

CCCXLIII SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

MARTEDI' 22 APRILE 1969

Presidenza del Presidente DETTORI

Indi

del Vicepresidente TORRENTE

I N D I C E

Progetto del quarto programma esecutivo (1967-1969) del Piano di rinascita economica e sociale della Sardegna. (Continuazione della discussione):

RAGGIO	7638
PEDRONI	7653
ABIS, Assessore alla rinascita	7653

La seduta è aperta alle ore 11 e 05.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Defraia ha chiesto 10 giorni di congedo per motivi di salute. Se non vi sono osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Continuazione della discussione del progetto del quarto programma esecutivo (1967-1969) del Piano di rinascita economica e sociale della Sardegna.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del quarto programma esecutivo (1967-1969) del Piano di rinascita della Sardegna.

E' in discussione la Sezione terza del Capitolo II, alla quale sono stati presentati, a firma degli Assessori Abis, Ghinami, Contu Felice tre emendamenti che, come i colleghi ricordano, sono stati già illustrati dall'Assessore Abis nel suo ultimo intervento. Se ne dia lettura.

NIOI, Segretario:

«Cap. II - Sez. 3^a - Par. 3.4 - Pag. 150: Le parole «Così pure uno stanziamento di 500 milioni...» sono sostituite con le seguenti: «Così pure uno stanziamento di 230 milioni...». (65)

«Cap. II - Sez. 3^a - Par. 3.9 - Pagg. 150-157: "L'emendamento 22 viene soppresso e si ripristina il testo del proponente"». (66)

«Cap. II - Sez. 3^a - Par. 3.9 - Pagg. 153-154-155-156. A pag. 153: "Comprensorio n. 3. Sono soppressi i commi 2, 3 e 4 (relativi all'aeroporto, alla valorizzazione della zona turistica di Porto Frailis e S. Gemiliano e alla valorizzazione della zona turistica di Barisardo e di S. Maria Navarrese). E' ripristinato il testo del proponente relativo a 'Aeroporti'". A pag. 154: "Comprensorio n. 4. Sono sop-

pressi: il 2° comma, relativo alla formazione di uno sbocco a mare nella zona Peschiera S. Giovanni (Muravera); il 3° comma relativo all'abolizione dell'intervento per l'approvvigionamento idrico del comprensorio n. 4 (tratto costiero Torre Fenugu - Capo Ferrato - 1° lotto); il 4° comma relativo ai totali.

Viene ripristinato il testo del proponente. A pag. 155: Comprensorio n. 6. Al 2° comma sostituire "L. 500 milioni" con "L. 230 milioni". Il 3°, 4° e 5° comma sono soppressi e viene ripristinato il testo del proponente. Aggiungere: "totale comprensorio n. 6... (L. 588) ...leggasi 1030 invece di 800". A pag. 156: Sono soppressi i 4 commi e sostituiti da: Alla voce "Totali comprensori" sostituire la cifra "3.200" con la cifra "3.430". Alla voce "Totale generale" sostituire la cifra "3.300" con la cifra "3.530"». (47)

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare, metto in votazione l'emendamento numero 65. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'emendamento numero 66. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'emendamento numero 47. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto ora in votazione l'intera Sezione terza del Capitolo secondo (turismo) come risulta dagli emendamenti approvati. Chi la approva alzi la mano.

(E' approvata).

La discussione prosegue con l'esame della Sezione quarta del Capitolo secondo (trasporti ed habitat), che si dà per letta. E' iscritto a parlare l'onorevole Raggio. Ne ha facoltà.

RAGGIO (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, in Commissione rinascita,

sulla parte del quarto programma che tratta il settore dei trasporti e habitat, vi è stata una lunga discussione, perché nel quadro di una linea generale dello stesso quarto programma, che noi abbiamo criticato e denunciato come non rispondente alle esigenze dello sviluppo economico e sociale, in questo quadro particolare, carente è apparsa la parte, appunto, che concerne i trasporti. Il giudizio che è stato dato, mi sembra, unanimemente, è che il quarto programma ha affrontato il problema dei trasporti non con una visione concreta della realtà della Sardegna, in questo settore, ma con molta astrattezza, molta genericità e con posizioni anche contraddittorie. Vorrei riprendere le considerazioni che noi abbiamo svolto in sede di Commissione, in questo momento, per indicare quella che a noi sembra debba essere una giusta politica dei trasporti, cioè per indicare, per sottolineare, partendo dalla concreta situazione della Sardegna, su che cosa, su quali elementi fondamentali una politica dei trasporti debba fondarsi.

Intanto, come punto di partenza di un discorso sulla nuova politica dei trasporti, deve essere tenuta presente, a nostro avviso, la profonda crisi che l'intero sistema dei trasporti in Sardegna attraversa; la incapacità dell'intero sistema dei trasporti di garantire la stabilità e lo sviluppo dell'occupazione, di garantire nuove condizioni ai lavoratori, di garantire più alti salari e, soprattutto, di garantire servizi adeguati alle esigenze degli utenti, servizi a costi equi e, quindi, cercare di corrispondere alle esigenze dello sviluppo economico e sociale dell'intera Isola. Appena qualche giorno fa noi siamo stati chiamati a discutere la proposta di legge per l'istituzione dell'Azienda regionale dei trasporti; il Consiglio ha approvato questa proposta, l'ha approvata nonostante avesse coscienza dei suoi limiti e delle sue carenze, l'ha approvata sotto la spinta di una situazione di crisi, di paralisi, di marasma nel settore delle auto-linee. In quell'occasione, un po' da tutte le parti, si è riconosciuta questa situazione; si è detto dell'incapacità delle aziende private a realizzare una gestione del servizio pubblico dei trasporti che fosse corrispondente

alle esigenze degli utenti e della collettività, ma da tutte le parti si è riconosciuto che le aziende che in questo settore operano debbono essere estromesse dalla gestione delle autolinee. Siamo stati costretti ad approvare questo provvedimento d'urgenza, sotto la spinta di una situazione intollerabile. Questo è accaduto e accade per quanto riguarda il settore della autolinee.

Non diversa, però, onorevoli colleghi, è la situazione per quanto riguarda tutti gli altri settori. Si pensi alla situazione delle ferrovie concesse, dal quale settore la minaccia dei ridimensionamenti, dei licenziamenti non è stata del tutto allontanata, e nel quale settore non si è ancora riusciti ad operare quella politica di riconversione, di sviluppo, di sistemazione del trasporto in concessione, tale da corrispondere oltre che alle esigenze di una gestione economica corretta, all'esigenza della piena occupazione dei lavoratori. Si pensi al sistema dei trasporti marittimi, agli inconvenienti che vengono a determinarsi nei periodi di punta nel corso dell'anno, periodi di punta della stagione estiva e della stagione invernale con conseguenze gravissime, con disagi notevoli per gli utenti e per l'economia generale della Sardegna...

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Capita anche per i treni a Milano, che a Ferragosto sono pieni.

RAGGIO (P.C.I.). Certo, però, onorevole Abis, lei sa che se a Milano i treni a Ferragosto sono pieni, se c'è un intasamento, è pur vero che, così come in tutte le altre zone e città del continente possono servirsi di diversi sistemi di trasporti. Possono utilizzare il trasporto su strada, per esempio. La possibilità dei collegamenti con il continente, per la Sardegna, è legata all'efficienza delle comunicazioni marittime ed aeree e quando questo sistema si intasa, come avviene per periodi consistenti dell'anno, si hanno le conseguenze che tutti sappiamo, ripeto, e per i disagi che vengono a crearsi fra gli utenti e per le conseguenze di carattere economico. Non v'ha dubbio che quando noi parliamo di turismo pensiamo subito all'esigenza di

un sistema adeguato di trasporti marittimi ed aerei, atto a creare le condizioni dello sviluppo di un'attività turistica che riconosca, che verifichi ritmi e tassi più elevati di quelli attuali. Ancora disagi frequenti si avvertono per quanto riguarda l'inadeguatezza del sistema del trasporto merci. Ancora qualche settimana fa, per esempio, abbiamo nuovamente verificato — cosa che si ripete da parecchi anni, oramai — l'incapacità dei trasporti ferroviari di soddisfare le richieste dei produttori dei carciofi, ad esempio, poiché la disponibilità dei carri viene utilizzata per altre esigenze: una volta per la fiera campionaria, che pure ha le sue esigenze (come la necessità dell'invio in Sardegna dei prodotti da esporre con la massima tempestività), una volta per le esigenze dell'Eridania, fatto si è che ogni anno capita, che centinaia e centinaia di produttori di carciofi sono impossibilitati a mandare il loro prodotto nei mercati continentali.

Io ho voluto solo citare alcuni settori per sottolineare l'affermazione che prima facevo, cioè: noi ci troviamo di fronte ad una profonda crisi nell'intero sistema dei trasporti, ad un'incapacità del sistema di garantire oltre che l'occupazione, oltre che condizioni diverse per i lavoratori dipendenti, di garantire un servizio agli utenti, di garantire questo servizio a costi equi e in questo modo corrispondere alle esigenze dello sviluppo economico e sociale. Quello che non viene detto nella relazione sul settore trasporti nel quarto esecutivo, quello che non viene indicato, è l'obiettivo principale che deve porsi una politica dei trasporti in Sardegna che voglia collocarsi nell'interno di una programmazione economica democratica. Questo obiettivo deve essere indicato. Noi riteniamo che l'obiettivo che una tale politica deve porsi — obiettivo necessario e possibile di una politica di riforma del settore — deve essere quello di realizzare un sistema dei trasporti, interni ed esterni, che sia fattore di rinnovamento e di programmazione dello sviluppo economico dell'Isola; un sistema che realizzi servizi moderni adeguati alle esigenze attuali di mobilità delle popolazioni, che realizzi questo sistema al più basso costo sociale, che

garantisca più alti livelli di occupazione, più alti salari, una diversa condizione dei lavoratori. Questo è l'obiettivo che deve proporsi una tale politica, e quindi una politica di riforma dell'intero settore e quindi una politica che faccia del trasporto non solo quello che è, un servizio indispensabile di carattere sociale, ma faccia del trasporto un fattore tra i più importanti dello sviluppo economico e sociale. Ed è per questa ragione che noi abbiamo indicato in diverse occasioni, e ancora oggi indichiamo, che si realizzi questo tipo di sistema dei trasporti: adeguato alle esigenze di mobilità, adeguato all'esigenza di sviluppo economico. Perché questo tipo di trasporto, questo sistema di trasporto si realizzi è necessario che si compia con grande decisione la scelta della generale pubblicizzazione.

Noi non possiamo ignorare, onorevoli colleghi (ecco l'altro appunto di fondo che è stato mosso a questa realizzazione e che io voglio muovere nuovamente in questa sede) non possiamo ignorare che il problema dei trasporti si pone in Sardegna con sue caratteristiche. Cioè, noi non possiamo ignorare che il settore dei trasporti che in generale, oggi, per tutto il paese, e in qualsiasi parte del paese, rappresenta una fondamentale infrastruttura dell'economia e un essenziale servizio pubblico, in Sardegna assume una importanza vitale per la condizione stessa dell'Isola, per la condizione di insularità della nostra regione, che vede, quindi, affidate le possibilità di collegamento, di rapporto, di scambi col Continente, con l'Europa, con le altre parti del mondo, solo sulla base di una efficienza di alcuni sistemi di trasporto che sono gli aerei, che sono i sistemi marittimi, cioè che vede dipendenti le possibilità di collegamento col resto del Paese e col mondo esclusivamente dall'efficienza di questo sistema di trasporti. Ovviamente, la condizione di insularità della nostra regione non ha riflessi solo per i collegamenti esterni, ma ha riflessi anche per i collegamenti interni e sottolinea un rapporto particolare tra trasporti ed economia. Tale condizione particolare della Sardegna rafforza la necessità di un sistema dei trasporti esterni ed

interni che abbia, come caratteristica fondamentale, l'organicità e l'unitarietà.

Il sistema, invece, dinanzi al quale noi oggi ci troviamo in Sardegna, è un sistema disorganico, inadeguato, costoso, ed è perciò che questo sistema dei trasporti, così come si è andato determinando nel corso di questi anni, rappresenta oggi non un fattore di sviluppo equilibrato dell'intera Sardegna, ma rappresenta uno dei principali fattori dello squilibrio e dell'arretratezza dell'Isola nel suo complesso e delle zone interne in particolare. La politica nazionale e regionale, che è stata messa in atto e che si va mettendo ancora in atto nel settore dei trasporti — politica che è stata recepita, come altre volte abbiamo detto, dalla stessa programmazione nazionale — ha accentuato e va accentuando ancor più il ruolo dell'attuale sistema come fattore di crescente squilibrio. Naturalmente noi non ignoriamo il fatto che nel corso di questi quindici anni e nel corso di questi anni più recenti, si sono andati verificando mutamenti di notevole portata sul piano quantitativo e qualitativo, ed altri mutamenti si annunciano: l'iniziativa, ad esempio, annunciata dalla SFIRS per l'utilizzazione di nuovi e moderni mezzi di trasporto di collegamento fra la Sardegna e il Continente, gli *over-craft*, sta a dimostrare che probabilmente andremo avanti a ritmi forse anche più celeri che nel passato, verso l'introduzione di nuovi vettori, di vettori diversi, e l'utilizzazione dello sviluppo tecnologico che anche in questo settore si è verificato. Abbiamo avuto, nel passato, mutamenti qualitativi e quantitativi e li avremo, probabilmente, a breve scadenza, e tuttavia questo fatto di per sé non ha comportato quella trasformazione del sistema di cui io prima parlavo. Vi sono state innovazioni tecnologiche, non v'è dubbio; vi è stato un incremento quantitativo dei vettori e degli stessi collegamenti nel loro complesso, vi è stato un ampliamento dell'area privata di intervento a svantaggio di quella pubblica. Il confronto tra queste modificazioni e le nuove esigenze, derivanti dallo sviluppo economico e dalla accresciuta mobilità delle popolazioni, indica un peggioramento relativo della situazione. Quello che noi affermiamo è che, nono-

stante l'aumento dei vettori, l'incremento quantitativo dei collegamenti, le innovazioni tecnologiche, nonostante i mutamenti quantitativi e qualitativi che pure sono intervenuti nel corso di questi anni, tuttavia, rispetto alle crescenti esigenze di mobilità, rispetto alle crescenti esigenze di collegamento, rispetto ai bisogni dello sviluppo economico e sociale, il confronto tra quanto di nuovo vi è stato sul piano quantitativo e qualitativo e i bisogni e le esigenze, indica un peggioramento relativo della situazione. Le cose sono cambiate, non c'è dubbio; si sono avuti degli sviluppi, non c'è dubbio; però è anche aumentato, come tutti sappiamo, in modo enorme, il fabbisogno in questo campo. La mobilità è sempre aumentata a passi elevatissimi; ebbene, tutto ciò che di nuovo si è avuto, tutti gli incrementi che abbiamo avuto, sono non solo insufficienti a far fronte alle accresciute esigenze, ma ci portano ad affermare che si è avuto un peggioramento della situazione in Sardegna.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TORRENTE

(Segue RAGGIO) In primo luogo è aumentato lo squilibrio tra esigenze di traffico esterno e interno e capacità del sistema. Il volume del traffico e l'indice di mobilità delle popolazioni, come dicevo prima, è in forte, continuo aumento sia nelle linee marittime sia in quelle aeree, sia in quelle interne ferroviarie e autostradali. Per quanto riguarda i trasporti interni, l'aumento, l'incremento del traffico riguarda sia i mezzi privati, la grande espansione della motorizzazione privata, che quelli pubblici, anche se nel corso di questi anni il rapporto interno è mutato a favore, a vantaggio dei mezzi privati. La mobilità, (ecco un altro elemento che io credo dobbiamo considerare) si addensa particolarmente nelle aree di concentrazione dell'attività economica e intorno alle zone portuali e ai centri amministrativi. Il costo del trasporto incide sempre più sensibilmente sui salari e sugli stipendi; noi sappiamo che i disagi derivati dalla gestione privata, ad esempio, delle autolinee, dipendono anche dal fatto che il costo dei trasporti per il pubblico incide sempre più pesantemente sul salario dei lavoratori. Il lavoratore pendolare che vie-

ne dal retroterra cagliaritano a lavorare a Cagliari è costretto a utilizzare una parte cospicua del suo salario per il trasporto; lo studente è nelle stesse condizioni. Lo sviluppo quantitativo del sistema dei trasporti è sempre più insufficiente a queste accresciute esigenze, alle elevazioni tecnologiche: alle navi traghetto, alle navi containers, ai mezzi di trasporto articolati e così via, non corrisponde un adeguamento delle principali infrastrutture che sono le opere e le attrezzature portuali, la rete stradale, la rete ferroviaria. L'introduzione delle innovazioni tecnologiche coincide in gran parte con l'espansione dell'intervento dei grandi gruppi privati a svantaggio dell'intervento pubblico. Così è stato e così è, in misura notevole, per le navi traghetto la cui gestione in parte avviene attraverso le Ferrovie dello Stato, per il servizio Golfo Aranci-Continente, ma in parte sempre crescente avviene attraverso la gestione privata. Noi sappiamo essersi l'intervento privato notevolmente sviluppato in questo campo.

Per quanto riguarda le navi per contenitori l'intervento pubblico non c'è. Ciò che c'è di nuovo nel settore del trasporto per contenitori è stato fatto interamente dai privati; sono i privati che hanno in mano questo tipo di trasporto. Così si può dire per quanto riguarda i mezzi auto-trasporto articolati che vanno assumendo un rilievo notevolissimo ai fini del collegamento tra Sardegna-Continente ed Europa; e non può più considerarsi il trasporto merci così come si considerava una volta. Oggi, attraverso i traghetti, l'autotrasporto merci è uno dei sistemi che va assumendo una importanza notevolissima, perché attraverso la rete autostradale italiana consente un collegamento tra Sardegna e diverse zone del Continente ed anche dell'Europa assai più rapido, assai più spedito, assai più efficiente che nel passato. Ma anche questo importante tipo di trasporto è interamente in mano a dei grandi gruppi privati, anzi si va delineando una integrazione tra le Società private che gestiscono i trasporti coi traghetti e le società che invece gestiscono il trasporto su strada per lunga distanza. A questa espansione continua, sempre più larga,

dell'intervento privato nella gestione del trasporto di interesse pubblico, a questo fatto si è andato accompagnando e si accompagna un processo di privatizzazione dei porti, di disarticolazione della loro unità economica e tecnica: porti industriali, porti commerciali e così via. In sostanza, attraverso questa politica, l'intervento privato tende sempre più ad orientare i collegamenti e l'intero sistema dei trasporti secondo scelte che sono corrispondenti agli interessi attuali dei grandi gruppi monopolistici nazionali ed internazionali, cioè agli interessi della concentrazione degli scambi verso le aree del Nord-Italia e verso l'area del MEC.

Ecco dunque in che modo viene a determinarsi il motivo di profondo contrasto tra le esigenze di una programmazione democratica regionale che abbia come obiettivi quelli dello sviluppo economico, della piena occupazione, della trasformazione sociale, (che quindi chiede, vuole che il sistema dei trasporti sia fattore tra i più importanti di questo sviluppo) e la politica invece che viene portata avanti nel campo dei trasporti, che corrisponde alle esigenze dei grandi gruppi monopolistici che non danno spazio alle possibilità di sviluppo nel Mezzogiorno. Ecco la situazione nella quale ci troviamo; ecco in che modo il trasporto diventa strumento di una politica contraria agli interessi della Sardegna, il trasporto dominato dalla gestione privata, dominato dagli interessi privati, dominato dai grandi gruppi monopolistici, i quali non hanno, perché non corrisponde alla loro linea strategica nessun interesse allo sviluppo della Sardegna e del Mezzogiorno. Il loro interesse oggi è per la concentrazione e per una ristrutturazione degli insediamenti in aree territoriali dei trasporti, in funzione di questa politica e di questa esigenza. Perciò, onorevoli colleghi, la crescente presenza dei gruppi privati nel settore non solo si realizza oggi, come nel passato è stato sempre, sulla base della ricerca del massimo profitto, ma con la intensificazione dello sfruttamento dei lavoratori, la compressione dei livelli di occupazione, la politica degli incentivi e dei contributi dello Stato e della Regione. Certo, il

privato che opera nel campo dei traghetti, opera nel campo dell'autotrasporto, opera in altri campi, è evidente, va innanzi tutto alla ricerca del massimo profitto e utilizza per questo fine tutte le possibilità che gli vengono offerte dallo sviluppo tecnico di questo settore. E ciò tende a realizzare con lo sfruttamento operaio, col pagare bassi salari e col tentare di avere il massimo degli incentivi dal potere pubblico.

Questa è la linea tradizionale dei grandi gruppi privati che oggi, evidentemente, si ripete, si verifica ancora, ma c'è qualche cosa di nuovo che deve essere sottolineato, e cioè il fatto che l'intervento dei grandi gruppi privati in questo settore tende a una verticalizzazione del sistema dei trasporti a livello nazionale e di Mercato Comune, facente capo a grosse società, subordinando a tale indirizzo l'area pubblica, sia restringendone gli interventi, sia imponendo criteri privatistici di gestione, così come si vorrebbe fare nei confronti delle ferrovie dello Stato, nei confronti della Tirrenia, nei confronti delle ferrovie concesse, nei confronti dello stesso Consorzio dei trasporti urbani cagliaritari. Quindi l'attuale politica dei trasporti, voluta dai grandi gruppi privati, fatta propria dal Governo, fatta propria dalle diverse Giunte regionali, sostenuta dalle decisioni della Comunità Europea, è parte essenziale del processo in atto di concentrazione e di ristrutturazione capitalistica, fondato sulla compressione dei livelli di occupazione, e sullo sfruttamento dei lavoratori.

Il peggioramento, però, onorevoli colleghi, a mio parere, riguarda anche la qualità dei servizi. La rete delle Ferrovie dello Stato in Sardegna è ancora praticamente quella del 1921; abbiamo, come allora avevamo, 440 km., cioè abbiamo in Sardegna un trentesimo dell'intera rete nazionale per coprire un dodicesimo dell'intera superficie nazionale. Abbiamo vetture e attrezzature inadeguate, con velocità commerciali che non superano normalmente i 60 km. orari. Anche da questo fatto, dalla ridotta velocità commerciale, deriva il forte limite nel servizio dei traghetti delle ferrovie dello Stato, che costituisce un vantaggio per i traghetti privati. Non v'è dubbio, per esem-

pio, che la insufficienza dei trasporti ferroviari, in determinati periodi dell'anno (ho citato prima il caso dei carciofi) determina una impossibilità dei produttori a utilizzare i traghetti ferroviari dello Stato alle tariffe politiche che sappiamo indicate nella 588, e costringe questi produttori a utilizzare i mezzi gommati e i traghetti per mezzi gommati che partono da Cagliari e che praticano tariffe assai più alte di quelle previste nella 588. Nelle ferrovie concesse: abbiamo discusso altre volte del piano di smantellamento che interessa oltre 600 Km., cioè l'80 per cento dell'intera rete sarda; e ne abbiamo parlato mettendo in rilievo che questo proposito, oltre che rappresentare un duro colpo per le maestranze occupate, per l'occupazione, determina anche un peggioramento delle condizioni di collegamento di gran parte della Sardegna interna. La ristrutturazione operata, e ancora in corso, delle navi tipo regione della Tirrenia, con l'installazione delle poltrone e l'aumento della capienza passeggeri e mezzi, a danno della comodità, la nuova sistemazione attraverso la moltiplicazione delle cabine di dimensioni assai ridotte e così via, sono altrettanti elementi di peggioramento. Ecco come la Tirrenia affronta il problema dell'accresciuta esigenza del traffico marino: trasformando le navi tipo regione, aumentando la capienza passeggeri e merci a danno della comodità del viaggio. L'introduzione delle poltrone sulle navi tipo regione, la diversa sistemazione delle cabine sono tutti elementi che tendono a risolvere i problemi...

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*.
Quelle adattate a traghetto?

RAGGIO (P.C.I.). Sì, quelle adattate a traghetto, di queste sto parlando. Sono tutti elementi che dimostrano l'adozione di una politica che affronta i problemi non attraverso l'incremento dei vettori, ma sacrificando la comodità, la funzionalità del trasporto stesso. Lo stesso proposito, ad esempio, (se ne parlava nel passato e spero sia stato ora abbandonato) di utilizzare nei servizi aerei gli aerobus, cioè degli aerei di un certo tipo, deri-

vati da vecchi aerei ormai superati e trasformati per questo scopo, in cui fosse utilizzata a pieno tutta la capacità interna, era il riflesso di una mentalità, di un orientamento politico a non affrontare seriamente problemi di questa natura.

La condizione di inferiorità della Sardegna, rispetto al resto del paese, è inoltre sottolineata — ed è il terzo elemento che voglio portare — dal costo del trasporto, per il fatto che le tariffe aeree e marittime sono notevolmente superiori, a parità di percorso, delle tariffe ferroviarie e autostradali. C'è quindi un elemento di squilibrio tra la nostra situazione e la situazione nazionale che deriva appunto anche dal costo dei trasporti. Ma questo squilibrio si sottolinea quando si pensa al rapporto tra reddito regionale sardo e reddito delle altre regioni. Il reddito regionale della Sardegna è assai più basso, e col reddito assai più basso la nostra regione è costretta a sopportare costi superiori per i trasporti in conseguenza delle tariffe più alte dei trasporti marittimi ed aerei rispetto alle tariffe ed ai costi dei trasporti ferroviari e autostradali.

A questa condizione di inferiorità si riferisce l'articolo 12 della legge 588, stabilendo per il trasporto merci sui traghetti delle Ferrovie dello Stato una tariffa calcolata sulla distanza virtuale di 100 Km., e differenziale. Questa misura non solo è insufficiente, a nostro avviso, ma la sua efficacia è limitata, come dicevo prima, dalla inadeguatezza del servizio delle Ferrovie dello Stato, soprattutto nei periodi di punta, ed inoltre questa misura è messa in discussione dagli orientamenti aziendalistici delle Ferrovie dello Stato che tendono ad una modifica, ad un aumento delle tariffe politiche per i traghetti, come, a nostro parere, si sta verificando con le stesse società private dei traghetti. Ora, dalle cose che ho finora detto, credo che risulti che l'attuale sistema dei trasporti interni ed esterni, per la sua inadeguatezza quantitativa, qualitativa e dei costi, e per il rapporto gestione pubblica - gestione privata, sia un aspetto della condizione di relativa arretratezza generale della Sardegna, un fattore della condizione di squilibrio della Sardegna e delle condizioni di gravità

V LEGISLATURA

CCCXLIII SEDUTA

22 APRILE 1969

in termini economici e sociali che l'Isola va attraversando. E' per queste ragioni che occorre imporre una nuova politica nel settore, che faccia del sistema dei trasporti un fattore di superamento dello squilibrio, di sviluppo economico e sociale per una vita democratica dell'Isola.

A questa esigenza, nella relazione del quarto programma, non viene data soddisfazione, a questi problemi non vengono date delle risposte valide. A nostro avviso, una politica che si proponga di fare del settore dei trasporti un fattore di sviluppo economico e sociale, di superamento degli squilibri, deve avere alcuni obiettivi di carattere generale: l'aumento dei livelli occupativi, l'adempimento della condizione dei lavoratori e del loro potere contrattuale, il livellamento economico degli squilibri territoriali e settoriali all'interno dell'Isola, un rinnovamento dell'agricoltura e della rete distributiva, un processo diffuso di industrializzazione, il miglioramento delle condizioni di viaggio dei lavoratori e degli utenti in generale: frequenza, velocità, comodità, costi ecc., un nuovo assetto del territorio e della organizzazione civile. In questo senso, indicati questi obiettivi, risulta evidente come un discorso sulla politica dei trasporti ci porti immediatamente a un discorso più generale sugli orientamenti della programmazione della nostra Isola, sugli obiettivi generali della programmazione. Una politica di questo tipo significa, perché sia realizzata, riorganizzazione e sviluppo del sistema fondato su scelte operate in termini di interesse collettivo economico e sociale, fondato su criteri di organicità e di unitarietà, fondato sulla continuità tra collegamenti esterni ed interni, fondato sul più basso costo sociale e sul bilancio generale e perciò compensativo, e fondato su una gestione democratica.

Qui ritorna l'indicazione che io davo all'inizio, che noi abbiamo dato in tutte le occasioni in cui si è discusso di questi problemi, cioè l'indicazione di una politica dei trasporti che realizzi un sistema organico dei trasporti a gestione pubblica. Quello che a noi sembra essere necessario è appunto la pubblicizzazione completa dell'intero sistema dei tra-

sporti. Certo, ci rendiamo conto che una linea di completa pubblicizzazione può essere portata avanti attraverso un processo graduale, non v'è dubbio; attraverso tappe intermedie, ma questa scelta deve essere fatta, questa scelta deve essere chiaramente affermata ed è necessario quindi che in questa direzione ci si muova. Ci si muova con decisione, ci si muova in modo coerente, ed è necessario che tutti i problemi particolari che si pongono in materia di trasporti vengano affrontati e risolti alla luce di questo indirizzo generale che noi affermiamo essere indispensabile, cioè di una completa pubblicizzazione dell'intero sistema dei trasporti. E questo vale per tutti i problemi che ci troviamo di fronte, sia che si tratti del futuro assetto delle ferrovie concesse, che non può essere deciso solo sulla base del coefficiente di esercizio, ma deve essere deciso sulla base dell'utilità economico-sociale delle zone interessate e quindi affrontato prima di tutto col passaggio alla gestione pubblica diretta, sia che si tratti di altri problemi. Ma anche qui, onorevoli colleghi, questi criteri il Consiglio regionale li ha fatti propri diversi anni fa; questi criteri noi li troviamo affermati in un ordine del giorno che il Consiglio regionale votò impegnando la Giunta per l'attuazione della statizzazione delle ferrovie concesse. E' noto che in questo campo non è stato fatto nessun passo in avanti. Questo orientamento della gestione pubblica generale del sistema dei trasporti va tenuto presente di fronte a tutti gli altri problemi che noi abbiamo aperti nel campo dei trasporti. Del resto, a tale conclusione siamo stati costretti, come dicevo all'inizio, ad arrivare quando abbiamo affrontato il problema delle autolinee e abbiamo deciso la costituzione di un'Azienda regionale dei trasporti, così come alla stessa conclusione siamo arrivati quando abbiamo affrontato il problema dei trasporti urbani per quanto riguarda in particolare la città di Cagliari. La questione che noi poniamo, l'esigenza che avanziamo è quella, dunque, di rovesciare l'attuale processo di restringimento dell'area pubblica a vantaggio di quella privata e di avviare un processo inverso di espansione progressiva e

continua dell'area pubblica e di restringimento dell'area privata.

Quali sono i punti fondamentali di un processo di questo tipo? Intanto, per quanto riguarda, a nostro parere, i collegamenti esterni, si tratta di disporre, di realizzare un programma di potenziamento e di sviluppo delle linee marittime ed aeree del settore pubblico rivolto al traffico passeggeri e merci. Ecco, questa esigenza non viene neppure considerata, neppure sfiorata nel quarto programma esecutivo, come aspetto essenziale di una politica diversa dei trasporti in Sardegna. E' ovvio, la prima necessità è questa: lo sviluppo, il potenziamento delle linee marittime ed aeree da parte delle aziende pubbliche; della società di bandiera nel campo aereo, della società Tirrenia nel campo marittimo, sia per quanto riguarda il traffico passeggeri, sia per quanto riguarda il traffico merci, cioè determinando un incremento dei mezzi di trasporto tradizionali, e non solo tradizionali, ma anche impegnando l'intervento pubblico nei confronti dei mezzi di trasporto nuovi: delle navi traghetto, delle navi contenitori e così via. Ora, non si può accettare, io credo, onorevoli colleghi, per quanto riguarda i traghetti, l'attuale spartizione in zone di influenza che si è andata verificando in Sardegna: nella zona Nord sono le ferrovie dello Stato che hanno in mano questo tipo di trasporto. Nel Sud, nella zona cagliaritana, sono le società private. Si è realizzata la spartizione delle sfere di influenza, una suddivisione: l'azienda pubblica si occupa dei collegamenti da Golfo Aranci e dei collegamenti ferroviari, (traghetto-ferrovie); l'Azienda privata si occupa dei collegamenti per mezzi gommati dal sud dell'Isola. Una tale situazione, a nostro parere, non può essere più tollerata, deve essere superata attraverso una espansione dell'intervento delle aziende pubbliche nel settore delle navi traghetto. Così come non si può accettare che l'intero settore del trasporto per contenitori sia del tutto in mano, come oggi è, delle società private. (*Interruzione dell'Assessore alla rinascita*). Onorevole Assessore, l'intervento pubblico deve realizzarsi proprio in questa fase di avvio, di sviluppo della utilizzazione di

nuovi vettori, di nuovi mezzi di trasporto. Il fatto si è che quello che si è realizzato nel campo delle navi per trasporto di contenitori, quel poco che c'è (non dico che sia molto e sufficiente, al contrario!) ma quel poco che c'è, è in mano ai privati; e quello che si annuncia sarà in mano ai privati. Mentre niente si annuncia con iniziative di questo tipo da parte dell'azienda pubblica. E invece, a nostro parere, proprio nel settore dei traghetti e dei contenitori l'intervento pubblico deve rapidamente estendersi investendo tutte le aree commerciali dell'Isola.

Per i collegamenti aerei non si tratta solo della loro intensificazione ma anche di realizzare lo sviluppo dei servizi a terra, delle attrezzature di controllo e di sicurezza del volo. E noi sappiamo che questo problema non interessa solo l'aeroporto di Elmas e gli aeroporti sardi, ma sappiamo come va interessando lo stesso aeroporto di Fiumicino. Abbiamo appreso che a Fiumicino c'è un solo radar, peraltro, pare, non molto efficiente, e sappiamo, per esperienza personale fatta da tutti quanti noi, che certe volte ci capita di dover girare su Roma per decine e decine di minuti prima di poter atterrare...

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Per il traffico.

RAGGIO (P.C.I.). Per il traffico; ma non solo perché il traffico è aumentato, ma perché i servizi a terra sono insufficienti. Secondo quanto io ho letto, credo che sia l'unico aeroporto di carattere internazionale, in Europa, che abbia un solo radar, e quando poi questo radar dovesse guastarsi l'atterraggio si fa a volo cieco, (non so come si dica di preciso, ma queste cose dovrebbero preoccuparci). Ma è mai possibile che i collegamenti aerei così importanti tra Sardegna e Continente siano condizionati dalle carenze, dalle insufficienze persino di strutture e di strumenti, oggi, così elementari, per i servizi a terra? Questa è la situazione di fronte alla quale noi oggi ci troviamo. Il potenziamento dei collegamenti marittimi ed aerei deve inoltre collocarsi nell'ambito di una politica di scambi e di rapporti

che guardi particolarmente all'area mediterranea, e guardi in modo particolare ai paesi dell'Africa. Anche qui l'orientamento di cui prima parlavo, portato avanti, determinato dalle società private e dai grandi monopoli, è che noi oggi abbiamo dei servizi di trasporto orientati verso il Nord; ma vi è la grande area mediterranea dalla quale siamo quasi tagliati fuori. Eppure si tratta di un'area di paesi con i quali dovremo fare i conti, dovremo avere rapporti di carattere economico diverso se vogliamo avere una politica di sviluppo che sia adeguata alle esigenze del rinnovamento della Sardegna.

Per quanto riguarda le opere e le attrezzature portuali e la rete delle ferrovie dello Stato, noi dobbiamo considerare, con maggiore attenzione che nel passato, i problemi concernenti l'adeguatezza di queste opere, di queste attrezzature, le quali assolvono, nella concreta situazione della Sardegna, di un'isola, come dicevo prima ad una funzione essenziale di cerniera tra collegamenti esterni e collegamenti interni. E perciò non possiamo più continuare a trattare il problema dei porti proponendo misure così, a spizzichi, interventi disorganici, disordinati oltre che insufficienti. Quello che è necessario è la elaborazione di un piano organico, regionale dei porti, di un sistema regionale dei porti che sia fondato oltre che sulle necessarie opere e attrezzature adeguate (anche qui, alle innovazioni tecnologiche), anche sul rafforzamento del carattere pubblico del sistema dei porti, e sulla unità tecnico-economica dei porti stessi, respingendo la linea dello smembramento in porti industriali, in porti commerciali e così via, respingendo la linea della privatizzazione di queste grandi infrastrutture. Si pone anche un problema di rinnovamento dell'organizzazione dell'attività portuale, e anche in questo campo bisognerà rafforzare il carattere e la funzione pubblica dei porti, affermando la piena validità dell'ordinamento pubblico del lavoro portuale e, in questo quadro, affrontando il problema dei nuovi sbocchi alla occupazione, della specializzazione, della struttura del salario. Del resto, in questo campo, recenti accordi sindacali

han fatto fare dei passi in avanti sviluppando la vita democratica delle compagnie portuali. Ed è al fine di realizzare una tale politica dei porti e un tale sistema organico regionale dei porti, che noi abbiamo avanzato da tempo, e ancora oggi riteniamo di dover avanzare, la necessità della costituzione dell'Ente regionale dei porti, come strumento della gestione regionale articolata dell'intero sistema portuale.

Per quanto riguarda invece la rete delle Ferrovie dello Stato, bisogna dire che, evidentemente, questa rete rappresenta un altro fondamentale mezzo attraverso cui si realizza il collegamento fra trasporti esterni e trasporti interni, con un sistema che tenda, anche attraverso le navi traghetto, ad integrare sempre più la rete ferroviaria sarda con quelle nazionali. Di qui i problemi del potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato. Lo sviluppo del trasporto su rotaie, a mio parere, è una scelta che ancora deve essere fatta, deve essere ancora compiuta. Però vi è anche un problema d'integrazione per i trasporti merci su lunga distanza, del trasporto autostradale nell'ambito del sistema nazionale e europeo; a mio parere, non è sufficiente che noi poniamo l'esigenza dello sviluppo e del potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato; occorre vedere i problemi dell'integrazione del trasporto su rotaia e trasporto in ferrovia col trasporto autostradale su lunghe distanze, e anche qui affermare l'intervento dell'azienda pubblica. Io non credo, man mano che si andrà avanti, che noi possiamo continuare a considerare che le Ferrovie dello Stato debbono limitare oggi il loro intervento nel campo del solo trasporto ferroviario. E' un problema di trasporto autostradale su lunga distanza che deve essere affrontato dall'azienda pubblica, realizzando un sistema integrato, coordinato di trasporto ferroviario e di trasporto stradale, gestito direttamente dall'azienda, la quale però, ha bisogno, evidentemente, per far questo, di una sua profonda trasformazione.

Per quanto riguarda i trasporti interni non v'è dubbio che, in questo campo, la situazione che si è andata determinando ha spinto

anche chi era riluttante a fare determinate scelte: gestione pubblica dei trasporti urbani a Cagliari, problema a Sassari non ancora definito dei trasporti pubblici urbani; problema dei trasporti su autolinee che abbiamo cominciato ad affrontare con la legge recentemente approvata. Però anche qui, onorevole Assessore, è sufficiente che noi ci muoviamo spinti, volta a volta, dalle esigenze, costretti dalle necessità, dal precipitare di qualche situazione in modo disorganico e disordinato? Noi dobbiamo anche qui avere delle idee chiare e definire una politica chiara e organica dei trasporti interni. L'Azienda regionale dei trasporti quali compiti avrà, in concreto? A quali compiti sarà chiamata? Al compito di tamponare la situazione determinatasi alla SATAS o alla SCIA? Al compito di gestire le linee automobilistiche che i privati abbandonano e che si dimostrano incapaci di gestire? Solo a questo si limiterà l'azione dell'Azienda trasporti? E noi non dobbiamo invece pensare anche qui all'organizzazione dell'intervento pubblico ordinato che tenda a realizzare un solo sistema dei trasporti interni in Sardegna, attraverso, appunto, il coordinamento dell'attività delle autolinee e delle ferrovie concesse, una volta statizzate, o dovremo attendere, per esempio, che i trasporti su aliscafo nel golfo di Cagliari, tra costa e costa, vengano ancora una volta realizzati da privati e non invece, come è possibile e necessario, dall'Azienda pubblica? Che cosa vogliamo fare dell'Azienda pubblica regionale? Un'azienda che si accolla gestioni passive e così via? Oppure ne vogliamo fare un'azienda che abbia una politica propulsiva, di stimolo, di intervento, di promozione per lo sviluppo del trasporto interno? Si tratta di non lasciare agli altri le attività economicamente vantaggiose, ma di affidarle all'azienda utilizzando criteri nuovi e tecniche sempre più avanzate che in questo campo dei trasporti vanno camminando a grandi passi. Ecco la serie dei problemi che vengono a porsi e ai quali bisogna dare una risposta. Perciò noi abbiamo sempre parlato di Ente regionale dei trasporti il quale potesse dar vita e articolarsi in aziende, gestioni comprensoriali e settoriali, ma abbiamo an-

che parlato di uno strumento dell'intervento pubblico che potesse consentire una politica organica, globale che investisse l'intero sistema dei trasporti, e non solo una parte o un settore di esso.

L'Azienda regionale dei trasporti non pregiudica evidentemente la istituzione futura dell'Ente, ma anticipa in qualche modo, forse, questa istituzione. Ma anche qui, se vogliamo che dai primi passi (una volta costituita, posto che il Governo, come mi auguro, non respinga o rinvi la legge), sin dai primi passi, l'Azienda sviluppi la sua attività e non sia a rimorchio delle scelte private ma dia invece una attività di promozione del sistema dei trasporti, dobbiamo avere le idee chiare e disegnare sin da ora e il sistema dei trasporti interni che vogliamo e lo strumento che gestirà e coordinerà questo sistema. Noi lo abbiamo indicato nell'Ente dei trasporti; abbiamo detto in che modo l'Ente deve funzionare, cioè attraverso gestioni settoriali e comprensoriali, attraverso una sua gestione democratica che coinvolga enti locali, comuni e così via.

L'ultima questione che vorrei affrontare (e mi avvio a concludere in questo campo, per precisare e indicare quelle che a noi sembrano alcune linee di una politica nuova dei trasporti, quindi per dare una risposta a problemi che qui non sono manco accennati, avendoci invece posto di fronte a un discorso astratto fuori da ogni realtà e fuori da ogni indicazione positiva), l'ultimo problema è quello che riguarda i costi e le tariffe. Ne ho accennato prima, voglio brevemente riprenderlo.

Ho detto prima che occorre realizzare un servizio efficiente al più basso costo sociale. Ora, evidentemente, la economicità delle gestioni non contrasta con gli obiettivi sociali, anzi lo sviluppo del carattere pubblico dell'intero sistema, la priorità del mezzo pubblico e del servizio pubblico vanno incontro alle esigenze di sane gestioni economiche. Io non credo che quando noi parliamo di gestione pubblica dei trasporti vogliamo nascondere i problemi anche di sane gestioni economiche: sono dei problemi che esistono, non

v'è dubbio. Guai a noi se non avessimo presenti questi aspetti! Faremmo della attività irresponsabile. E poniamo, però, che questa esigenza di avere gestioni economiche sane possa essere meglio soddisfatta nella misura in cui l'intero sistema a gestione pubblica si afferma e si realizza la preminenza del trasporto pubblico collettivo sul trasporto privato: questa è la prima condizione. Senza di che, evidentemente, non avremo mai gestioni economiche che possano tranquillizzarci. Una delle ragioni fondamentali, appunto, dell'alto costo del servizio pubblico, sta proprio nel ruolo marginale, subalterno, che gli viene riservato. Quando noi però parliamo e diciamo che occorre un sistema di trasporti al più basso costo sociale, intendiamo anche, e comprendiamo in questa definizione, il concetto di un costo che deve anche necessariamente ricadere sulla collettività nazionale e regionale. Noi non possiamo eludere questo discorso: se vogliamo un sistema di trasporti che abbia le caratteristiche che abbiamo detto, dobbiamo pur concordare sul fatto che, assieme agli scopi necessari per avere gestioni economiche di un certo tipo, bisogna pure considerare che una parte degli oneri devono ricadere sulla collettività, sullo Stato, sulla Regione. E' un onere, questo, che viene compensato dagli obiettivi sociali, ed anche economici, che si raggiungono attraverso un organico sistema dei trasporti. Quello che però, a mio parere, dobbiamo fare, come questione particolare nella nostra Sardegna, è che il sistema tariffario dei trasporti interni ed esterni in Sardegna deve essere tale da non far pesare sui sardi, sulla collettività sarda, la condizione di insularità nella quale essa viene a trovarsi, e deve tener conto della diversità di reddito tra regione e regione e dello squilibrio tra reddito sardo e reddito nazionale. In sostanza, che cosa voglio dire? Lo dicevo prima: trasporti aerei, trasporti marittimi hanno costi superiori ai trasporti ferroviari e su strada a parità di percorrenza. Bene, noi siamo nella condizione, perché siamo isola, di dover essere costretti a sopportare questi maggiori costi. E' giusto questo? E' giusto che pesi sui sardi la condizione di insularità

anche in termini di costi maggiori nei trasporti rispetto a quelli delle altre regioni? Un produttore di qualsiasi altra regione d'Italia, anche un utente qualsiasi che voglia trasferirsi da una parte all'altra, o voglia trasportare i suoi prodotti, può farlo a costi assai più bassi di quelli cui è costretto il produttore sardo o l'utente sardo, per il solo fatto che siamo in Sardegna, siamo cioè nell'isola. Ecco il punto. E questo maggior costo poi viene ad essere aggravato dal fatto che in Sardegna abbiamo redditi più bassi delle altre regioni d'Italia, per cui il produttore sardo l'utente sardo, che ha un reddito medio più basso di quello delle altre regioni, è costretto a sopportare costi di trasporto più alti.

Tutto questo è giusto o non deve essere modificato? La nostra opinione è che quel concetto che venne introdotto dalla 588 debba essere esteso. La 588 aveva stabilito tariffe di vantaggio su distanze virtuali di 100 Km. per la Golfo Aranci-Civitavecchia. In sostanza, nella 588 veniva riconosciuto il diritto, seppure limitato, per la Sardegna di un sistema politico di tariffe, cioè un sistema politico di tariffe che appunto non faccia pesare sui sardi la condizione di insularità nella quale essi si trovano. A nostro parere, bisogna riprendere ed estendere il concetto che è presente nell'art. 12 della legge 588; bisogna riprenderlo ed estenderlo rivendicando nei confronti del Governo tariffe politiche per i collegamenti esterni, marittimi ed aerei, e realizzando, attraverso la gestione pubblica per i trasporti interni, un sistema di tariffe differenziate che tenga conto degli squilibri zonali, settoriali e così via: agricoltori, lavoratori, studenti ecc. Questo problema dei costi e delle tariffe è un problema che non viene ancora sollevato, mentre, a nostro avviso, deve costituire un tema di politica rivendicativa nei confronti del Governo: tariffe politiche per tutti i trasporti in Sardegna: aerei, marittimi e così via. E' una delle rivendicazioni più importanti da avanzare, allo scopo di consentire la estensione del trasporto pubblico e la limitazione di quello privato. Non v'è dubbio: il giorno in cui i sardi potessero utilizzare tutti i trasporti che mette a disposizione l'azienda pubblica, marit-

timi ed aerei, a tariffe politiche, in quel momento l'azienda pubblica verrebbe a mettersi sul terreno concorrenziale nei confronti di quella privata, ma su posizioni di vantaggio e di forza.

L'ultima questione (alla quale del resto ho già accennato nel corso di questo mio intervento), riguarda le forme e gli strumenti dell'organizzazione e della gestione pubblica del sistema dei trasporti. Per quanto riguarda direttamente la Sardegna, ho già parlato della necessità dell'Ente regionale dei porti, dell'Ente per i trasporti interni. Dalle cose che ho detto è emersa anche l'opportunità e la necessità di una modificazione, di una trasformazione dell'Azienda stessa delle Ferrovie dello Stato e l'esigenza di un coordinamento delle aziende di trasporto marittimo. Si sollevano, dunque, partendo dalla Sardegna, problemi che hanno un rilievo nazionale, un interesse di carattere nazionale. Certo, noi non possiamo risolverli tutti con i nostri mezzi e le nostre possibilità, però noi possiamo fare le cose che possono essere fatte in una linea giusta, in una linea precisa. Possiamo affrontare le questioni dei trasporti interni, possiamo e dobbiamo impostare una politica rivendicativa nei confronti dello Stato per quanto riguarda i collegamenti esterni e le infrastrutture portuali ed aeree e di altra natura. Ecco: questo è quello che dovrebbe esserci in una politica di programmazione, ma non c'è nel quarto programma esecutivo. Noi riteniamo che anche per questa ragione la critica al quarto programma deve essere fatta; ma non è solo questo, evidentemente, che intendevamo sottolineare. Quello che ci sembra necessario dover sottolineare, e perciò abbiamo colto l'occasione della discussione sul quarto programma, è che occorre, nel campo dei trasporti, una svolta radicale, una modificazione radicale della politica sino ad ora seguita. Tutte le proposte concrete che vengono avanzate nel quarto esecutivo si muovono sulla vecchia linea; occorre affermare, a nostro parere, una linea diversa che concepisca il settore dei trasporti come un importante terreno di lotta democratica, di rinnovamento democratico e sociale; che concepisca i trasporti

non solo come un essenziale servizio di carattere sociale, ma come una importantissima infrastruttura, un fattore determinante dello sviluppo economico e sociale.

Vorrei, sulle altre parti di questo quarto capitolo, dire brevemente (parlo dell'*habitat* e dell'approvvigionamento idrico) qualche cosa. Anche qui ci troviamo di fronte a proposte e interventi che non sembrano essere dettati da una linea organica, da una politica organica in questo campo. Per quanto riguarda gli acquedotti la situazione è quella che l'Assessore ben conosce in Sardegna. Noi, tra qualche mese, avremo il riesplodere della crisi dell'approvvigionamento idrico e ci ritroveremo di fronte a una Sardegna che non ha acqua, a popolazioni che non hanno acqua. La Commissione lavori pubblici ha avviato una certa inchiesta in questo settore, scoprendo delle cose stranamente interessanti e avendo chiaro, più chiaro di quanto non lo avesse prima, il quadro drammatico della situazione che la Sardegna attraversa. Ebbene, anche di fronte a questo problema, cosa abbiamo di preciso? Abbiamo un piano degli acquedotti approvato con legge che, a parere dei più, è assolutamente insufficiente e inadeguato, sia perché affronta solo i problemi dell'approvvigionamento per uso potabile, laddove invece il discorso sull'acqua in Sardegna è un discorso che deve tener conto congiuntamente delle tre esigenze fondamentali: uso potabile, uso agricolo, uso industriale. Non si può fare un discorso sugli acquedotti e sull'approvvigionamento idrico solo riferendosi agli usi potabili. Non si può più fare; bisogna guardare alle diverse esigenze di carattere civile e di carattere economico. Questo è il primo limite. Ma altri limiti, assai gravi, sono stati sottolineati e derivano dal fatto che le dotazioni indicate nel piano degli acquedotti sono assolutamente insufficienti alle esigenze persino attuali. Abbiamo comuni in Sardegna, come Portotorres, che hanno largamente superato la previsione compresa nel piano degli acquedotti, comuni ai quali oggi vengono rinosciute esigenze di dotazioni in misura superiore a quelle indicate nel piano degli acquedotti. Non solo, ma alle misure diverse, alle diverse solu-

zioni per le fonti di approvvigionamento che il piano degli acquedotti ha indicato, vengono rivolte da più parti delle critiche. E infine, il piano degli acquedotti non ha, ad oggi, nessuna possibilità di attuazione perché manca qualsiasi strumento finanziario per la sua realizzazione. Ci troviamo, dunque...

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. I grossi acquedotti dei quali siamo carenti, sono tutti finanziati.

RAGGIO (P.C.I.). Sì, lo so bene, onorevole Abis, ma il piano degli acquedotti non solo li considera già finanziati, ma li considera già in essere, perché attribuisce disponibilità alle popolazioni sulla base degli acquedotti progettati e non esistenti. Quindi è un discorso, questo, che esula dal piano degli acquedotti, perché gli acquedotti di cui lei mi parla, finanziati, il piano li considera come già costruiti, per cui...

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Non è esattamente così, onorevole Raggio.

RAGGIO (P.C.I.). Come no! Il piano degli acquedotti considera come disponibile l'acqua che verrà invasata dagli acquedotti che dovranno essere costruiti.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Quando è stato fatto il piano degli acquedotti il piano era sufficiente.

RAGGIO (P.C.I.). Io mi riferisco ai finanziamenti a quella data, evidentemente; ma il piano degli acquedotti è stato approvato non da molto tempo, quindi rimangono fuori alcuni finanziamenti cassa. Però, ripeto, tutte le altre opere di approvvigionamento idrico sino a quel momento progettate o in qualche modo disposte o programmate, sono state date come per già costruite, e in funzione, dal piano acquedotti. Per cui risulta che i comuni, che in realtà hanno una disponibilità, poniamo, di 5 litri o di 10 o di 20 o 50 litri d'acqua *pro capite* (ci sono casi come quello di Sorso la cui disponibilità *pro capite* è un litro e mezzo

in certi periodi dell'anno per persona al giorno), questi comuni risultano, invece, avere, secondo il piano, una disponibilità attuale di acqua superiore ai 2-3-400 litri, perché si dà come in esercizio quell'impianto, quell'acquedotto che, in realtà, deve essere ancora costruito e così via. Ora, il fatto si è, comunque, che il piano degli acquedotti sbagliato, a mio parere, non corrispondente alle esigenze, superato, da rivedersi in ogni caso, non è realizzabile. Questo voglio dire, per il fatto che manca lo strumento finanziario.

Poi c'è il problema degli interventi immediati. Che cosa facciamo, che tipo di intervento immediato realizziamo per consentire che già in questa imminente estate la situazione in qualche modo venga ad essere meno pesante, meno drammatica di quanto corriamo il rischio che sia? Che cosa si può fare? Ecco, io avrei fatto una scelta. Il quarto esecutivo non è stato fatto in questi giorni; è stato fatto parecchio tempo fa. Io credo che una scelta di questo tipo, interventi immediati ma anche con una certa organicità, per consentire nella misura più larga possibile l'approvvigionamento idrico, questa scelta poteva essere fatta. E ci sono dei tipi di intervento, di carattere immediato, che pure possono consentire di risolvere il problema per un certo periodo di tempo, in attesa delle grandi opere di approvvigionamento. Io faccio l'esempio, tanto per rendere chiaro il concetto, di La Maddalena. A La Maddalena che cosa è capitato? Che per anni ed anni tutti quanti abbiamo fatto lavorare il cervello inutilmente per trovare la soluzione, poi è venuta una società privata che a Santo Stefano ha risolto il problema con un tubo sottomarino. Si è dimostrato che è possibile, con una spesa di 150 milioni, o press'a poco, portare l'acqua a La Maddalena e risolvere, per un certo numero di anni, il problema. Nel mentre, invece, si spendono ogni anno più di 100 milioni per il trasporto di acqua con le autocisterne, come è noto. Quindi è possibile fare anche un tipo di intervento che sia di carattere immediato, ma che abbia, anche questo, elemento di organicità, che risolva il problema per un certo numero di anni. Ora una scelta di questo tipo nel quar-

to esecutivo, a mio parere, era necessaria ed è necessario sia fatta, cioè un concentrare l'intervento per affrontare in termini di provvedimenti, contingenti quanto si vuole, il problema dell'approvvigionamento idrico delle popolazioni.

Lo stesso discorso si può fare, a mio parere, per quanto riguarda l'habitat. Anche qui non voglio fare un discorso di carattere generale su un indirizzo politico in questo settore dell'habitat, però nell'ambito di una linea politica chiara, precisa insomma, che considera il problema dell'habitat come uno dei problemi principali in Sardegna, in questo quadro era possibile operare all'interno del quarto programma esecutivo determinate scelte. Vorrei limitare le mie considerazioni solo al tipo di intervento che viene fatto dalla Amministrazione regionale nel suo complesso, senza voler sollevare un'altra serie di problemi assai seri che riguardano gli indirizzi fondamentali della politica in questo campo, ad iniziare dal problema urbanistico che tante questioni e tante difficoltà sta sollevando. Alghero ieri è scesa in sciopero generale perché, nonostante la legge regionale di proroga, questa città non può utilizzare questa possibilità di proroga perché vincolata dalle norme di difesa del paesaggio. Ma il fatto si è, tuttavia (ecco che esplode una crisi in modo così drammatico in Alghero, come è esplosa in tanti altri comuni della nostra Sardegna) che in questo settore della politica urbanistica non si è fatto quello che si doveva fare. Siamo ancora fermi: il piano regolatore regionale non c'è, non se ne fa e così via. Ma, dico, questi sono problemi di carattere più generale, nel cui quadro tuttavia dovremmo collocare gli interventi specifici della Regione anche nel quarto esecutivo. Voglio limitarmi, invece, al tipo di intervento che noi operiamo nel campo dell'habitat, principalmente. Per quanto riguarda le abitazioni, c'è la legge n. 15 che opera con i finanziamenti, e poi abbiamo la 588 che opera, da un lato nei confronti dei privati per contributi e mutui (dovrebbe operare...) dall'altro lato opera, in certa misura, nei confronti dei comuni per opere, diciamo, organiche di risanamento degli abitati. Ora,

che cosa capita? Che la situazione che si è determinata in Sardegna, rispetto al problema delle abitazioni, ad esempio, è di una estrema gravità. Noi lo vediamo, per esempio, dal numero eccezionale di domande inoltrate e giacenti per utilizzare la legge numero 15, a cui non si riesce a far fronte. Ma, io dico, solo per insufficiente disponibilità finanziaria? Se noi potessimo disporre, come dice l'Assessore Campus, di 180 miliardi, mi pare noi potremmo anche soddisfare tutte le esigenze.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita.*
Quelle attuali.

RAGGIO (P.C.I.). Quelle attuali, potremmo anche soddisfarle. Ma intanto non abbiamo i 180 miliardi, prima di tutto. In secondo luogo, mi domando, che se anche potessimo disporre di tale investimento, davvero avremmo portato a soluzione il problema, perché appunto lei parlava di richieste attuali, e si sa benissimo che tutti coloro che hanno bisogno di una casa non avanzano richiesta perché si spaventano dinanzi al fatto che oltre 30 mila domande siano giacenti e inerte alla Regione. Ma si capisce che se potessimo evadere queste richieste noi avremmo altre migliaia e migliaia di richieste. E' questo tipo di intervento — a questo punto mi domando — che deve essere portato avanti? O l'esperienza non ci dimostra che qualcosa deve essere cambiata anche nella politica generale della Regione in direzione della casa? E non possiamo fare scelte diverse, tenendo conto che a questo punto dobbiamo accantonare la ipotesi, che taluno accarezzava nel passato, forse da demagogia, di poter col solo intervento regionale risolvere il problema dell'abitazione in Sardegna? Accantonare questa ipotesi e considerare in modo più realistico le nostre possibilità e nell'ambito di un'azione politica anche rivendicativa, che richiami lo Stato ai suoi impegni e ai suoi doveri in questo settore, o a misure di riforma perché l'intero settore dell'abitazione possa avere un nuovo corso e un nuovo sviluppo. Ecco, nell'ambito di tale politica, nell'ambito di tale azione rivendicativa che cominci ad attribuire

allo Stato davvero quello che deve fare e non ad attribuire alla Regione quello che non è in grado di fare, nell'ambito di tale politica, mi domando se non sia il caso di fare scelte diverse, anche nell'ambito del quarto esecutivo. Cioè, la scelta che noi possiamo fare, la direzione principale di intervento deve essere quella del risanamento.

Io non so se vogliamo arrivare alla conclusione di sospendere in qualche modo il tipo di intervento con la numero 15; alla fine saremo persino costretti a far questo. Di fatto già è così; noi potremo rendere tranquillo l'Assessore Campus e decidere (se decideremo, quando decideremo) di dargli 1 miliardo o 2 miliardi; in realtà sappiamo che si tratta di gocce nell'Oceano, qualche centinaio di pratiche si potrebbero evadere, qualche centinaio di decreti, ma il grosso rimane da farsi, e quindi di fatto siamo già ad un blocco della numero 15. Si tratterà (io non lo so, ci rifletteremo), di prendere atto di questo stato di cose. Ma dico, nel campo del risanamento dell'*habitat*, lì sì che possiamo concentrare gli sforzi, attraverso un maggiore investimento per quanto riguarda i contributi ai privati per il risanamento delle abitazioni (e noi abbiamo visto che è sufficiente aumentare, come la Commissione ha deciso di proporre, di 2 miliardi, mi pare, lo stanziamento a questo titolo, per soddisfare quasi tutte le richieste per beneficiare del contributo del 30 per cento per il risanamento delle abitazioni). Qui bisogna andare avanti, secondo me; bisogna utilizzare meglio, in modo più diffuso, questo strumento, che ci dà molto di più ed è molto più proficuo, e dobbiamo andare avanti accompagnando il mutuo al contributo. Io non riesco a capire per quale ragione, avendo deciso nel terzo esecutivo di utilizzare la concessione dei mutui (50 per cento ad integrazione del 30 per cento di contributo), questo non sia stato fatto. Credo che un intervento della Regione in questo campo, che metta assieme contributo e mutuo, consenta un intervento in misura larga, quantitativamente notevole e più redditizio anche sotto il profilo economico e sociale, questa è la prima scelta.

La seconda scelta è l'intervento a favore dei comuni i quali hanno problemi di risanamento di intere zone. Noi sappiamo quali richieste pressanti siano venute, anche in Commissione rinascita, a questa proposta di modifica da Carbonia, da Quartu, da Cagliari e così via. Per quanto riguarda Cagliari, ad esempio, io ho sentito una relazione del Sindaco De Magistris su proposte di modifiche da avanzare al quarto esecutivo, nella quale relazione veniva posta, con molta forza, questa esigenza di un intervento del IV programma in direzione della città di Cagliari per un risanamento dei quartieri popolari e delle frazioni. E non può trattarsi di un intervento di 100 milioni, rendiamocene conto, se vogliamo avviare (non dico risanare tutto), ma se vogliamo avviare un processo di risanamento effettivo dei rioni cagliaritari, del centro storico, dei rioni popolari, delle frazioni. Dobbiamo pur provvedere con uno stanziamento congruo, con uno stanziamento di 2-3-4 miliardi: questo bisogna fare. E' una scelta, lo capisco, che dobbiamo fare a scapito di altre; però sono scelte che devono essere compiute. Ora, nel settore dell'*habitat* io credo che queste due scelte debbano essere fatte con molta chiarezza. La utilizzazione piena delle possibilità che offre la 588 in materia di contributi e mutui per i privati che vogliono risanare la propria abitazione, e un intervento massiccio a favore dei comuni i quali hanno problemi di risanamento di intere zone: da Carbonia a Cagliari a Sassari a Quartu S. Elena. Noi dobbiamo cioè attuare in modo più largo, più esteso la possibilità che la legge 588 ci offre, certo non intendendo in questo modo di aver risolto i problemi dell'*habitat* in Sardegna che sono più complessi, ma avendo fatto delle scelte che, lungi dal disperdere, dal frazionare il nostro intervento, concentrino l'intervento in alcune direzioni per ottenere il massimo dei risultati.

PRESIDENTE. Sulla Sezione quarta del Capitolo secondo è stato presentato un solo emendamento aggiuntivo, a firma Raggio-Pedroni-Congiu. Se ne dia lettura.

NIOI, *Segretario*:

«Cap. II Sez. 4ª - Pag. 170 - Alla fine della pagina aggiungere: "Risulta evidente l'esigenza di promuovere l'organico coordinamento tra i vari scali marittimi della Sardegna, attraverso la costituzione di un Consorzio regionale dei porti, articolato anche su singoli Enti autonomi portuali"». (22)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pedroni per illustrare questo emendamento.

PEDRONI (P.C.I.). Signor Presidente, non occorreranno molte parole per illustrare questo emendamento. Nel corso della discussione sulle relazioni del settore di intervento, abbiamo più volte rilevato (e il collega Raggio ha posto in risalto il problema dei trasporti in Sardegna), questa mancanza di coordinamento dei trasporti tra la Sardegna ed il Continente. E questo fatto ha delle ripercussioni assai notevoli, soprattutto per quanto riguarda il settore commerciale e, in modo particolare, il settore turistico. Io ho avuto modo di dire nel corso di un intervento sul settore turismo che uno dei problemi fondamentali che dobbiamo affrontare, qui in Sardegna, è il problema di facilitare l'accesso dei turisti attraverso un coordinamento dei trasporti marittimi e dei trasporti aerei. Ma perché questo coordinamento dei trasporti marittimi possa avvenire, perché si spezzi per sempre questa azione campanilistica, concorrenziale tra i vari porti della Sardegna, noi pensiamo che sia indispensabile addivenire al più presto alla costituzione di un Consorzio regionale dei porti. Consorzio regionale dei porti che deve tenere presente il problema del miglioramento dei trasporti dalla Sardegna al Continente e viceversa, ma che deve tenere conto soprattutto dei costi, che deve tenere conto soprattutto delle attrezzature portuali, che deve tenere conto di un piano regolatore generale dei porti sardi per rendere il più efficienti possibile tutti i porti della Sardegna. Per questi motivi pensiamo che il Consiglio regionale,

tutti i colleghi, voteranno a favore di questo emendamento che, se verrà approvato, impegnerà certamente e in modo definitivo la Giunta a promuovere la costituzione di questo organo consortile tra i vari porti sardi e soprattutto a coordinare l'azione dei trasporti da e per la Sardegna e, finalmente, sulla base di una visione globale dei trasporti marittimi tra la Sardegna e il Continente, a varare un piano organico dei porti sardi.

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'Assessore alla rinascita.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, molto brevemente desidero dare una risposta al collega Raggio che ha fatto un intervento ricco di contenuto e che ha portato al dibattito alcune note veramente importanti. Per quanto riguarda i trasporti, innanzitutto, un concetto generale io voglio ulteriormente ribadire. Quando noi abbiamo fatto questo programma abbiamo tenuto conto che si trattava di un programma esecutivo; invece noi continuavamo ancora in aula a dibattere il tema dell'impostazione generale della politica di piano che noi abbiamo fatto nel piano quinquennale. Il quarto programma esecutivo voleva essere un programma esecutivo non un programma quinquennale, indipendentemente dall'arco di tempo che occupa come finanziamenti (il che evidentemente non è determinante, anche se impegna la spesa); così, adesso, ci troviamo necessariamente sbilanciati nella discussione fra le linee di programma che vengono indicate dalla opposizione e la limitatezza del contenuto del quarto che doveva riferirsi esclusivamente ad un arco di tempo, alle cose concrete che in quell'arco di tempo potevano essere fatte. Ma se un giudizio si deve dare sulla politica generale dei trasporti questo giudizio non deve essere limitato solo al IV programma, perché all'interno del IV programma noi abbiamo incluso, con un senso profondo di responsabilità, quanto concretamente poteva essere fatto nell'arco di tempo considerato dal programma, e solo quello. Se

noi vogliamo discutere sulla impostazione generale si deve discutere anche al di fuori delle cose contenute all'interno del quarto programma esecutivo, e tener conto degli atti concreti che la Giunta regionale ha compiuto e va compiendo nella direzione di questo problema. Evidentemente (lo ha riconosciuto anche l'onorevole Raggio nel suo intervento) si sono fatti grandi passi avanti. La Sardegna è ancora un'isola, ha ancora molti problemi da risolvere nella direzione dei trasporti, ma è un fatto che, da alcuni anni ad oggi, dei grandi passi in avanti sono stati fatti; gli stessi collegamenti per le linee marittime, indipendentemente dalle linee passeggeri, dispongono ormai di quattro traghetti ferroviari e di undici traghetti per mezzi gommati. Il contrasto in questa direzione — se di contrasto si può parlare — è la scelta delle linee; cioè, l'onorevole Raggio sostiene la necessità della pubblicizzazione generale anche per i mezzi gommati nel sistema dei trasporti marittimi. Per i trasporti aerei credo che i privati siano presenti in forma non determinante, quindi non è il caso forse di parlarne: i collegamenti aerei per il momento sono sufficienti. Ecco, il discorso è questo: l'iniziativa privata ha ancora una possibilità di essere presente in questo settore, evidentemente nella misura...

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Conviene alla Sardegna l'iniziativa privata in questo settore? Questo è il punto!

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Onorevole Zucca, ribaltiamo pure il problema come lei vuole, esaminiamolo da quel punto di vista, io non ho nessuna difficoltà. Evidentemente in una linea di sviluppo dei trasporti, l'esigenza portata avanti è stata quella di rispondere alle necessità immediate, indipendentemente dall'obiettivo finale che può essere anche quello che è stato indicato dall'onorevole Raggio. Ma anche la linea che lei ha indicato, cioè il perseguimento di una politica di pubblicizzazione che sia concorrenziale alla presenza privata, evidentemente tende a questo. Cioè i privati usciranno dal potere nella misura in cui riusciremo a potenziare il setto-

re pubblico e a rendere il servizio migliorato e a minor costo. E' la linea che noi abbiamo scelto. Il fatto che abbiamo incentivato...

RAGGIO (P.C.I.). Abbiamo incentivato per i privati.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Adirittura ci siamo costruite due navi traghetto a nostre spese! Abbiamo incentivato (è quello che stavo dicendo), alcune iniziative private, per una esigenza di presenza immediata in questo settore, vista l'impossibilità di realizzare in questo momento, con le nostre disponibilità e con i rapporti esistenti con gli organi statali concedenti, altre iniziative. Quando si parla di battaglie nei confronti dello Stato si parla di rivendicazioni: ma non tutte le battaglie si ipotizza che possano essere all'origine vinte. Passerà del tempo, anche questi rapporti di contestazione intercorrono tra Regione e Stato, per chiudere determinati problemi. In quest'arco di tempo che cosa succede? La presenza di questi privati è necessaria o non alla Sardegna? E questo è il punto sul quale ci troviamo a discutere. Possiamo analizzarlo e approfondirlo: ci renderemo conto che ancora, in questa situazione, i privati hanno motivo di esistere all'interno di questo settore, almeno a nostro giudizio. Quindi sono due gli aspetti del problema: quello esterno e quello dei trasporti interni. Credo che noi, come Giunta, abbiamo chiarito quale era la nostra posizione a proposito dell'Azienda dei trasporti, e posso aggiungere (non credo che siano indiscrezioni), che abbiamo dibattuto a lungo se era preferibile la creazione dell'Ente anziché dell'Azienda. Noi eravamo favorevoli alla costituzione dell'Ente dei trasporti, del quale l'azienda trasporti gommati doveva essere una appendice, uno dei contenuti, ed eravamo favorevoli all'accoglimento dell'emendamento in questo senso, potendo disporre però, possibilmente, di un arco di tempo sufficiente, che fissavamo in sei mesi (lo ha dichiarato il Presidente in quest'aula), per approfondire tutti i contenuti del problema. Le scelte che hanno fatto i vari Gruppi in aula non hanno consentito che

questo orientamento della Giunta andasse avanti. Però, certamente, la costituzione dell'Azienda in termini non precisati, così come l'abbiamo fatta, può costituire un momento di ritardo. Come abbiamo detto alle categorie interessate, così lo ribadiamo in aula: abbiamo il dubbio che quel tipo di legge non venga accolto dal Governo centrale, malgrado l'impegno nella direzione dell'accoglimento che la Giunta regionale ha assunto già nel momento stesso in cui la legge è stata approvata.

La linea che indicava la Giunta ci consentiva invece un dibattito sui contenuti, sulla articolazione possibile dell'Ente dei trasporti. L'Azienda dei trasporti dovevamo costituirla (ripeto la domanda che lei ha posto) esclusivamente come Regione, o dovevamo chiedere la partecipazione all'Azienda degli enti locali e, per alcuni versi, dello Stato? L'onere, dobbiamo assumercelo solo noi, così come abbiamo fatto approvando la legge? Questo significava fare prima l'Ente e poi vedere di realizzare l'Azienda. Noi abbiamo fatto questa scelta quando abbiamo istituito l'Ente minerario: abbiamo fatto un ente che ha possibilità di gestire in proprio e di partecipare a gestioni a carattere pubblico, possibilmente anche con l'inserimento dei privati, in modo da ripartire oneri ed utili tra tutti gli operatori presenti nel settore. Abbiamo fatto invece una scelta di regionalizzazione dei trasporti, questo è il punto. La linea che volevamo portare avanti era quella che abbiamo indicato con l'Ente minerario e che corrisponde, mi pare, in larga misura, alla linea di impostazione che ha dato l'onorevole Raggio. Questo non è stato possibile; lei sa perché: per gli atteggiamenti che sono stati assunti dai vari gruppi in aula, e io non sto dicendo nulla di nuovo perché queste cose le ha già dichiarate il Presidente della Giunta nel suo intervento.

Siamo d'accordo sui porti. Non è pensabile, a mio giudizio, che si riesca ad avere le disponibilità necessarie per attrezzare tutti i porti della Sardegna. Fra poco discuteremo un emendamento in questa direzione, col quale noi vogliamo, contemporaneamente e con immediatezza, potenziare, al di là di quella che è la situazione attuale, due porti che di-

stano pochi chilometri l'uno dall'altro. Evidentemente noi dobbiamo fare una scelta di fondo. Innanzi tutto dobbiamo concentrare i mezzi in alcuni porti che sono quelli portanti, quelli ai quali affluisce la grande massa del trasporto in Sardegna; gli altri portano avanti esigenze complementari, o esigenze locali al livello di industria. Questa scelta però non appare in tutte le richieste che noi facciamo attraverso gli emendamenti per finanziamenti concreti. Io avrei capito se avessimo concentrato tutto su Cagliari, Olbia, Portofino, scegliendo tre porti che sono i principali in Sardegna. Invece continuiamo per esigenze pure legittime, presenti anche in questo momento, a non fare una scelta sui mezzi che abbiamo a disposizione. Evidentemente un tentativo di attrezzatura sufficiente, a livello di esigenze moderne, va protratto negli anni, proprio perché gli interventi che noi stessi proponiamo sono ripartiti in diverse direzioni ed in diverse localizzazioni. Ma il discorso che va fatto, onorevole Raggio, è proprio quello sul tentativo di proiezione nel futuro che noi abbiamo fatto nel momento in cui abbiamo proposto l'istituzione del porto per contenitori a Cagliari. Se io avessi replicato al Ministro che ha risposto alla interrogazione che è stata svolta dal senatore Corrias, avrei detto: sappiamo bene che la situazione in questo momento è quella che è stata descritta; e però noi saremmo sempre indietro con i tempi, se non riuscissimo a prevedere quel che avverrà nei prossimi anni. E' necessaria all'Italia una attrezzatura portuale di questo genere da oggi a dieci anni, o a 15 anni, quanto è il periodo di ammortamento di una infrastruttura di questo genere? Questa era la domanda alla quale doveva rispondere il Ministro, e non cosa c'è oggi presente in Italia in fatto di trasporti a livello di contenitori. Crediamo che questo tipo di trasporto si svilupperà, che sarà presente a livello di trasporti transoceanici per l'Europa e per il Mediterraneo o no? E' la domanda alla quale il Ministro, evidentemente, non ha risposto. Noi siamo convinti che nel futuro questo trasporto non solo verrà ad aumentare giornalmente, ma sarà alla base del sistema dei trasporti anche per

la riduzione dei costi che esso comporta. Noi crediamo in questo tipo di trasporto. E nel momento in cui abbiamo fatto una impostazione così ferma come quella che ha fatto la Giunta regionale, abbiamo confermato che noi dobbiamo porci nel futuro e non solo nelle situazioni attuali. Vogliamo dare una risposta all'oggi, dobbiamo tentare di dare una risposta al domani.

Per quanto riguarda gli altri settori che sono stati toccati (mi sono impegnato alla brevità degli interventi, e debbo limitarmi), è chiaro, chiarissimo che per gli acquedotti abbiamo ancora una serie di carenze. Io citavo l'ultimo Piano Cassa in questa direzione, e sostenevo la tesi che i grandi acquedotti che sono ancora mancanti in Sardegna, sono stati finanziati. Mi riferivo al Sulcis in particolare, mi riferivo alla Barbagia-Mandrolisai, acquedotti di grande respiro per i quali abbiamo previsto i finanziamenti. Però, certamente, il Piano degli acquedotti non risponde interamente a quelle che sono le esigenze della Sardegna. Sono d'accordo, onorevole Raggio; per questo noi abbiamo in corso gli studi sulle disponibilità d'acqua e sulle disponibilità effettive compresa l'acqua da falda sotterranea; si tratta di una ricerca in tutto il territorio della Sardegna, allo scopo di individuare le disponibilità d'acqua in relazione alle esigenze di uso civile, industriale ed agricolo. Il primo di questi piani riguardante la 1ª zona omogenea — Sassari — è stato già ultimato, e lo abbiamo consegnato alle autorità locali presentandolo in una riunione all'Amministrazione provinciale già da diversi mesi. Adesso è in discussione e per una certa misura in attuazione. Abbiamo rivisto tutte le esigenze che ormai sono diverse dal momento in cui ci sono state alcune impostazioni nel piano degli acquedotti, sia per gli usi civili, sia per gli usi irrigui, sia per gli usi industriali. Evidentemente non si può più pensare ad un acquedotto o all'uso delle acque esclusivamente per una di queste tre esigenze, che sono tutte, a nostro giudizio, esigenze principali. Alcune determinazioni di questi nostri studi sono già in via di attuazione. Ad esempio, l'acquedotto che dal Co-

ghinas arriva alla zona industriale di Sassari è già in avanzata progettazione esecutiva, oltre che essere già finanziato, come pure il taglio di un certo fiume (adesso non ricordo esattamente quale sia) che consenta, con una spesa di un miliardo, di approvvigionare la diga del Bidighinzu, quindi di rifornire direttamente Sassari città, e così via, sono tutte opere attuate in conseguenza degli studi che noi abbiamo fatto, che abbiamo approvato e che sono stati già consegnati alle autorità locali. Questo tipo di studio noi lo abbiamo esteso a tutta la Sardegna. Evidentemente nel giro di alcuni mesi, un anno al massimo, noi siamo in condizioni non solo di determinare quali sono le risorse di acqua in Sardegna, ma anche di riuscire a distribuirla con criteri prioritari, evidentemente, nelle direzioni che sono più necessarie e più immediate e che hanno carattere di maggiore immediatezza.

L'altro discorso va fatto per quanto riguarda l'habitat. Io non credo, onorevole Raggio, che il problema dell'habitat possa essere affrontato compiutamente con gli interventi del IV esecutivo. Noi abbiamo indicato alcuni tipi di intervento e li abbiamo indicati quasi come intervento, non vorrei dire di bandiera, ma come intervento che voglia mostrare una linea per riuscire in quella linea a concentrare mezzi che non sono del IV programma esecutivo. Io ho visto in questa direzione gli emendamenti che sono stati portati; però mi chiedo se la carenza stia solo nella scarsità di mezzi o non stia nella mancanza di coordinamento. Quali sono le somme messe a disposizione dagli enti impegnati in Italia nella costruzione di case per lavoratori di tutti i tipi, GESCAL, Istituti Autonomi Case Popolari e così via, quali sono i mezzi presenti in Sardegna in questo momento nelle varie zone? Io ho visto l'emendamento che è stato presentato per Portotorres, ed è un emendamento che noi, almeno parzialmente, accogliamo, anche perché dà la possibilità di investire e di spendere i soldi che in questo momento sono presenti e non utilizzati e che sono soldi non nostri, sono soldi di questi istituti. Il punto nodale di questa situazione è riuscire a pianificare i mezzi che sono disponibili nel settore e che

sono mezzi GESCAL, mezzi degli Istituti Autonomi Case Popolari, mezzi del Ministero dei lavori pubblici, mezzi regionali e mezzi anche, nella misura limitata che noi avevamo indicato, del Piano di rinascita. Questo è il problema. Ed è un discorso che non riusciamo a chiudere. Se si vuole una dichiarazione di impotenza da parte della Giunta (perché è a questo che si vuole arrivare), io dichiaro che non riusciamo, fino a questo momento almeno, malgrado gli sforzi che stiamo compiendo, a coordinare gli interventi in questa direzione in Sardegna. E' impensabile, onorevole Raggio, che si possa risolvere il problema con il rilancio della n. 15. Non si tratta solo di carenza di mezzi, si tratta di stabilire se questo tipo di intervento debba andare avanti all'infinito. Io non sono del tutto convinto che i beneficiari di questo mutuo non siano in condizioni di costruirsi da sé la casa, perché è anche questo il punto, bisogna dirlo chiaramente: qualunque categoria di cittadini, se noi diamo mutui agevolati, così come li stiamo dando nella direzione della legge n. 15, tenderanno di usufruirne, anche quelli che potrebbero in qualche misura farne a meno costruendosi direttamente la casa con fondi propri. Quindi la revisione non è solo una questione di mezzi, ma è anche una questione di impostazione generale. E' come il discorso fatto sull'articolo 14. Lei insiste sui mutui e sui contributi. L'esperienza che abbiamo fatto in questi anni è che il contributo è sufficiente a fare scattare l'investimento per la riparazione delle case. Evidentemente noi non crediamo nella capacità che hanno i sardi di affrontare questo problema anche con qualche sacrificio, e perché no, anche di carattere familiare, pur di avere la casa. Ma qui il discorso è sulle cifre che abbiamo a disposizione. Se noi utilizziamo solo per contributi queste somme, riusciamo a far fronte ad un certo numero di richieste, se le utilizziamo per

contributi e mutui riusciamo a far fronte ad un quinto delle richieste che sono state...

ZUCCA (P.S.I.U.P.). I mutui sono a rotazione.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Sono denari del programma che lei deve dedicare a queste cose e che deve togliere necessariamente da altre direzioni. Evidentemente il discorso della casa in Sardegna va affrontato sul piano che io ho indicato, va approfondito, va verificato, va ampliato; non è un discorso, a mio giudizio, di questo momento, proprio per la necessità di realizzare un coordinamento tra gli interventi dello Stato, della Regione, e di tutti gli enti che sono interessati e che operano in Italia in questo settore. Dimenticavo, onorevole Presidente, di dichiarare che la Giunta accoglie l'emendamento Raggio-Pedroni-Congiu.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro domanda di parlare, metto in votazione la Sezione quarta del Capitolo II, trasporti ed habitat. Chi la approva alzi la mano.

(E' approvata).

Metto ora in votazione l'emendamento aggiuntivo Raggio-Pedroni-Congiu. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato)

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

La seduta è tolta alle ore 13 e 05.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Michelangelo Pira

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari
Anno 1972