio partito. E cioè che un discorso sul settore dei trasporti (i trasporti in generale, non solo quello su ferrovia, Ferrovie dello Stato per la precisione) non può prescindere dal discorso sullo sviluppo complessivo delle risorse della Sardegna. Prendiamo atto di questa sua dichiarazione e sottolineiamo, ancora una volta, che abbiamo visto bene nell'inserire questo problema nell'interesse complessivo dell'economia della Sardegna e quindi degli interessi di ordine sociale della sua popolazione. Per quanto riguarda invece il problema spe-

cifico sollevato dalle interpellanze che abbiamo presentato, mi perdoni l'Assessore, ma io non ritengo di potermi ritenere soddisfatto. Mi conferma infatti che i lavori stabiliti da quel famoso protocollo d'intesa del 1985 sono in corso, ma non specifica a che punto sono.

Anche sui finanziamenti la risposta è stata un po' nebulosa e non esaurisce i quattro punti della nostra interpellanza. Poi lei, Assessore, sui finanziamenti ha detto: abbiamo ottenuto la garanzia che nella finanziaria dello Stato, in corso di approvazione, verranno impinguati i capitoli di bilancio destinati alle Ferrovie dello Stato per la Sardegna; cioè i fondi saranno tali da permettere di portare a compimento, entro il 1992, i lavori previsti dal protocollo d'intesa. A questo punto, mi perdoni, s'impone una domanda: se dal 1985 al 1988 non abbiamo realizzato neanche la prima tratta di quindici-venti chilometri Cagliari-Decimo, come è possibile pensare che entro il 1992 possiamo realizzare l'elettrificazione delle tratte Cagliari-Porto Torres e Cagliari-Olbia? Non lo capisco e vorrei mi spiegasse con quale bacchetta magica potremmo realizzare tutto ciò. E allora abbiamo ragione di dire, ancora una volta, che l'incisività della Giunta si esplica principalmente nelle dichiarazioni alla stampa, nella propaganda (i giornali però oggi non ci sono per raccogliere i dati obiettivi contenuti nella nostra interpellanza e nella nostra replica); si dà così l'illusione, per questo e per tanti altri specifici settori che interessano la collettività della Sardegna, che questa Giunta funziona. Se invece verificiamo le realizzazioni concrete — perché sono i fatti che contano in politica come nella vita — constatiamo che è tutto un bluff.

Mi ritengo quindi soddisfatto solo della prima parte della sua replica nella quale lei concorda con noi nell'inquadrare il problema dei trasporti nel problema più generale dello sviluppo

delle risorse della Sardegna. Ecco, io ho voluto precisare queste cose per puntualizzare ancora una volta la posizione della Giunta che non soddisfa noi né, credo, la collettività sarda.

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

PILI (P.S.I.). Signor Presidente, solo per prendere atto delle dichiarazioni dell'Assessore. Mi consentirà l'amico Ferrari di invidiargli un po' del suo ottimismo, che credo non sia molto fondato, sulle tendenze dell'ente Ferrovie dello Stato. Non posso quindi che attendere, in base alle sue assicurazioni, il decreto del Ministro che rivede il precedente decreto sulla questione della tratta Villamassargia-Iglesias; mentre i sei miliardi, speriamo di recuperarli ma, per il momento per lo meno, li abbiamo persi. Il fatto è che, al di là degli impegni, non sono venuti gli atti esecutivi evidentemente; e, poiché nella relazione della Commissione interministeriale risulta che soltanto un miliardo e ottocentonovantaquattro milioni sono stati svincolati, ne consegue che o noi ci decidiamo a dare esecutività agli altri impegni, oppure rischiamo non solo di non recuperare sei miliardi ma, molto probabilmente, di vederci togliere anche gli altri trentadue.

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

La seduta è tolta alle ore 19 e 30.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Capo Servizio

Dott. Antonio Sollnas

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

Interpellanza Dettori - Loretto - Manunza - Mulas - Soro - Tidu sulla mancata attuazione del piano di risanamento e ammodernamento degli impianti della Subersarda, di proprietà della SFIRS.

I sottoscritti,

PREMESSO:

– che l'azienda Subersarda, di proprietà SFIRS, insediata nella ZIR di Tempio, attende da tempo l'attuazione del piano di risanamento e ammodernamento dei propri impianti nel rispetto degli impegni più volte assunti dai competenti organi regionali;

– che detti gravi ritardi hanno determinato una seria crisi dell'azienda, costretta a produrre con macchinari e processi antiquati, obsoleti e potenzialmente molto dannosi per la stessa salute dei lavoratori;

CONSIDERATO che la sollecita attuazione degli interventi di risanamento e ammodernamento, ripetutamente promossi dalla SFIRS, consentirebbe un completo rilancio della Subersarda con il suo pieno recupero sul piano della competitività internazionale nel settore degli espansi per l'edilizia e dei rivestimenti dove consistenti quote di domanda risultano insoddisfatte per insufficienza di produzione;

CONSIDERATO CHE, al contrario, senza questi interventi la Subersarda accentuerebbe la propria crisi con gravi conseguenze non solo sull'occupazione e sull'intera economia della zona (già, per altri versi, gravemente penalizzata), ma anche sulla stessa credibilità ed immagine della gestione pubblica e delle istituzioni regionali a tutto vantaggio di possibili, ipotizzati acquirenti privati; CHIEDONO di interpellare l'Assessore dell'industria per sapere:

1) se intenda confermare gli impegni per la ristrutturazione e l'ammodernamento dello stabilimento della Subersarda;

2) quali orientamenti e/o determinazioni abbia assunto o intenda assumere in ordine al futuro

assetto societario della Subersarda e, in particolare, se ritenga che questa azienda debba essere ceduta, in tutto o in parte, ai privati e con quali criteri e modalità;

3) se non valuti doveroso invitare la SFIRS ad accelerare i tempi degli interventi di ristrutturazione e ammodernamento della Subersarda in modo da fugare le tante perplessità – sorte in seguito a troppe promesse mancate e a troppi atteggiamenti contraddittori – sulle reali intenzioni della finanziaria regionale circa l'azienda sughericola gallurese. (342)

Interpellanza Dettori - Loretto - Manunza - Sechi sulla esigenza di emanazione di direttive atte a rendere compatibile la tutela del patrimonio ambientale con l'esercizio dell'attività di cava in Sardegna.

I sottoscritti,

PREMESSO CHE l'ambiente naturale, il granito e le altre pietre ornamentali costituiscono, per la nostra Isola, fondamentali risorse locali;

CHE DETTE risorse sono tra loro compatibili nonché suscettibili di sfruttamento e utilizzo senza rischio di danni e svantaggi reciproci ma anzi con favorevoli prospettive di reddito e occupazione per tanti sardi e di rivitalizzazione per molte zone interne;

CONSIDERATO che la compatibilità tra la tutela e valorizzazione del nostro ricchissimo patrimonio naturalistico e l'attività estrattiva del granito e delle altre pietre ornamentali può essere adeguatamente sancita e disciplinata con legge regionale;

CHE IL RICONOSCIMENTO legislativo di detta compatibilità risulta urgente e non più rinviabile e, quindi, meritevole di prioritaria collocazione nella graduatoria delle più immediate scadenze del Consiglio regionale;

CONSTATATO che l'accresciuta e diffusa sensibilità dell'opinione pubblica verso le tematiche ambientalistiche ha provocato e provoca, da parte di alcuni Enti locali, errate interpretazioni delle leggi in materia di cave e improprie assunzioni di competenza;

VALUTATO che le differenti determinazioni degli enti locali in materia di esercizio di attività di cava possono ridursi ad uniformità di atteggiamento e di comportamento;

CHE, nelle more dell'approvazione della legge sulla disciplina delle attività di cava, sia opportuno rendere compatibile dette attività con la tutela dell'ambiente naturale isolano,

CHIEDONO di interpellare l'Assessore dell'industria per sapere se non ritenga possibile, conveniente e utile l'emanazione di una adeguata direttiva regionale atta a rendere compatibile la tutela del nostro patrimonio ambientale naturale - vietando, fino all'approvazione della legge regionale in materia, l'apertura di nuove cave - con l'attività di sfruttamento delle cave già regolarmente aperte e da lungo tempo in esercizio. (343)

Interpellanza Murru sulle insufficienti e carenti strutture sportive nella città di Carbonia.

Il sottoscritto,

RILEVATO CHE Carbonia - città con popolazione (circa 40 mila abitanti) a vocazione sportiva - per la assoluta mancanza di attrezzature è impossibilitata a soddisfare le esigenze dei giovani che intendono dedicarsi allo sport nelle sue molteplici discipline;

CONSTATATO che a sopportare il peso della moltitudine di atleti, sempre più numerosi, è praticamente il vecchio stadio del 1939/1940 (costruito con razionalità e con funzionali attrezzature interne ed esterne financo per la atletica leggera e per il ciclismo) dove, solo grazie allo sforzo di alcuni sportivi che però operano con criteri illogici, si svolgono "manifestazioni di calcio, di boxe, di atletica e persino quelle canore con complessi musicali";

CONSTATATO inoltre che le discipline sportive come il basket, la pallavolo, il tennis, il ciclismo, ecc. non possono svilupparsi proprio per la mancanza di impianti idonei e che altri sport come il tennis da tavolo ed il pattinaggio che "pure hanno dato tante soddisfazioni alla città in diverse competizioni" incontrano le stesse, se non più pesanti, difficoltà provocando in tal modo insoddisfazioni e risentimenti tra gli sportivi;

TENUTO CONTO che Carbonia, quale importantissimo centro minerario del Sulcis, ha una popolazione ad elevato indice industriale e pertanto nel suo circondario (vedi Portovesme, ecc.) deve esprimere una logica attrattiva sportiva per le popolazioni interessate, e per i lavoratori in particolare, distraendoli in tal modo da altre pericolose e nocive attività,

interpella gli Assessori della pubblica istruzione, beni culturali, informazione, spettacolo e sport e del lavoro, formazione professionale, cooperazione e sicurezza sociale per conoscere:

1) se non ritengano opportuno ed urgente predisporre nel nuovo piano di impianti per i centri sportivi - derivante dalla legge regionale n. 36 del 1978 o da nuovi provvedimenti in materia - una adeguata rete di attrezzature sportive tale da soddisfare le attese degli interessati;

2) se, nel frattempo, non ritengano urgente impartire alle autorità amministrative, scolastiche e sportive locali disposizioni per l'uso delle palestre e dei locali sportivi che, a richiesta delle società sportive, devono essere loro cedute in virtù delle leggi nazionali in vigore. (344)

Interpellanza Murru sul trattamento nei riguardi degli ammalati negli ospedali di Cagliari ed in altri ospedali della Sardegna da parte del personale addetto alle varie assistenze.

Il sottoscritto,

CONSTATATO CHE negli ospedali pubblici il trattamento nei confronti degli ammalati e degli assistiti in genere non è consono alle norme della buona assistenza ospedaliera;

RILEVATO CHE, in particolare, ciò si riscontra da parte degli addetti ai problemi organizzativo-logistici ed all'assistenza fisica e morale dei pazienti nei reparti dove esistono gli ammalati più gravi e di età avanzata e dove i rapporti umani dovrebbero essere maggiormente espressi sia nei riguardi degli assistiti che dei loro familiari;

CONSIDERATO che tale comportamento non si concilia con i principi ed i criteri ospedalieri di ordine sociale, morale, religioso, sanitario che devono ispirare tutti gli addetti all'assistenza ospedaliera;

RITENENDO ingiustificato il pretesto della insufficienza di personale in alcuni ospedali in quanto ciò esula dalle norme del comportamento civile e umano che i singoli devono manifestare nell'espletamento della loro funzione, CHIEDE di interpellare l'Assessore alla sanità per conoscere se non ritenga opportuno:

a) effettuare un'indagine conoscitiva, anche mediante la opportuna Commissione sanità regionale, sulla situazione in tal senso nei principali ospedali della Sardegna ed in particolare in quello di San Michele, Oncologico e della Santissima Trinità di Is Mirrionis di Cagliari;

b) appurare le eventuali carenze che comportano queste situazioni, onde ricondurre la vita degli ospedali alla serena convivenza;

c) adottare quindi, di conseguenza, tutti quei provvedimenti atti ad eliminare questi fatti che potrebbero creare serie turbative all'interno degli stessi ospedali e nell'opinione pubblica. (345)

Interpellanza Murru sulla faziosa e discriminatoria ripartizione dei contributi regionali per la stampa e per i circoli degli emigrati sardi.

Il sottoscritto,

APPRESO CHE con leggi regionali particolari sono stati stanziati, ed in parte già ripartiti, dei fondi annuali da devolvere alla informativa ed ai raggruppamenti di varie estrazioni politiche operanti nella Penisola ed all'estero per gli emigrati sardi;

CONSIDERATO che tale spendita è ben lungi dall'essere ispirata al tanto sbandierato pluralismo d'informazione e di associazione e che pertanto la sua produzione è finalizzata alla propaganda partitica nell'ambito della lottizzazione politica della classe politica dominante e ciò in pieno contrasto con le regole della democrazia;

RITENUTO che il danaro pubblico, di tutta la collettività cioè, deve essere speso e quindi ripartito democraticamente e indiscriminatamente con finalità d'informazione obiettiva e altamente sociale proprio nei riguardi di coloro, gli emigrati, che soffrono la lontananza della loro terra a causa del fallimento politico e del malgoverno della classe politica che si riconosce nell'"arco costituzionale" che da 40 anni ha immiserito la Sardegna,

CHIEDE di interpellare gli Assessori del lavoro, del bilancio e della programmazione per conoscere:

— in base a quali criteri avviene l'assegnazione e la ripartizione dei contributi della Regione Sarda alla Stampa italiana all'estero ed ai circoli, alle leghe ed alle associazioni variamente siglate degli emigrati sardi;

— se non ritengano opportuno effettuare severi controlli sulla legalità dei destinatari di tali contributi e sulla legittimità, imparzialità e indiscriminata ripartizione e assegnazione delle somme destinate agli emigrati. (346)

Interpellanza Murru sulle nuove negative conseguenze della crisi economica e dei rincari che colpiscono in modo accentuato i lavoratori a reddito fisso ed i pensionati.

Il sottoscritto,

APPRESO CHE il Governo nazionale con pretesti di vario genere, incapace di porre freno alla disperazione dei flussi finanziari investiti massimamente in opere pubbliche e attività assistenziali improduttive senza fini di ordine economico ed ancor meno occupazionali, ha varato ancora provvedimenti fiscali che hanno solo il carattere punitivo per i meno abbienti;

RILEVATO inoltre che si è preferito così colpire prodotti di largo e generale consumo (come benzina, petrolio, gasolio, i proprietari di automezzi non più considerati mezzi di lusso, ecc.), provocando altresì la contrazione economica finanziaria su tutta la produzione legata all'impiego delle materie prime, anziché individuare fonti di reperimento di mezzi finanziari più adeguate all'esigenza (da tutti sentita) di realizzare una vera e propria giustizia tributaria;

RISCONTRATO che le decisioni governative appaiono tanto più gravi in quanto colpiscono direttamente i consumatori ed influiscono pesantemente sui prezzi dei prodotti all'origine ed al consumo con conseguente aumento dell'inflazione e dei prezzi in generale;

CONSTATATO che per i lavoratori a reddito fisso e per i pensionati, al danno si aggiunge anche la beffa in quanto questi rincari, destinati inevitabilmente ad aumentare il costo della vita per le fa-

miglie, non saranno computati ai fini della scala mobile;

INTERPELLA il Presidente della Giunta regionale per richiamare la sua attenzione e quella del Consiglio regionale al fine di farsi portavoce presso il Governo nazionale dei danni che saranno certamente procurati ai cittadini sardi (ed in particolare ai meno abbienti) con l'applicazione e col perdurare di simili provvedimenti e della preoccupante situazione economica-finanziaria e per conoscere quindi:

1) se non ritenga opportuno promuovere un dibattito con la stesura di un documento che evidenzi come insopportabili le iniziative governative e pertanto come queste non si conciliano con la teorizzazione della partecipazione dei cittadini coinvolti nella grave problematica della economia sarda quando le iniziative sono state elaborate senza la preventiva consultazione delle categorie sociali ed economiche preposte alla tutela degli interessi della collettività;

2) se non ritenga altresì doveroso chiedere che tali provvedimenti vengano ridimensionati dal Parlamento nazionale;

3) in qual modo intenda farsi promotore della elaborazione immediata di un serio piano energetico mediante la totale riattivazione delle miniere di Carbonia - in modo da fronteggiare efficacemente la crisi della energia elettrica evitando, almeno per la Sardegna, il ricorso all'uso del petrolio - ispirato e finalizzato a criteri di sviluppo economico e finanziario degli stati esteri fornitori della materia in parola, che richiede enormi esborsi in moneta pregiata sbilanciando notevolmente la bilancia commerciale italiana. (347)

Interpellanza Murru sulla esistenza di una miniera di piombo, zinco e argento nella frazione di S. Benedetto del distretto minerario di Iglesias inspiegabilmente abbandonata da anni, con un grande giacimento estrattivo e con un potenziale di livello europeo e sulla sua attuale situazione sia sotto il profilo economico che su quello occupazionale.

Il sottoscritto,
ESSENDO a conoscenza che nella località di S. Benedetto del distretto minerario di Iglesias esiste

un consistente giacimento minerario di piombo, zinco e argento facente parte di un ancor più vasto giacimento da anni abbandonato perché inspiegabilmente considerato esaurito;

CONSIDERATO che in luogo delle tecniche e strumenti obsoleti - i quali, tra le altre considerazioni, renderebbero la miniera economicamente gravosa e quindi il suo prodotto assolutamente non competitivo nel mercato - si adottino sistemi di estrazione più moderni i quali coordinati con una saggia amministrazione della miniera stessa consentano, sotto il profilo finanziario ed occupazionale, il positivo e conveniente accoglimento della produzione nei mercati nazionali ed esteri, INTERPELLA gli Assessori dell'industria e del lavoro per conoscere:

1) se risponde a verità che i giacimenti dei minerali esistenti finora accertati e disponibili sono di circa 300 mila tonnellate;

2) se nell'area circostante è presente - perché individuata - un'altra consistente e considerevole massa di altri preziosi corpi minerali;

3) quali siano state le ragioni dell'abbandono della miniera ritenuta non solo attiva ma - se ammodernata - proficuamente competitiva;

4) a che punto sono i lavori di sondaggio e quelli di una ripresa lavorativa del giacimento;

5) quali piani e progetti sono in atto o allo studio ai fini di una ripresa produttiva, con le conseguenti finalità occupazionali e finanziarie della miniera in parola;

6) quali le ragioni che hanno impedito gli organi competenti a fornire risposte adeguate ad analoghe precedenti richieste. (348)

Interpellanza Ruggeri - Cocco - Serri - Canalis - Dadea - Lai sulla necessità di dotare l'area portuale di Cagliari dei servizi essenziali per una stazione marittima.

I sottoscritti, premesso:

- che il porto di Cagliari è sede di un intenso traffico di passeggeri e di merci, soprattutto con i porti di Civitavecchia, Genova, Livorno e Napoli; si ricorda in proposito che in base ai dati del 1986 sono transitati nel porto commerciale di Cagliari n. 633.737 passeggeri, n. 1.800 navi, 640.000 tonnellate di merci e 59.000 containers, e

che quindi la relativa area è sede di notevoli interessi economici che comportano la presenza quotidiana, per ragioni di lavoro, di centinaia di persone;

– che nonostante tale ricchezza di rapporti e di presenza sono assenti o carenti i servizi di base essenziali per una stazione marittima di simile rilevanza, in grado di offrire adeguata assistenza ai passeggeri in transito ed ai lavoratori ed operatori economici dell'area portuale;

– che, in particolare, i passeggeri sono costretti a lunghi percorsi tra l'area portuale e le relative stazioni delle Ferrovie dell'ARST e dell'ACT,

CHIEDONO di interpellare il Presidente della Giunta regionale, l'Assessore dei trasporti, l'Assessore del turismo, l'Assessore alla sanità per conoscere quali iniziative intendano assumere per dotare l'area portuale di Cagliari di quei servizi in grado sia di agevolare i passeggeri, gli operatori economici ed i lavoratori, sia di sviluppare tutte le potenzialità, anche occupative, derivanti dalla "risorsa porto".

In particolare intendono conoscere i loro intendimenti in ordine:

1) all'istituzione di un ufficio turistico dotato di strutture e personale altamente qualificato in grado di sviluppare le potenzialità turistiche di Cagliari e della Sardegna tutta;

2) alla realizzazione di idonei collegamenti tra il porto ed i capolinea di trasporto urbano ed extra-urbano;

3) alla organizzazione di una struttura sanitaria di prima assistenza e di rapido collegamento con le altre strutture sanitarie. (349)

Interpellanza Porcu - Canalis - Ruggeri - Lorelli - Pes sulle condizioni di agibilità del porto di Olbia.

I sottoscritti,
PREMESSO:

– che il porto di Olbia si è ormai affermato come il porto più importante della Sardegna specie per quanto riguarda il traffico passeggeri;

– che gli operatori economici e gli utenti lamentano la cronica carenza di strutture adeguate ai volumi di traffico;

– che carenze e degrado interessano ormai oltre che le strutture a terra anche gli specchi acquei di accesso e di manovra delle navi con serie minacce alla sicurezza della navigazione,
CHIEDONO di interpellare l'Assessore dei trasporti per sapere:

1) quale ruolo la Regione intende assegnare al porto di Olbia nell'ambito del piano regionale dei trasporti;

2) quali interventi, politici e finanziari, siano stati svolti o si intenda svolgere per garantire la realizzazione di strutture adeguate al ruolo che svolge e ai volumi di traffico che il porto di Olbia sopporta;

3) quali iniziative abbia posto in essere e quali ritenga eventualmente ancora necessarie presso i competenti Ministeri perché siano risolti in tempi brevi almeno i problemi più urgenti e, in particolare, i lavori di escavo della canaletta di accesso, lavori tra l'altro già finanziati, il completamento della stazione marittima, il rifodero della banchina, il dragaggio degli spazi di manovra delle navi nel porto interno. (350)

Interrogazione Ladu Salvatore - Mura - Fadda Paolo - Mulas - Onida - Sechi - Soro - Tidu - Baghino - Becciu - Deiana sul trasferimento di un funzionario dell'Ufficio regionale di controllo sugli atti degli Enti locali di Nuoro.

I sottoscritti, venuti a conoscenza, attraverso gli organi di stampa, che la magistratura ha sequestrato alcuni documenti presso l'Assessorato degli enti locali (L'Unione Sarda – sabato 12 dicembre 1987) e che un funzionario è stato trasferito con effetto immediato dalla Sezione di controllo sugli atti degli Enti locali di Nuoro all'Ispettorato dipartimentale delle foreste, chiedono di interrogare il Presidente della Giunta regionale perché valuti, alla luce delle vigenti disposizioni, la correttezza del comportamento dell'Amministrazione regionale in ordine ai seguenti fatti:

1) se detto funzionario abbia o meno subito per ben due volte un trasferimento d'ufficio nel corso della sua carriera, per effetto di "lettere riservate";

2) se sia corretto sul piano amministrativo,

oltre che morale, che i trasferimenti dei funzionari siano attivati attraverso lettere "riservate" e non con i procedimenti previsti dalla legge, a garanzia di difesa dei diritti dei dipendenti;

3) se appaia corretto il fatto che sino ad oggi il funzionario in oggetto non solo non conosca il contenuto dell'ultima lettera "riservata" dell'Assessore degli Enti locali (e nonostante ciò egli è stato ugualmente trasferito) ma non è venuto a conoscenza neanche di quella del 1981, pur avendo chiesto di poterla conoscere per ben quattro volte.

Gli interroganti, esposti questi fatti, ritengono che la vicenda della Sezione di controllo degli atti degli Enti locali di Nuoro ormai costituisca un "caso" oggettivamente grave per cui chiedono se il Presidente della Giunta non ritenga di riferire al Consiglio regionale anche per conoscere tutti gli elementi in suo possesso e valutarli in un confronto sereno e costruttivo.

Gli interroganti, inoltre, sono del parere che se quanto esposto corrisponde a verità, le proteste elevate dal Presidente al Magistrato Altieri possono assumere un significato anche intimidatorio, e le critiche sembrano mosse dalla preoccupazione di fare dichiarazioni propagandistiche e comunque formulate con troppa fretta senza attendere il risultato delle indagini.

Gli interroganti ritengono che il prestigio delle istituzioni, che il Presidente della Giunta avrebbe dovuto tutelare, non avrebbe un grande beneficio, qualora la magistratura dovesse accertare che gli atti posti in essere riguardanti il funzionario in oggetto non sono stati adottati nel rispetto della legalità e della imparzialità.

Per tutte queste ragioni gli interroganti rinnovano la richiesta di un dibattito in aula su dichiarazioni del Presidente della Giunta regionale. (544)

Interrogazione Marracini, con richiesta di risposta scritta, sui dispositivi di controllo nell'Amministrazione dell'AIMA.

Il sottoscritto chiede di interrogare l'Assessore dell'agricoltura per conoscere quali dispositivi di controllo stiano funzionando nell'Amministrazione dell'AIMA, tendenti ad evitare che bestiame acquistato macellato a lire 5.000 o 4.000 al

chilogrammo, in esecuzione della legge speciale per la siccità, successivamente rivenduto agli stessi conferenti a lire 1.500 al chilogrammo, venga poi anche dagli stessi ripresentato sotto altro nome o bollettino (cosa molto facile) e quindi ricomprato dall'AIMA a lire 5.000 o 4.000 al chilogrammo. (545)

Interrogazione Ruggeri - Cuccu - Orrù - Ortu Velio - Serri - Atzori Villio - Cocco - Palmas - Pubusa sull'incidente mortale avvenuto nell'Azienda GENCORD di Macchiareddu.

I sottoscritti,

PREMESSO CHE nel turno dalle 22 alle 06 del giorno venerdì 18 dicembre 1987, è avvenuto un incidente mortale nell'Azienda GENCORD reparto corderia;

SOTTOLINEATO CHE in questa Azienda non si è proceduto al rinnovamento tecnologico per eliminare condizioni di lavoro estremamente pericolose che negli ultimi anni hanno già causato numerosi incidenti;

CONSIDERATO CHE l'Azienda a più riprese ha assunto impegno di procedere ad investimenti che avrebbero consentito il rinnovamento degli impianti e di una bonifica delle cave che determinano condizioni precarie igienico-ambientali,

CHIEDONO di interrogare gli Assessori del lavoro e dell'industria per conoscere quali iniziative intendono assumere nei confronti dell'Azienda per eliminare le cause che in questi ultimi anni hanno determinato numerosi incidenti di cui l'ultimo mortale e per sapere se non ritengano che quest'ultimo incidente riproponga in modo drammatico l'esigenza di avviare rapidamente investimenti tesi a rinnovare gli impianti tali da consentire ai lavoratori di lavorare in condizioni di sicurezza e serenità. (546)

Interrogazione Cossu - Cabras - Mereu Salvatore sull'incidente mortale avvenuto nella Società GENCORD di Macchiareddu - Assemini.

I sottoscritti,

PREMESSO CHE sempre più frequenti sono gli

infortuni sul lavoro che si verificano nelle industrie isolate, di cui alcuni, in quest'ultimo periodo, mortali quale quello avvenuto in data odierna alla GENCORD;

PREMESSO CHE, da quanto al momento risulta, le cause che hanno determinato quest'ultimo, sono da attribuire a situazioni preesistenti e già denunciate dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori della fabbrica;

RITENUTO, pertanto, che tali infortuni siano da addebitare principalmente alla utilizzazione di impianti obsoleti, nonché alla carenza di vigilanza sugli stessi da parte delle aziende e all'affidamento di tali impianti a lavoratori cui non vengono forniti gli elementi e le nozioni indispensabili per una corretta conduzione degli stessi,

CHIEDONO di interrogare gli Assessori del lavoro e dell'industria per sapere quali iniziative concrete intendano in tempi brevi adottare nei confronti delle aziende per la eliminazione delle cause che determinano tali infortuni e per conoscere se non ritengano necessario sviluppare ogni possibile azione tesa a rafforzare l'intervento degli Enti e delle Amministrazioni pubbliche abilitate alla prevenzione e alla repressione delle cause e delle situazioni che favoriscono il ripetersi di tali incidenti. (547)

Interrogazione Falchi - Marracini sulla grave sciagura verificatasi alla GENCORD.

I sottoscritti interrogano il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dell'industria per conoscere quali provvedimenti intendano assumere per assicurare ai lavoratori della GENCORD la normale minima sicurezza e protezione da rischi, nello svolgimento del loro quotidiano lavoro, vista la già denunciata pericolosità dello stato delle varie operazioni. (548)

Interrogazione Pili sulla mancata utilizzazione delle somme assegnate per le Ferrovie complementari della Sardegna e le Strade ferrate sarde e la conseguente non assegnazione delle quote per il 1988.

Il sottoscritto,

PREMESSO:

– che alle Ferrovie complementari della Sardegna ed alle Strade ferrate sarde, società che hanno in concessione servizi di trasporto in Sardegna da parte del Ministero dei trasporti, sono state assegnate complessivamente, per gli anni dal 1982 al 1987, rispettivamente lire 19.200 milioni e lire 13.100 milioni;

– che a fronte di dette assegnazioni la società Ferrovie complementari della Sardegna ha utilizzato soltanto lire 1.894 milioni, mentre l'assegnazione alle Strade ferrate sarde risulta del tutto inutilizzata;

– che a seguito di tale situazione le assegnazioni di fondo comune, già precedentemente fatte per l'anno 1988, di lire 3.044 milioni per le Ferrovie complementari della Sardegna e di lire 3.025 milioni per le Strade ferrate sarde sono state attribuite a società di altre regioni che hanno trasporti in concessione,

CHIEDE di interrogare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dei trasporti:

1) per conoscere i motivi che hanno portato alla mancata utilizzazione delle somme del fondo comune per il rinnovo degli impianti e del materiale rotabile assegnati alle società che gestiscono trasporti in concessione in Sardegna ammontanti complessivamente a lire 32.300 milioni;

2) per sapere quale sia stata la posizione dell'Amministrazione regionale sulla deliberazione del competente Comitato tecnico interministeriale che ha espresso parere favorevole alla proposta della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, di diversa destinazione delle quote 1988 per la Sardegna pari a lire 6.069 milioni con la motivazione del mancato utilizzo delle somme assegnate dal 1982 al 1987;

3) per conoscere quali azioni ritengano di porre in essere per porre fine a tale disastrosa situazione che danneggia pesantemente l'economia regionale per la mancata realizzazione di opere che avrebbero consentito l'ammodernamento di impianti obsoleti creando occupazione direttamente nella realizzazione delle opere e migliorando i servizi ancora oggi a livello di paesi sottosviluppati;

4) per sapere se intendono anche richiedere

la revoca della deliberazione che sottrae alla Sardegna lire 6.069 milioni quali quote per il 1988.

Infine il sottoscritto chiede di conoscere le proposte della Giunta regionale sul ruolo che le aziende in questione, che gestiscono i trasporti in concessione, avranno nell'ambito del Piano regionale dei trasporti che pure si chiede di conoscere.

La presente interrogazione, data la decisione del Comitato interministeriale adottata alla fine di dicembre 1987, ha carattere d'urgenza. (549)

Interrogazione Anedda, con richiesta di risposta scritta, sui lavori di riadattamento nella Villa Devoto di Cagliari.

Il sottoscritto, con riferimento ai lavori di ristrutturazione e riattamento della Villa Devoto di Cagliari, che seguono altra completa ristrutturazione e completo nuovo arredamento portati a termine non molti anni fa, che durano ormai da diversi anni con l'abbattimento di piante quasi secolari, con la distruzione del giardino e di alcune pregevoli costruzioni esistenti, chiede di interrogare il Presidente della Giunta regionale per conoscere:

1) quali siano i motivi che hanno suggerito la radicale ristrutturazione;

2) quali siano i criteri seguiti nella ristrutturazione del fabbricato e del giardino e a chi siano stati affidati la redazione del progetto e la direzione dei lavori;

3) a quanto ammontano nel complesso le spese ad oggi previste, e quelle fino ad oggi sostenute; a quanto ammontano le spese per la ristrutturazione del fabbricato, per la ristrutturazione del giardino e per l'arredamento. (550)

Interrogazione Puligheddu - Murgia - Aresti - Falchi - Marracini - Meloni - Ortu Italo - Piretta - Planetta sulla produzione della CASAR.

I sottoscritti,

PREMESSO che vengono commercializzati nei negozi della Sardegna prodotti dell'Azienda CASAR di Serramanna che risultano inscatolati fuori della Sardegna;

CONSIDERATO che non appare opportuno né

giustificato il fatto che un'azienda come la CASAR, la quale è tributaria di mutui e di contributi regionali ovviamente finalizzati allo sviluppo dell'economia della nostra Isola, investa fuori della Sardegna a detrimento delle nostre produzioni;

CONSIDERATO altresì che nell'eventuale mancanza di determinate produzioni agricole in Sardegna, sembrerebbe più opportuno che la CASAR ne favorisse nascita e crescita piuttosto che acquistare tali prodotti fuori dell'Isola,

CHIEDONO di interrogare l'Assessore dell'industria per sapere se non ritenga di dover intervenire, nelle forme e nei modi dovuti, per segnalare alla CASAR l'insoddisfazione dell'Amministrazione regionale nei confronti della sua politica industriale e commerciale. (551)

Interrogazione Puligheddu - Murgia - Aresti - Falchi - Marracini - Meloni - Ortu Italo - Piretta - Planetta, con richiesta di risposta scritta, sullo stato attuale della Ortogela ex Solis di Siniscola e sulle eventuali iniziative di ripresa produttiva.

I sottoscritti,

PREMESSO che ormai da anni, dopo i numerosi e non sempre limpidi tentativi di metterla in attività, sulla Ortogela (ex Solis) di Siniscola sembra essere calato il silenzio più completo;

CONSIDERATO che la società della GEPI, la quale ha in carico gli ex-dipendenti della fabbrica, la Sardaderiver, che mantiene in Siniscola una sede con tre impiegati, non sembra in questi anni abbia svolto altra funzione se non quella di provvedere al pagamento dell'indennità di cassa integrazione,

CHIEDONO di interrogare gli Assessori dell'industria e del lavoro per conoscere quale sia l'assetto proprietario attuale della Ortogela (ex Solis), se siano a loro conoscenza (e, nel caso, quali siano) iniziative tese alla messa in attività della fabbrica, se queste siano o no volte al recupero delle maestranze in cassa integrazione e, infine, quale ruolo svolga in tali ipotetiche iniziative la Sardaderiver. (552)

Interrogazione Dadea - Orrù - Cuccu - Moi sull'esito dell'incontro tra le organizzazioni dei

lavoratori e i rappresentanti dell'ENI in merito alla situazione creatasi nello stabilimento ENI-CHEM-fibre di Ottana.

I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dell'industria per conoscere quali ulteriori atti intendano porre in essere per far recedere l'ENI dall'arrogante, pregiudiziale ed immotivato rifiuto, manifestato nell'incontro di sabato 19 dicembre nella sede dell'ASAP di Cagliari, a volere revocare il provvedimento di cassa integrazione guadagni per i 171 lavoratori dello stabilimento di Ottana quale atto preliminare ed indispensabile a ricreare relazioni normali e corrette tra i rappresentanti dei lavoratori e l'azienda.

Tale rifiuto appare ancora più incomprensibile visto che nell'incontro del 17 dicembre, tra il Ministro delle Partecipazioni statali con la delegazione dei parlamentari sardi e con lo stesso Presidente della Giunta regionale, si erano poste le condizioni per una ripresa costruttiva della trattativa e per un sollecito superamento dei provvedimenti di cassa integrazione.

Si chiede inoltre di conoscere quali iniziative si intendano porre in atto nei confronti dell'ENI e dello stesso Governo nazionale per condannare le gravissime dichiarazioni che sarebbero state rilasciate da un rappresentante dell'ENI, durante l'incontro con le organizzazioni sindacali, dove si minacciava un anacronistico ed irresponsabile intervento esterno, verosimilmente delle forze dell'ordine, contro le azioni di lotta che i lavoratori di Ottana stanno, con grande senso di responsabilità, portando avanti. (553)

Interrogazione Tamponi - Baghino - Secci - Loretto - Manunza - Onida sul trasferimento in proprietà agli assegnatari degli alloggi di edilizia residenziale pubblica da parte degli istituti autonomi per le case popolari della Sardegna.

I sottoscritti chiedono all'Assessore regionale dei lavori pubblici che esamini con ogni attenzione il problema, che interessa non poche famiglie, sulla possibilità di trasferimento in proprietà agli attuali assegnatari di alloggi di edilizia

residenziale pubblica da parte degli istituti autonomi per le case popolari della Sardegna, previsto dall'articolo 15 della legge 8 agosto 1977, n. 515, di una quota pari al 15 per cento del loro patrimonio abitativo.

Poiché un'operazione di trasferimento di questo tipo presuppone una esplicita autorizzazione, in attesa che la Regione adotti una propria legge che disciplini per l'alienazione dei predetti alloggi, gli interroganti chiedono che l'Assessorato dei lavori pubblici si attivi diramando una tale disposizione ai sensi del già citato articolo 15 della legge statale 8 agosto 1975, n. 515.

A parere degli interroganti una iniziativa assessoriale nella direzione indicata stimolerebbe gli IACP ad esaminare la situazione e la consistenza del proprio patrimonio e verificare, anche per una migliore gestione dello stesso patrimonio, quali siano, nel complesso, le abitazioni da dare subito in cessione a titolo di proprietà agli attuali assegnatari che li hanno in regime di affitto. Rimane inteso che lo stesso Assessorato dovrebbe assicurare la prevista autorizzazione ai termini di legge.

Una tale operazione consentirebbe a tutti i soggetti interessati un beneficio: agli attuali assegnatari che godrebbero di varie facilitazioni nella valutazione del valore dell'alloggio e nel pagamento dello stesso; agli IACP che ricupererebbero somme non indifferenti da riutilizzare per i fini istituzionali.

Per queste ragioni gli interroganti chiedono un intervento urgente per la soluzione del problema prospettato. (554)

Interrogazione Moi - Atzori Villio - Dadea - Lai su un programma di acquisizione al Monte pascoli di un'area in agro di Villanovatulo.

I sottoscritti rilevano che dalla Cooperativa agricola "Stuppara" fu proposta per l'acquisizione al Monte pascoli, un'area di oltre 400 ettari in agro di Villanovatulo.

L'utilizzo dell'area in questione è condizione necessaria perché la Cooperativa conquisti stabili prospettive di lavoro, la sua acquisizione è finalizzata anche alla creazione di un comprenso-

rio adeguato per la realizzazione del piano di valorizzazione agro-pastorale di Villanovatulo.

Ai primi di giugno del 1986 l'ERSAT ha inviato l'apposita delibera al Presidente della Giunta regionale per la definitiva approvazione.

Tutto ciò premesso e considerato che l'iniziativa rientra perfettamente nelle finalità istitutive del Monte pascoli, a suo tempo individuato come parte integrante e fondamentale della riforma agro-pastorale, i sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente della Giunta regionale per conoscere i motivi per cui non è stata ancora approvata la citata delibera ERSAT per la cui attuazione c'è grande attesa da parte della popolazione e del Comune di Villanovatulo, il quale, essendo povero di terra pubblica, si vedrebbe arricchito di una rilevante porzione di territorio pubblico. (555)

Interrogazione Sciolla - Orrù - Dadea - Lai - Pes - Serri - Ortu Velio sulla carenza di personale negli uffici del medico provinciale di Cagliari e sui conseguenti gravissimi ritardi nell'istruttoria delle pratiche.

I sottoscritti,
RILEVATA la grave situazione di disagio esistente presso gli uffici del medico provinciale di Cagliari a causa della carenza di personale, del tutto insufficiente rispetto all'attività da espletare;
CONSTATATO CHE, per tale motivo, risultano ancora non fascicolate tutte le pratiche successive al giugno 1986, per cui per ben 30.000 pratiche non è neppure iniziata la fase preliminare di istruttoria,
CHIEDONO di interrogare l'Assessore regionale alla sanità per conoscere quali iniziative intenda adottare per l'adeguato potenziamento di tali uffici. (556)

Interrogazione Puligheddu - Murgia - Aresti - Falchi - Marracini - Meloni - Ortu Italo - Piretta - Planetta sul ventilato trasferimento in Sardegna degli F16 di stanza a Torrejon in Spagna.

I sottoscritti,
PREMESSO CHE tra i governi statunitense e spa-

gnolo è stato raggiunto l'accordo che prevede entro tre anni lo smantellamento della base americana di Torrejon e il trasferimento degli aerei militari F16;

CONSIDERATO CHE notizie raccolte in ambienti del Ministero della difesa italiano ventilano la possibilità che tali aerei siano trasferiti, insieme agli addetti al loro uso e manutenzione, alla base aerea di Decimomannu,

CHIEDONO di interrogare il Presidente della Giunta regionale per sapere se non ritenga di intervenire ufficialmente presso il Governo italiano per pretendere da esso una smentita certa e credibile di tali voci e per significare ad esso la preoccupazione dei sardi che anche questa volta la Sardegna sia scelta per accentuare il già intollerabile peso della presenza militare. (557)

Mozione Planetta - Puligheddu - Aresti - Falchi - Marracini - Meloni - Murgia - Piretta - Ortu Italo sull'allontanamento della base USA di La Maddalena.

IL CONSIGLIO REGIONALE

PREMESSO CHE gli accordi firmati a Washington dal segretario generale del PCUS Gorbaciov e dal presidente degli USA per la distruzione di euromissili al di là del valore intrinseco dei provvedimenti di disarmo, acquistano una enorme valenza in termine di allentamento delle tensioni internazionali;

CONSIDERATO CHE la Sardegna ha pagato e paga in maniera sproporzionata ad altri territori dello Stato e dell'Europa l'asserita necessità di far fronte al pericolo costituito dall'armamento dei paesi del Patto di Varsavia;

ATTESO CHE, non solo grandi estensioni di territorio sono sottratte al libero uso da parte dei sardi, ma anche che una proterva politica coloniale da parte del Governo italiano tende ad accrescere il peso delle servitù militari;

ATTESO altresì che, in presenza di un'atmosfera di reciproca fiducia tra i due più grandi stati del mondo detentori dei massimi arsenali bellici, la persistente occupazione militare della Sardegna, per la quantità e la qualità delle basi, diminuisce

la sua funzione di deterrente nei confronti della presenza sovietica nel Mediterraneo e rischia, invece, di trasformarsi in gigantesco strumento di "politica delle cannoniere" contro i popoli nord-africani e del vicino Oriente;

CONSIDERATO ancora che, con ordine del giorno, votato all'unanimità il 7 novembre 1984, il Consiglio comunale di La Maddalena ha invano sollecitato il Governo italiano affinché intervenisse per l'immediato allontanamento delle navi USA dall'arcipelago maddalenino, dimostrando così, fra l'altro, il non gradimento popolare di quello che è stato contrabbandato come puro e semplice "punto di approdo" e che si è invece trasformato in vera e propria base militare;

CONSIDERATO altresì che, come più volte messo in rilievo, la base di La Maddalena non fa parte dell'alleanza cui partecipa lo Stato italiano ma è di proprietà di uno Stato singolo che la utilizza per scopi non necessariamente collegati alla politica e agli interessi dello Stato italiano e tantomeno della Sardegna;

RILEVATO come a nessuno possa sfuggire, soprattutto nel nuovo clima di distensione, che l'allontanamento della base USA, benché non risolutivo del problema sempre grave della ossessiva presenza militare in Sardegna, possa rappresentare insieme un contributo all'allentamento della tensione internazionale e un, sia pur parziale riconoscimento del diritto del popolo sardo a decidere dell'utilizzo del proprio territorio nazionale e vada nel senso del rispetto degli impegni assunti dal Governo italiano per una "riduzione qualitativa e quantitativa dei gravami e delle servitù militari nell'Isola";

impegna la Giunta regionale

1) ad intervenire immediatamente presso il Governo italiano perché venga rescisso l'accordo intervenuto nel 1972 con il Governo di Washington e perché venga quindi smantellata la base americana di La Maddalena, disponendo l'allontanamento del contingente militare americano;

2) a sollecitare al Governo italiano un incontro per stabilire i tempi e le modalità della riduzione delle servitù e dei vincoli militari gravanti sulla Sardegna e per verificare lo stato degli impegni a

suo tempo assunti con la Regione sarda;

3) a promuovere una conferenza internazionale sulla pace nel Mediterraneo con lo scopo di verificare la situazione venutasi a creare negli stati della regione dopo gli accordi tra Mosca e Washington e di studiare, con i rappresentanti delle regioni europee maggiormente gravate da servitù militari, comuni iniziative per la pace e il disarmo. (66)

Mozione Ruggeri - Serri - Orrù - Atzori Villio - Canalis - Cocco - Cuccu - Dadea - Ladu Leonardo - Lai - Lorelli - Moi - Ortu Velio - Palmas - Pes - Porcu - Pubusa - Sciolla - Uras sul trasferimento della Manifattura Tabacchi dalla Città di Cagliari nell'area industriale e sul passaggio alla Regione dell'area dismessa.

IL CONSIGLIO REGIONALE

PREMESSO CHE:

— la Manifattura Tabacchi di Cagliari occupa 261 persone e costituisce una realtà produttiva profondamente radicata nel tessuto sociale, culturale e nella storia di questa città;

— l'attuale situazione di degrado all'interno della fabbrica ha determinato negli ultimi anni un calo progressivo delle capacità produttive ed il mancato raggiungimento delle quote di produzione assegnate dalla programmazione nazionale alla Manifattura Tabacchi di Cagliari;

— questa condizione può essere la premessa per un ridimensionamento o persino per la chiusura della fabbrica in quanto non competitiva nel quadro di un rilancio dell'intero settore, oggi caratterizzato da una crisi di mercato del prodotto italiano;

SOTTOLINEATO che non appare compatibile ed economicamente valida l'ipotesi di investimenti per nuove tecnologie al fine di ottimizzare l'utilizzo delle attuali strutture, in quanto la totale inadeguatezza dei locali e della loro utilizzazione non consente di migliorare le condizioni di lavoro e di produzione; inoltre alcune visite ispettive della Unità sanitaria locale n. 20 hanno rilevato l'esistenza di gravi situazioni di pericolo per la salute dei lavoratori, colpiti da numerose malattie pro-

fessionali (in particolare dovute al rumore, ma non solo), e queste condizioni di lavoro sono cause di una permanente conflittualità tra i lavoratori e la direzione dell'azienda;

RILEVATO che la Manifattura Tabacchi è situata nel cuore del centro storico di Cagliari, in una zona ad alta densità di abitazioni, pubblici uffici, centri commerciali e finanziari e appare del tutto incompatibile la permanenza dentro la città di una fabbrica che lavora materie prime nocive creando problemi di carattere igienico-sanitario e una situazione di inquinamento ambientale;

RICORDATO che la Manifattura Tabacchi è stata costretta a non utilizzare un inceneritore di un centinaio di milioni per le proteste degli abitanti del quartiere giustamente preoccupati ed allarmati dall'ulteriore inquinamento causato dai fumi e dalle ceneri e deve trasportare altrove i rifiuti di lavorazione da smaltire con un aggravio di costi di gestione;

CONSIDERATE le molteplici potenzialità d'uso di una struttura come questa (insiste su una superficie di 16.496 mq., l'area coperta è di 10.433 mq. e la superficie utilizzabile è di 20.323 mq.) situata nel centro storico, in prossimità della nuova sede del Consiglio regionale, del capoluogo della Sardegna che non ha strutture culturali polivalenti adeguate al ruolo e alla sua storia da sempre strettamente immersa nelle vicende europee e mediterranee, in una zona di estremo interesse storico-scientifico in quanto sono attestate pluristratificazioni dal periodo punico fino a quello medioevale (in particolare una necropoli, una basilica cimiteriale e un impianto Vittorino proprio nell'area della Manifattura Tabacchi);

PRECISATO che il trasferimento e il nuovo impianto dell'azienda della Manifattura Tabacchi nell'area industriale, richiesto da tempo unitariamente dalle organizzazioni sindacali, è diventata una operazione non più dilazionabile per garantire la salubrità dell'ambiente di lavoro, l'aumento della produttività con l'utilizzo di nuove tecnologie e lo sviluppo dei livelli occupazionali; inoltre, nella localizzazione proposta, la dotazione già esistente di servizi generali per le imprese (inceneritore, ecc.), la prossimità del porto canale, le ipotesi di realizzazione di un punto franco costituiscono elementi indubbiamente positivi per ga-

rantire competitività e nuovi sbocchi di mercato;

TUTTO CIO' PREMESSO,

impegna la Giunta regionale

– a mettere in atto, al più presto, le opportune iniziative nei confronti dell'Azienda autonoma dei monopoli di Stato per avviare le trattative in merito alle procedure, alle modalità e ai tempi del trasferimento della Manifattura Tabacchi nell'area industriale di Cagliari;

– a concertare con il competente Ministero delle Finanze, in ottemperanza con il dettato dell'articolo 14 dello Statuto, in base al quale "la Regione, nell'ambito del suo territorio, succede nei beni e diritti patrimoniali dello Stato di natura immobiliare e in quelli demaniali", il passaggio del complesso delle Manifatture Tabacchi alla Regione;

– a definire in collaborazione con la Provincia e il Comune di Cagliari un progetto complessivo di utilizzo e di gestione dell'area per finalità sociali e culturali adeguate e rispondenti alle crescenti esigenze di cultura e di associazione della Città e dell'intera Isola. (67)

Mozione Mereu Salvatorangelo - Cabras - Cossu - Oggiano - Pili su iniziative tese a sviluppare al massimo le potenzialità economico-produttive del turismo isolano.

IL CONSIGLIO REGIONALE

PRESO ATTO CHE un altro anno positivo, il 1987, conferma dopo l'eccezionale risultato del 1986 il sempre più crescente interesse dei turisti per la Sardegna. Infatti con circa cinque milioni e cinquecentomila presenze ed oltre novecentocinquanta arrivi, i primi otto mesi del 1987 hanno fatto registrare una crescita del movimento turistico rispettivamente del 10,45 per cento e del 7,15 per cento rispetto al corrispondente periodo del 1986. Il dato è quanto mai significativo in relazione al fatto che il 1986 fu da tutti considerato un anno record nel quale si registrò in assoluto l'aumento più rilevante di presenze registrato ne-

gli ultimi dieci anni;

CONSIDERATO CHE lo svilupparsi progressivo dell'attività e delle presenze nel settore turistico manifestatosi ormai in modo irreversibile negli ultimi anni pone all'attenzione della Regione in termini nuovi la problematica ad esso collegata. In particolare, accanto ad una rinnovata e convinta azione di salvaguardia e tutela del patrimonio ambientale della Regione operata in questi anni, si pone l'esigenza di soddisfare una crescente e qualificata domanda di insediamenti rivolti al soddisfacimento delle richieste esterne, sempre più indirizzate verso nuove forme di organizzazione dell'offerta che superano la vecchia e tradizionale concezione della struttura ricettiva del passato. A fronte di tale situazione la Regione si presenta con strumenti insufficienti e non in grado di rispondere in termini rapidi ed efficaci alla nuova domanda.

Non sono certo le norme sul credito alberghiero vigenti e l'attuale organizzazione degli enti operanti nel settore e dello stesso Assessorato competente gli strumenti adeguati. Accanto ad una revisione delle norme di incentivazione finanziaria occorre affrontare un nuovo schema organizzativo della struttura pubblica del settore in grado di muoversi ed operare con dinamismo ed efficacia e di confrontarsi alla pari con l'agguerrita concorrenza nazionale ed internazionale, superando gli eccessi di burocratismo e rivolgendo l'attenzione verso forme di agenzia e società mista pubblico-privato per la incentivazione e promozione del settore.

A questo fine il recente disegno di legge varato dalla Giunta fornisce un primo importante contributo, con le necessarie correzioni e approfondimenti, soprattutto se accompagnato da una nuova disciplina di incentivazione finanziaria; **RITENUTO** un versante importante il rapporto con gli enti locali per le necessarie intese, nel rispetto delle prerogative dei diversi poteri, da ricercarsi ai fini di un reale e programmato sviluppo.

L'esperienza passata infatti non è stata positiva a questo riguardo. Ciononostante, poiché il turismo costituisce uno degli assi portanti della nostra "3^a Rinascita", devono essere individuati strumenti politici e amministrativo-legislativi che

consentano alla Regione di attuare gli obiettivi di sviluppo assunti superando la sterile disputa di tipo urbanistico quando gli interessi economici e sociali in gioco travalicano la dimensione comunale, come spesso avviene in questo campo.

L'accordo di programma previsto in altri casi può costituire un valido riferimento su cui lavorare per mettere a punto uno strumento utile ai fini dello sviluppo, introducendo le necessarie modifiche ed integrazioni alla legislazione urbanistica regionale per rendere operativi e vincolanti per tutti i contenuti dell'accordo stesso;

RITENUTO inoltre come abbia assunto un significato di grande rilievo la politica di sviluppo del marketing dei prodotti agricoli e artigianali sardi posta in essere con risultati soddisfacenti dai competenti Assessorati ciò in particolare per il completamento dell'immagine Sardegna e per la valorizzazione dei prodotti tipici, segmento essenziale della ricca e complessa possibile offerta turistica regionale;

ATTESO come in materia di trasporti, segmento nevralgico di una politica di sviluppo turistico, il confronto sviluppatosi in questi anni ha spesso travalicato i reali termini del problema attardandosi sulla disputa sterile dei conflitti di competenza. Mentre diveniva fondamentale ed è ormai sempre più attuale impegnarsi per realizzare la "certezza" del trasporto in termini di arrivo e partenza durante l'arco di tempo interessante la stagione turistica. A questo riguardo il perseguimento dell'obiettivo dell'unico punto di sbarco dei passeggeri in corrispondenza della tratta marittima più breve, se accompagnata da una accorta politica di trasporti ed infrastrutture interne, può sicuramente costituire un utile e importante terreno sul quale realizzare una importante sinergia fra Stato e Regione finalizzata alla soluzione del problema. Se inoltre si considera l'importante sviluppo del trasporto aereo, non solo esterno ma anche interno, verificatosi e prevedibile per i prossimi anni si aggiunge un altro importante tassello per la definitiva composizione del mosaico trasporti,

impegna la Giunta regionale

a costituire un gruppo operativo composto da: Presidenza, Assessorati competenti per turismo, tra-

sporti, assetto del territorio, ambiente, pubblica istruzione ed urbanistica, coordinato dalla Presidenza o per essa dall'Assessore del turismo che assuma il compito di predisporre entro tre mesi una organica proposta di intervento articolata per provvedimenti amministrativi, finanziari, legislativi, capace nel breve e medio periodo di incidere positivamente sulla realtà del settore al fine di svilupparne al massimo le potenzialità economico-produttive. (68)

Mozione Puligheddu - Murgia - Aresti - Falchi - Marracini - Meloni - Ortu Italo - Piretta - Planetta sulle violazioni dei diritti della popolazione civile nei territori occupati, compiute dal governo israeliano nei confronti dei palestinesi della striscia di Gaza e Cisgiordania.

IL CONSIGLIO REGIONALE

CONSIDERATO che in Palestina da mesi l'esercito d'occupazione israeliano sta operando una violenta repressione, che è costata già decine di morti, centinaia di feriti e che si manifesta anche attraverso arresti, pestaggi di massa, espulsione di civili palestinesi dai territori occupati e il profanante disprezzo dei sentimenti religiosi della nazione occupata;

CONSIDERATO che, nonostante la generale condanna internazionale e la recente risoluzione del Consiglio di sicurezza dell'ONU per una immediata cessazione di ogni forma di violenza, il governo di Tel Aviv continua nella sua sciagurata e ottusa opera di intimidazione di massa nel vano tentativo di avere la meglio sull'inalienabile diritto della nazione palestinese alla costituzione del proprio Stato;

ATTESO che questa condotta irresponsabile del governo israeliano allontana, sino al rischio dell'impossibilità, ogni soluzione negoziata della questione palestinese e che questa, comunque, non può non sfociare nel riconoscimento del diritto del popolo palestinese, così come di ogni altro popolo, all'autodeterminazione;

CONSIDERATO che l'Organizzazione per la liberazione della palestina si sta rivelando come unica e legittima rappresentante del popolo pale-

stinese;

VALUTATE le richieste esplicitamente rivolte alle istituzioni dal Comitato di solidarietà con il popolo palestinese, di recente costituitosi a Cagliari; ESPRIMENDO al popolo palestinese la solidarietà del popolo sardo e al governo di Tel Aviv netta condanna del suo operato nei territori occupati in quanto il diritto inalienabile del popolo e dello Stato di Israele alla sicurezza dei propri confini non può assolutamente prevedere e giustificare una politica di violazione sistematica dei diritti dei popoli sanciti dai trattati internazionali e sottoscritti anche dallo Stato di Israele,

impegna la Giunta regionale

– a rappresentare al Governo italiano l'auspicio del popolo sardo affinché esso esprima una politica attiva finalizzata a far cessare le violazioni sui diritti delle popolazioni civili, compiute dal governo israeliano, affinché arrivi presto il riconoscimento ufficiale dell'OLP quale unica, legittima rappresentante del popolo palestinese e interprete del suo diritto all'autodeterminazione;

– a sollecitare il Governo italiano perché contribuisca a restituire la sicurezza e la pace nel mare Mediterraneo, rendendosi anch'esso promotore di una conferenza internazionale sul Medio Oriente sotto l'egida dell'ONU nella convinzione che larga parte del futuro della Sardegna sia legato alle prospettive di pace, cooperazione e solidarietà fra tutti i popoli che in esso si affacciano. (69)

Mozione Floris - Ladu Salvatore - Asara - Atzeni - Atzori Angelo - Baghino - Becciu - Deiana - Dettori - Fadda Paolo - Isoni - Loretto - Manunza - Moretti - Mulas - Mura - Onida - Oppi - Randazzo - Saba - Secci - Sechi - Serra Pintus - Soro - Tamponi - Tidu - Zurru sulla politica dell'emigrazione e sulla predisposizione della Terza Conferenza regionale dell'emigrazione.

IL CONSIGLIO REGIONALE

CONSTATATO che a distanza di sei anni dalla celebrazione dell'ultima Conferenza regionale dell'emigrazione tenutasi a Nuoro dal 30 ottobre

al 1° novembre 1981, molti dei problemi allora sollevati e discussi non hanno trovato una soluzione soddisfacente e che quindi il mondo dell'emigrazione subisce ancora, dopo molte, tante promesse andate a vuoto, una incomprensibile sofferenza e delusione;

RITENUTO che dalle proposte emerse dai documenti approvati dalle tre Commissioni di lavoro hanno particolare rilevanza quelli riguardanti le possibilità di sviluppo dell'Isola che nelle ipotesi programmatiche esposte dall'allora Giunta regionale di sinistra doveva passare attraverso l'adozione di un piano generale di sviluppo, un bilancio pluriennale nonché sull'utilizzo pieno delle risorse provenienti dal sistema delle partecipazioni statali, le cui strutture industriali presenti in Sardegna andavano adeguate ai nuovi processi produttivi per renderle concorrenziali sul mercato nazionale ed internazionali senza, peraltro, procedere a riduzioni dei livelli occupativi;

CONSTATATO, inoltre, che il risanamento dell'industria e la difesa dell'occupazione deve avere un'alternativa nello sviluppo e rilancio del settore agricolo, puntando all'abbassamento del deficit del bilancio agro-alimentare, al potenziamento del turismo, dell'edilizia, dell'artigianato e della piccola industria, con la contemporanea soluzione dei nodi strategici dei trasporti, dell'energia e del credito;

ACCERTATA la disponibilità del mondo dell'emigrazione a contribuire al necessario processo di accumulazione di risorse finanziarie da utilizzare in Sardegna per l'avvio di nuove intraprese industriali soprattutto nel settore manifatturiero, a condizione che vengano individuate forme appropriate di incentivazione che consentano tale processo unitamente a quello dell'utilizzo di sperimentate capacità di imprenditorialità presenti fra gli emigrati;

RILEVATO che la proposta triangolare: Consulta - Giunta - Istituti di credito per realizzare il meccanismo delle rimesse per contribuire al processo di accumulazione non è stata mai avviata;

RICONOSCIUTA valida l'esigenza manifestata dalle rappresentanze degli emigrati di garantire e sviluppare la partecipazione costante dell'emigrazione, alle scelte e agli indirizzi economici della Sardegna e che questa richiesta non ha trovato, si-

nora, forme adeguate di accoglienza;

CONSTATATO che le richieste di modifica della legge regionale n. 36 del 1977, non hanno trovato accoglienza in una delle parti più significative: quella dell'affidamento della Presidenza della Consulta regionale dell'emigrazione ad una persona espressa dal mondo dell'emigrazione, privando l'intera rappresentanza dell'emigrazione, di un reale riconoscimento ed esercizio di poteri per poter così contrastare e controllare rigidamente la Consulta;

RILEVATO, inoltre, che l'Assessore del lavoro ha proceduto alla costituzione, arbitraria, della segreteria della Consulta, privando in tal modo tale organismo di ogni possibilità di funzionare in quanto a questo Ufficio sono stati affidati non solo compiti di natura amministrativa ma addirittura la gestione di tutte le norme regionali in favore degli emigrati;

CONSIDERATO che all'interno del mondo dell'emigrazione esiste la disponibilità, dichiarata, perché vengano studiate forme promozionali di diffusione dei prodotti sardi e del turismo, mediante l'utilizzo delle strutture dei Circoli e delle Leghe e che in questa direzione, pur sollecitata, la Giunta regionale non ha predisposto alcuno studio per passare ad una fase di sperimentazione prima, e poi a quella operativa;

ACCERTATO anche che, in sede di applicazione del disciplinare per le Leghe e per i Circoli approvato nel 1984, sono stati adottati provvedimenti di carattere chiaramente clientelare nel finanziamento dei Circoli, che risultavano sconosciuti perfino alle Leghe;

RILEVATO che, per ovviare ad inconvenienti come quelli lamentati, si sarebbe dovuto costituire una Commissione interassessoriale per i problemi dell'emigrazione, come era stato esplicitamente richiesto nella seconda Conferenza regionale dell'emigrazione di Nuoro;

CONSTATATO, inoltre, che negli ultimi tempi si è instaurato un clima di tensione tra Regione e i Circoli e Leghe degli emigrati, legato a volte a cause contingenti e più spesso a mancanza di attenzione verso il mondo dell'emigrazione del quale è segno l'assenza di indicazioni, nelle dichiarazioni programmatiche del Presidente Melis, delle memorie presentate dai Presidenti delle Leghe;

ACCERTATO che alle speranze e alle attese del mondo dell'emigrazione non è stata data adeguata risposta da parte della Giunta regionale nel suo complesso ed in specie da parte del competente Assessorato del lavoro e che pertanto si rende necessaria una verifica collegiale tra la Regione e il mondo dell'emigrazione per verificare lo stato dei rapporti, l'attuazione delle richieste a suo tempo avanzate e quelle rimaste inevase,

impegna la Giunta regionale

1) a rendere edotto il Consiglio regionale dello stato di attuazione delle richieste emerse a conclusione della seconda Conferenza dell'emigrazione che si è tenuta a Nuoro nell'ottobre del 1981, ed in particolare:

a) se abbia trovato pratica attuazione l'approntamento di strumenti operativi che consentissero, pur nella difficile situazione occupativa, un qualche reinserimento degli emigrati nella loro realtà di origine tenendo conto del bagaglio di esperienze professionali e manageriali da essi maturati;

b) se siano state adottate misure legislative a favore degli emigrati che prevedessero provvidenze in conto capitale, prestiti agevolati di impianto e di esercizio per intraprese nel settore agricolo, artigianale, turistico e commerciale;

c) se sia stata presa in esame la possibilità della costituzione di un fondo specializzato al conseguimento del fine di un più facile rientro degli emigrati;

d) in qualche misura e con quali modalità ed in quali termini numerici sono stati erogati mutui a tasso agevolato per l'acquisto delle case;

e) se nella programmazione dell'attività di formazione professionale abbia avuto una qualche rilevanza l'esigenza di riqualificazione degli emigrati che avessero manifestato l'intenzione di rientrare nella loro terra;

2) ad informare il Consiglio su quale seguito abbia avuto la proposta di utilizzare le rimesse degli emigrati per costituire un fondo per essere utilizzato alla creazione di iniziative di sviluppo a cui fossero interessati gli stessi emigrati e se sia stato dato il via all'incontro triangolare Giunta regionale, Istituti di credito, rappresentanti dell'emigra-

zione;

3) ad accertare se nella predisposizione dei programmi straordinari di intervento realizzati con i fondi della legge n. 268 del 1974 (2° Piano di rinascita) siano stati sentiti i rappresentanti dell'emigrazione sarda all'estero;

4) perché la Giunta regionale si dia carico di presentare una iniziativa legislativa affinché la presidenza della Consulta per l'emigrazione venga affidata ad un rappresentante espresso dal mondo degli emigrati;

5) ad evitare che un organo amministrativo, come la segreteria della Consulta - creato, peraltro, in modo arbitrario senza il conforto di una norma di legge - interferisca nell'attività della Consulta, privata praticamente della gestione delle competenze affidatele dalla legge;

6) ad attuare forme promozionali in collaborazione con i Circoli e le Leghe per la conoscenza e diffusione dei prodotti sardi all'estero, realizzando in collaborazione con i competenti organi dello Stato mostre di prodotti tipici regionali finalizzati alla commercializzazione dei prodotti;

7) a predisporre una revisione del disciplinare per le Leghe ed i Circoli all'estero, con il concorso della Consulta e della competente Commissione consiliare, ai fini di stabilire criteri certi per il riconoscimento dei Circoli e la costituzione delle Leghe, nonché per la fissazione di parametri oggettivi ai fini dell'erogazione dei contributi;

8) a procedere alla costituzione del comitato interassessoriale per i problemi della emigrazione al fine di evitare interventi sporadici e alla formulazione di una politica organica e complessiva per il mondo degli emigrati;

9) a dare precise e puntuali risposte in ordine a numerose richieste su iniziative pendenti dinanzi al Parlamento e che interessano gli emigrati (voto degli emigrati all'estero, formazione scolastica dei figli degli emigrati, conservazione della cittadinanza, istituzione del Consiglio generale dell'emigrazione, riforma dei comitati consolari, meccanizzazione degli uffici consolari);

10) alla convocazione della Terza Conferenza per l'emigrazione per la tanto auspicata verifica di tutti gli accordi, impegni presi con gli emigrati nella Seconda Conferenza dell'emigra-

zione di Nuoro, previa adeguata preparazione e presa di contatto con le rappresentanze delle organizzazioni sindacali e politiche nonché di quelle degli emigrati. (70)

Mozione Serri - Orrù - Atzori Villio - Canalis - Cocco - Cuccu - Dadea - Ladu Leonardo - Lai - Lorelli - Moi - Ortu Velio - Palmas - Pes - Porcu - Pubusa - Ruggeri - Sciolla - Uras sulla politica di repressione israeliana nei territori arabi occupati e sulla inderogabile necessità del riconoscimento del diritto del popolo palestinese alla propria autodeterminazione.

IL CONSIGLIO REGIONALE

RICORDATO che negli ultimi tempi la politica del governo israeliano nei territori arabi occupati vede l'infittirsi della più dura e violenta repressione militare nei confronti della popolazione palestinese;

CONSIDERATO che il Consiglio di sicurezza dell'ONU ha condannato il comportamento di Israele, con due risoluzioni approvate all'unanimità il 22 dicembre 1987 e il 5 gennaio 1988, mettendo in evidenza, tra l'altro, la violazione della Convenzione di Ginevra del 1949, relativa alla protezione dei civili territori soggetti ad occupazione militare;

SOTTOLINEATO che l'assurda e irrazionale politica di repressione israeliana costituisce un impedimento ad ogni soluzione negoziale che abbia al centro il riconoscimento del diritto fondamentale del popolo palestinese alla propria autodeterminazione;

RICORDATO che Israele ha diritto all'esistenza come Stato sovrano e parimenti inalienabile è il

diritto del popolo palestinese a vivere in uno Stato sovrano, secondo il dettato delle Nazioni Unite, e che solo questa soluzione può garantire la pace in Medio Oriente in quanto fondata sul diritto internazionale e sul rispetto dei diritti dei popoli,

TUTTO CIO' PREMESSO

IL CONSIGLIO REGIONALE

esprime la più ferma condanna per le gravissime violazioni dei diritti umani e la sua solidarietà al popolo palestinese così duramente colpito,

impegna la Giunta regionale

– a sollecitare l'intervento del Governo italiano presso le autorità israeliane affinché cessi la repressione nei territori arabi occupati e affinché venga immediatamente ripristinato il rispetto dei diritti civili della popolazione palestinese;

– a rappresentare al Governo italiano l'indifferibile necessità del riconoscimento dell'Organizzazione per la liberazione della Palestina come unica e legittima rappresentante del popolo palestinese;

– a sollecitare l'impegno del Governo italiano per la convocazione di una conferenza internazionale che contribuisca alla risoluzione dei conflitti armati che coinvolgono i Paesi dell'area mediterranea e alla costruzione di condizioni di sicurezza e di pace indispensabili per assicurare anche alla Sardegna prospettive di sviluppo nella solidarietà e nella cooperazione tra i popoli del mar Mediterraneo. (71)