

CCVII SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

MERCOLEDI' 14 GIUGNO 1972**Presidenza del presidente CONTU****I N D I C E**

Congedi	5293
Mozione e interrogazione concernenti lo sviluppo dei trasporti ferroviari in Sardegna (Discussione e svolgimento congiunti e fine della discussione):	
CARRUS	5295-5318
PUGGIONI	5299
MELIS G. BATTISTA	5302
DEFRAIA	5304
FRAU	5307-5318
BRANCA	5310-5319
GHINAMI	5311
GIAGU DE MARTINI, Assessore ai lavori pubblici e trasporti	5314-5317
MELIS ANTONIO	5318-5319-5320
PRESIDENTE	5318
ZUCCA	5319
CABRAS	5320
FADDA	5321
TRONCI	5323
SPANO, Presidente della Giunta	5323
Risposta scritta a interrogazione	5293
Sull'ordine del giorno:	
PUGGIONI	5324
SPANO, Presidente della Giunta	5324
ZUCCA	5324
SASSU	5324
PRESIDENTE	5324

La seduta è aperta alle ore 10 e 50.

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

Risposta scritta a interrogazione.

PRESIDENTE. Comunico che è stata data risposta scritta alla seguente interrogazione:

«Interrogazione Medde sul mancato rimborso delle indennità di missione al personale degli uffici e servizi periferici del Ministero dell'agricoltura e delle foreste». (757)

Congedi.

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

Discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della mozione Carrus - Melis Antonio - Melis Mario - Raggio e Catte sullo sviluppo dei trasporti ferroviari in Sardegna. Se ne dia lettura.

MELIS PIETRINO, *Segretario*:

«Il Consiglio regionale, considerata la urgenza e l'importanza del problema dello sviluppo dei trasporti ferroviari in Sardegna, poiché è stato varato dal Ministero dei trasporti un piano pluriennale di potenziamento per le ferrovie dello Stato ed è prevista una spesa complessiva di 1.000 miliardi di lire; poiché la spesa del piano è stata prevalentemente concentrata nelle regioni settentrionali e si viene così a compiere una ulteriore e gravissima discriminazione nei confronti della Sardegna che è stata praticamente esclusa dai programmi di sviluppo ferroviario degli ultimi anni e precisamente dall'ormai quasi realizzato piano decennale nonché dai benefici contenuti nell'ultimo decreto legge per il rilancio dell'economia nazionale; accertata la necessità che il Consiglio regionale si pronunci su alcuni aspetti particolari dello sviluppo dei trasporti ferroviari in Sardegna e precisamente sulla elettrificazione delle ferrovie sarde, sul raddoppio della linea Cagliari - Sassari, sulla nuova costruzione di un tronco a scartamento normale Nuoro - Macomer che serva i nuovi insediamenti industriali della media valle del Tirso e l'unico capoluogo di provincia non dotato di ferrovie statali; convinto che la Giunta debba condurre una azione di pressione sul Governo affinché nell'ambito del predetto piano sia varato, d'intesa con la Regione, un organico programma di sviluppo dei trasporti ferroviari in Sardegna dato che le più recenti ricerche tecniche ed economiche hanno confermato l'assoluta concorrenzialità dei trasporti ferroviari sui medi percorsi, rispetto a qualsiasi altro mezzo terrestre o aereo; convinto altresì della necessità di estendere il campo dei trasporti pubblici e dell'esigenza di apprestare fin d'ora razionali servizi per la mobilità della popolazione lavorativa in vista dello sviluppo delle attività industriali in Sardegna; impegna la Giunta: a condurre una energica azione di protesta e di pressione nei confronti del Governo centrale per una ulteriore intollerabile discriminazione contro la Sarde-

gna; a concordare con il Governo centrale un piano di sviluppo dei trasporti ferroviari in Sardegna». (32)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento è stata anche presentata una interrogazione Lilliu all'Assessore ai lavori pubblici e trasporti, che viene svolta congiuntamente. Se ne dia lettura.

MELIS PIETRINO, *Segretario*:

«La Direzione delle Ferrovie dello Stato, con circolare n. P.64.4 dell'8 settembre, ha fatto conoscere l'istituzione di particolari incentivi in favore di quei ferrovieri del Continente che accoglieranno l'invito di trasferirsi in Sardegna, per sanare la «difficile situazione di personale che si verifica presso molti impianti del Compartimento di Cagliari». A questi ferrovieri verrà corrisposta l'indennità di missione continuativa per 18 mesi, che giunge a centomila lire mensili per la massima qualifica di concetto, prima del trasferimento definitivo nell'Isola «per esigenze di servizio», comportante, con i relativi emolumenti, l'aggiunta di un soprassoldo giornaliero per la durata di un anno. Si aggiunge un congruo numero di viaggi aerei gratuiti, durante i primi 18 mesi. Sino ad ora, il trasferimento di un qualunque impiegato, anche delle Ferrovie, da una parte all'altra della Penisola e nelle Isole, esige una giusta indennità di trasloco, perché lo spostamento produce sempre e in ogni luogo un disagio economico. Ora, invece, il Ministero dei trasporti sembra aver maturato il convincimento, in una sorta di *revival* della *belle époque* coloniale, che la Sardegna, per esser lontana e oltremare dalla terraferma nazionale, debba prendere il posto delle antiche terre di conquista: la Libia, la Somalia, la Eritrea per appagare i sogni «imperiali» dei burocrati romani e dei loro ispiratori politici; ai ferrovieri «italiani» offre una speciale indennità e un soprassoldo (il termine «soldatesco» si conviene), per recarsi a servire la Patria nella colonia «sarda». Queste strane cose avvengono, non nel secolo XVIII, quan-

do atteggiamenti e atti pressoché simili dello Stato di terraferma sabaudo verso il «regno sardo» d'oltremare e coloniale, determinarono i Sardi a cacciare dall'Isola i Piemontesi (compreso il Vicerè e la sua corte), ma in pieno secolo XX, a unità d'Italia raggiunta e dopo 23 anni da che la Sardegna sembra avere avuto uno Statuto speciale e, con esso, quell'autonomia politica che era (e rimane ancora nella sostanza) nei voti degli isolani. E' facile avvertire, e se non fosse stato avvertito dal Governo regionale questa interrogazione sta a denunciarlo, che il Governo nazionale, col suo Ministro dei trasporti, ha permesso che si commetta un ennesimo atto di sopraffazione centralistica e di discriminazione colonialistica, che lede e ferisce gravemente l'autonomia della Regione sarda e il sentimento nazionale dei Sardi i quali, evidentemente, vengono ancora collocati fra gli «italiani minori», in una terra considerata, come per il passato, di «confine» e di «confino»: una provincia etnica inferiore, da civilizzare. Il reclutamento ministeriale dei ferrovieri continentali «particolarmente incentivati» coincide, come è stato opportunamente denunciato dai Sindacati sardi, col rifiuto opposto dalla Direzione delle Ferrovie dello Stato a bandire concorsi regionali, anziché nazionali, per tutte le categorie, concorsi proposti dai Sindacati medesimi per risolvere la copertura degli organici statali in Sardegna e favorire anche l'occupazione dei diplomati locali. Coincide pure con le dimissioni, non sanate da occasionali e temporanee riassunzioni in servizio, di ben 152 guardiani locali di passaggio a livello delle stesse Ferrovie, entrate nell'Amministrazione con esami regolari e che vengono a trovarsi, inopinatamente e senza alcun preavviso, da un momento all'altro, sulla strada, senza lavoro alcuno, mentre avrebbero diritto ad una occupazione permanente, dati i precedenti. In questa circostanza, e proprio nel momento in cui il Consiglio regionale va dibattendo in aula i difficili rapporti tra Stato e Regione sarda nei quali, fatti come quello qui sottolineato sono emersi sovente e con intenzione, l'interrogante ritiene di dover intervenire a ribadirli

chiedendo, per il particolare caso, di interrogare l'Assessore ai trasporti della Regione sarda per conoscere se non intenda: 1) elevare vibrata protesta per l'accaduto al Ministro dei trasporti del Governo nazionale, invitandolo a revocare l'assurdo e offensivo provvedimento; 2) manifestare al medesimo l'opportunità di risolvere la situazione di carenza di personale nelle Ferrovie dello Stato in Sardegna con l'apertura di regolari concorsi regionali che favoriscano l'impiego degli elementi locali in un momento di crescente disoccupazione a ogni livello, giuste le indicazioni dei Sindacati; 3) richiamare la necessità di un effettivo impegno dello Stato per la ristrutturazione e l'ampliamento della rete ferroviaria statale sarda portandola a dimensione nazionale dall'attuale assetto «coloniale» che vede il ramo ferrato pubblico fra gli ultimi, se non l'ultimo, delle regioni italiane, mentre sopravvive, in parte in condizioni di grande inefficienza, una trama esuberante e inadeguata ai tempi di ferrovie secondarie e complementari, di natura privatistica e padronale, e sulle strade trionfa il monopolio della produzione della nuova monarchia nordista degli Agnelli e dei Pirelli». (667)

PRESIDENTE. Per illustrare la mozione, ha facoltà di parlare l'onorevole Carrus.

CARRUS (D.C.). Signor Presidente, onorevoli consiglieri, questa mozione sui trasporti ferroviari in Sardegna, sul loro sviluppo, sull'adempimento dello Stato a questo problema, viene discussa molto tempo dopo che si è verificato il fatto, che ha dato lo spunto a questo intervento in Consiglio regionale. Dobbiamo in un certo senso dire che è fortunata circostanza essere i tempi della programmazione nazionale scivolati di molto su questo problema, perché se il piano pluriennale di sviluppo delle ferrovie dello Stato fosse stato approvato alla scadenza giusta, che è il 1971, l'anno della scadenza del decorso piano decennale, noi oggi saremmo stati completamente tagliati fuori da qualsiasi decisione in ordine allo sviluppo dei trasporti ferroviari. Forse

oggi siamo ancora al limite delle possibilità d'intervento, data la situazione governativa, ma forse saremmo ancora una volta tagliati fuori se per caso il piano quinquennale in istruttoria presso il CIPE dovesse dimostrarsi imm modificabile rispetto alle proposte fatte dal Ministero dei trasporti sulla base delle indicazioni date dall'Azienda delle Ferrovie dello Stato. Eppure di un intervento straordinario per le Ferrovie in Sardegna abbiamo senz'altro bisogno.

Dopo la costruzione ferroviaria del secolo scorso, grande impresa da un certo punto di vista e della quota di reddito a ciò destinata, e per le modificazioni profonde che ha determinato (non è il caso qui di parlare di danni, sicuramente evitabili, che tale operazione comportò per la Sardegna), noi siamo rimasti tagliati fuori da qualsiasi discorso di sviluppo delle linee ferroviarie. Si può dire che la situazione delle linee ferroviarie in Sardegna è quella del secolo scorso. L'unica cosa nuova è stata la frenesia speculativa che si è sviluppata sulle reti secondarie della Sardegna; frenesia speculativa che è stata alimentata orchestrando ben precise spinte corporative, e che la mancanza di lungimiranza e di giudizio obiettivo degli uomini politici ha favorito, con uno spreco obiettivo di danari e con la mancanza di un disegno preciso su quello che doveva essere il tentativo di riequilibrio del fatto territoriale. E siamo stati tagliati fuori anche in tempi recenti.

Il 1971 è l'anno di scadenza del piano decennale di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria. Un dato recepito da un documento della programmazione regionale sullo sviluppo dei trasporti ferroviari in Sardegna, e precisamente dal rapporto sui problemi del coordinamento per l'anno 1968: nel periodo luglio 1967-dicembre 1968, sul complesso degli investimenti destinati al Mezzogiorno dalle Ferrovie dello Stato, alla Sardegna è toccato il 3,8 per cento. Siamo quindi ben lontani dal 14 per cento da noi ipotizzato come limite accettabile della quota destinata alla Sardegna per gli investimenti pubblici nel Mezzogiorno. Questa cifra è significativa dal punto di vista quantitativo. Ma ancora più si-

gnificativo può essere l'esame delle categorie di opere che le ferrovie dello Stato hanno fatto in Sardegna. Al 31 dicembre 1968 su 14 miliardi e mezzo finanziati complessivamente a carico del piano decennale delle ferrovie, abbiamo avuto soltanto interventi di ordinaria amministrazione. Basta pensare che su 14 miliardi, 5 miliardi sono stati assorbiti dall'armamento. Come dire che si è fatto lo stretto indispensabile per tirare avanti alla bell'e meglio. Come dire che se non si fossero fatte quelle opere, quelle spese, la rete ferroviaria sarda non avrebbe potuto funzionare. Quindi siamo al limite della ordinaria manutenzione, eppure gli interventi per le ferrovie dello Stato sono contenuti in piani precisi che per la legge 588 la pubblica amministrazione dello Stato è tenuta a discutere e a concordare con la Regione sarda. Abbiamo un piano decennale i cui interventi scadono, sono scaduti nel 1971; abbiamo avuto il piano di completamento del decennale, 200 miliardi, sulla base delle leggi 374 e 1089 del 1968, con interventi straordinari per il rilancio dell'economia; il Ministero del bilancio ha proposto un programma economico annuale per il 1972, un programma straordinario ponte di 300 miliardi che consenta di superare la sfasatura tra la fine del piano decennale e l'inizio del piano poliennale che è in istruttoria presso il CIPE. Abbiamo infine il piano poliennale CIPE, in discussione, oggi in istruttoria, che, da notizie di stampa, comporta una esclusione della Sardegna da altri investimenti. Sono previsti investimenti per la Sicilia, per l'Italia centrale, per alcune reti del Nord, ma per la Sardegna siamo rimasti alla ordinaria manutenzione e del materiale rotabile e degli impianti fissi. La rete ferroviaria della Sardegna è destinata perciò a diventare nel giro di pochi anni uno di quei rami secchi che sono la preoccupazione maggiore della politica comunitaria dei trasporti.

Se non interveniamo in tempo, e se gli interventi si fermano alla ordinaria manutenzione degli impianti, noi avremo come rete ferroviaria un ramo secco del più vasto sistema europeo. Se non vogliamo essere tagliati fuori dal progresso ferroviario europeo che pro-

prio in questi ultimi anni ha affermato la sua superiorità e la sua concorrenzialità, rispetto ad altri mezzi di trasporto, dobbiamo intervenire subito, e dobbiamo intervenire immediatamente nel dialogo con lo Stato affinché la Sardegna abbia un posto e un collocamento nei documenti della programmazione nazionale. Tanto più che, come dicevo, le ferrovie hanno ritrovato un loro ruolo concorrenziale rispetto ai sistemi tradizionali di trasporto. Sembrava ormai che il sistema di trasporto ferroviario fosse soccombente, rispetto alla concorrenza sfrenata dei consumi privati di trasporto, cioè su automobile, e di fronte al salto tecnologico costituito dai trasporti aerei anche su brevi percorsi, e invece proprio negli ultimi anni, soprattutto nell'Europa, che vanta la rete ferroviaria più moderna del mondo, abbiamo avuto uno sviluppo nuovo e non soltanto in Francia, tradizionale potenza ferroviaria europea, ma anche in Germania. La Germania, che pure ha la migliore rete autostradale d'Europa, ha proposto un programma di ammodernamento delle sue ferrovie, e tutto il programma di trasporti è fondato sull'ammodernamento delle ferrovie, su quel piano *intercity* già in costruzione, che dovrebbe sostituire i mezzi tradizionali aerei e automobilistici, nel collegamento di situazioni caratterizzate da forte inurbamento.

Non sappiamo se queste idee siano state recepite in Italia. Da quel che si legge nei documenti della programmazione nazionale sembrerebbe di sì: sia il primo piano economico quinquennale, sia il documento preliminare alla programmazione economica, sia la bozza di secondo piano economico quinquennale, sembrerebbero concettualmente recepire il vantaggio che ormai esiste dei trasporti ferroviari su percorsi vecchi, però i programmi operativi fanno esattamente il contrario di quel che si afferma nei documenti di programmazione. I documenti in corso di istruttoria presso il CIPE fanno delle scelte che sono nettamente contrarie a quanto è contenuto nell'indicazione dei programmi speciali di sviluppo ferroviario del documento preliminare della programmazione economica, del documento Giolitti, per essere precisi. Eppure, no-

nostante questo, nonostante questa, diciamo, ignoranza da parte dei piani operativi concreti dei fondamenti dello sviluppo ferroviario, in sede comunitaria europea abbiamo avuto un rilancio; la recente discussione sulla politica comunitaria ha rilanciato il mezzo ferroviario come il mezzo più atto ad integrare le regioni sottosviluppate dell'Europa, nel più vasto sistema continentale.

Secondo un'indagine recentissima del «Times», il trasporto ferroviario è diventato concorrenziale, sui medi percorsi, intorno alle 400 miglia, quanto appunto è la distanza massima tra i due estremi della rete ferroviaria sarda; è diventato concorrenziale sia rispetto all'aereo, perché annulla i tempi morti del trasporto centro-città-aeroporto, perché il trasporto ferroviario si svolge da centro città a centro città, sia rispetto alle automobili, in situazioni di congestione urbana che difficilmente possono essere risolte se non ricorrendo ai sistemi ferroviari. Inoltre la sempre più spinta containerizzazione dei trasporti consente alla ferrovia di recuperare il suo ruolo tradizionale. Noi facciamo tanti discorsi sul porto containers a Cagliari, sui trasporti containers per via mare, ma se la containerizzazione dei porti non viene accompagnata da una attrezzatura delle ferrovie per tener testa a questa rivoluzione dei trasporti, non se ne fa nulla, perché allora abbiamo bisogno soltanto di grossi terminali e il vantaggio si perde quando si giunge ai grossi terminali containers.

Il discorso potrebbe farsi più generale: sulla necessità che prevalga il trasporto pubblico rispetto al trasporto privato; sulla necessità che si dia più spazio ai consumi pubblici di servizi che non ai consumi privati, mentre in Italia abbiamo avuto negli ultimi 10 anni una anormale espansione dei consumi privati accompagnata dagli interventi pubblici della rete stradale e autostradale, a tutto scapito del consumo pubblico dei trasporti e a tutto scapito quindi dell'ammodernamento della rete ferroviaria. Secondo queste indagini del «Times», se elettrificato, il mezzo ferroviario è ecologicamente neutro. Non abbiamo, rispetto ai fenomeni di altro trasporto, né inquinamento acustico, né inquinamento at-

mosferico, come avviene invece per le zone fortemente congestionate, che hanno o trasporti aerei o trasporti automobilistici. Ed è l'unica soluzione anche in Sardegna per lo spostamento di grandi masse, dati i fenomeni di congestione non facilmente governabili. La Sardegna può recuperare, proprio per la sua caratteristica di insularità e per la sua necessità di inserimento nel sistema dei trasporti europei, il ruolo delle ferrovie. Però dobbiamo fare alcuni interventi immediati, e dobbiamo ottenere nei programmi alcuni fatti indispensabili, altrimenti siamo destinati, come dicevo, a rimanere un ramo secco.

Prima di tutto è necessario il raddoppio della rete ferroviaria. Oggi non si può più governare una rete ferroviaria su medie distanze che non sia raddoppiata, e dobbiamo incominciare almeno dalla Cagliari-Oristano, che rappresenta la linea sulla quale più forte è la incidenza in Sardegna del traffico ferroviario. Almeno come prima fase del raddoppio dell'intera linea, dobbiamo incominciare dalla Cagliari-Oristano, da inserire subito nei programmi operativi. Occorre poi la rettifica, come premessa al raddoppio, dei tracciati Macomer-Oristano, Chilivani-Sassari: sono i tracciati del secolo scorso. L'ammodernamento è impossibile da realizzare su tracciati come quello Macomer-Oristano e Chilivani-Sassari, che sono i tracciati del secolo scorso, tant'è che la maggiore incidenza della spesa per armamento si riferisce proprio all'esistenza di tracciati antiquati, costosi per la manutenzione, che potrebbero essere sostituiti con facili interventi.

La rettifica dei tracciati è la premessa al raddoppio, ma la rettifica dei tracciati è necessaria anche su altre linee, basta pensare a fenomeni come quello di Sanluri, sulla Cagliari-Oristano, completamente tagliato fuori dai trasporti ferroviari e conseguentemente dai flussi di traffico, costringendo lo spostamento su altri sistemi di trasporto di una zona così popolosa come quella della Marmilla e che potrebbe utilmente essere inserita anche nel discorso di coordinamento dello sviluppo industriale. Infine, terzo intervento assoluta-

mente necessario: creare le premesse per la elettrificazione. Un'altra delle cause del mancato ammodernamento è che in Sardegna non si parla di elettrificazione; è un problema che va visto non soltanto in riferimento allo sviluppo dei trasporti ferroviari, ma anche in relazione al bilancio energetico, e nazionale, e regionale. Ma io credo che il discorso sulla elettrificazione debba essere quanto meno iniziato. Siamo l'unica regione d'Italia che non ha linee ferroviarie elettrificate. Altro problema, quarto ed importantissimo: l'inserimento della linea a scartamento normale Macomer-Ottana-Nuoro, in relazione ai programmi di sviluppo industriale della Sardegna centrale.

Il disegno di sviluppo della Sardegna centrale, senza l'inserimento nella rete ferroviaria, che significa inserimento nel quadro nazionale europeo, avrebbe la mancanza di uno dei punti fondamentali. Continueremo, cioè, a sbagliare potenziando la dorsale occidentale che già nell'ottocento aveva determinato la eliminazione, la emarginazione di vasti strati della Sardegna dal processo, pur lento ma in qualche modo qualificato, di sviluppo economico. E infine, quinto punto importantissimo, da chiedere in questo momento: la integrazione del sistema portuale sardo col sistema ferroviario, per consentire appunto che la containerizzazione non avvenga, se si dovesse riprendere il discorso, soltanto attraverso la costruzione di un terminale mediterraneo, ma avvenga con la integrazione completa del sistema dei trasporti. La spinta determinata dall'insularità presuppone che il sistema ferroviario sia integrato col sistema portuale. Oggi abbiamo invece una integrazione fragilissima, costituita soltanto dalle navi traghetto, mentre non abbiamo una integrazione del porto di Cagliari, per esempio, del porto di Oristano, non abbiamo integrazione del porto di Portotorres, nel sistema dei trasporti ferroviari.

Questi sono, a mio avviso e a parere dei presentatori della mozione, gli interventi che noi dobbiamo portare all'attenzione del CIPE, all'attenzione del Governo, nel momento in cui si discute il piano pluriennale, e dobbiamo chiedere che la quota sui 300 miliardi del piano-ponte ci sia attribuita non secondo i modi

tradizionali, per la manutenzione ordinaria della rete ferroviaria, ma in qualche misura per iniziare il discorso su queste opere, che significano un salto qualitativo rispetto agli interventi che sono fino ad ora avvenuti. Dove dirlo? Bisogna dirlo al CIPE, che pure è la sede dove si devono raccogliere le istanze delle Regioni. Occorre portare con forza alla commissione interregionale per la programmazione queste nostre istanze, queste nostre idee ed essere preparati al discorso col futuro governo sullo sviluppo dei trasporti ferroviari. Dobbiamo pretendere che alla Sardegna venga restituito, venga reintegrato il non dato o meglio il mal tolto del precedente piano decennale; dobbiamo pretendere che si rispetti la quota del 14 per cento sugli investimenti ferroviari, ma soprattutto dobbiamo fare come Regione Sarda sulle ferrovie un discorso nuovo, un discorso che non abbiamo mai fatto, limitandoci ad accettare lo stato di fatto, cioè la modificazione di quel sistema ferroviario che, ponendosi parallelo al sistema stradale della Carlo Felice, ha determinato nell'Ottocento uno sviluppo anormale della parte occidentale della Sardegna e ha tagliato fuori tutta la Sardegna centrale, ha tagliato fuori vaste parti della Sardegna meridionale, ha tagliato fuori soprattutto le zone della Sardegna interna, determinando così i noti fenomeni di concentrazione sulla parte occidentale della popolazione. Quindi il sistema ferroviario ha accentuato gli squilibri che erano stati già determinati dal sistema viario.

Dobbiamo pensare ad un sistema ferroviario che interessi tutta la Sardegna, in cui l'intervento principale sia costituito dal tronco Macomer - Ottana - Nuoro. (Nuoro è l'unica provincia italiana che non abbia una stazione ferroviaria a scartamento normale). Questo è un modo per proporre lo sviluppo ferroviario in fase e consono allo sviluppo, al discorso sull'equilibrio territoriale. E' perfettamente inutile che noi continuiamo il discorso sull'equilibrio territoriale con interventi frammentari, caratterizzati da fatti industriali e non accompagnati dai servizi. Se vogliamo riprendere il discorso sull'equilibrio ter-

ritoriale e sulla equilibrata diffusione delle attività economiche nel territorio regionale, dobbiamo assolutamente accompagnare questo discorso con l'integrazione del sistema stradale, attraverso lo sviluppo del sistema ferroviario.

Io dico che questo dibattito, questa discussione nel Consiglio regionale può essere l'occasione per riprendere, sia pure in ritardo, rispetto ai tempi che dovevano essere rispettati nel proporre al Governo questi temi, per riprendere un discorso importante; e non dobbiamo assolutamente trascurare l'occasione che ci si presenta di porlo con forza. E non dobbiamo accontentarci dei soliti interventi, ma chiedere, proporre, se è possibile anche con delle progettazioni di massima, con degli studi precisi, con delle indicazioni precise, un nostro disegno che, nell'ambito del coordinamento con la legge 588, dobbiamo portare avanti con forza. Io credo che se questo faremo forse potremo distinguerci e potremo avere nel prossimo piano pluriennale che il CIPE varerà, un intervento qualitativamente diverso da quello che qui si è realizzato. E io credo che potremo finalmente rendere giustizia alla Sardegna anche in un problema così importante.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Puggioni. Ne ha facoltà.

PUGGIONI (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, sul problema dei trasporti in generale c'è stata di recente, e precisamente il 7 aprile, una conferenza triangolare, regione, sindacati e governo. E come spesso capita, quando non si vogliono affrontare in concreto i problemi, in questa conferenza si è un po' discusso di tutto, ma non si è tratto dalle conclusioni operative nessuno dei molti problemi dei trasporti che abbiamo in Sardegna.

Si tratta anzitutto di sapere dalla Giunta che cosa si è fatto di fronte all'urgenza dei problemi sollevati e in particolare per quanto riguarda l'ammodernamento e lo sviluppo delle ferrovie dello Stato. Come ha detto poc'anzi l'onorevole Carrus, noi ci trovia-

mo di fronte ad una posizione discriminata del Governo nei confronti della Sardegna, tanto che i programmi che sono all'esame del CIPE, e che riguardano il sistema dei trasporti ferroviari in modo particolare, tagliano fuori la Sardegna. Ma prima ancora di questa conferenza triangolare, nel luglio del 1971, fu presentata questa mozione. A questa data il piano pluriennale del Ministero dei trasporti era già varato. La Sardegna, come sempre capita, anche da questo programma, sia pure limitato nel tempo, è rimasta tagliata fuori. Io credo che, di fronte alla fatiscenza degli impianti ferroviari della nostra Isola, alcune scelte prioritarie debbano essere operate e sottoposte all'attenzione degli organi di programmazione e del Ministero dei trasporti in modo particolare. Noi viviamo in un'epoca ed in un paese dove si investono centinaia di miliardi per realizzare tronchi di linee attrezzate per velocità dell'ordine di 300 chilometri l'ora. Attualmente per andare da Cagliari a Sassari, 270 chilometri ferroviari, ci si impiega, con treni direttissimi, quattro ore e mezzo, perché la velocità media commerciale in Sardegna non è di 300 ma di appena 60 chilometri l'ora.

ANEDDA (M.S.I.). La velocità dei treni merci in Italia è di 28 chilometri l'ora.

PUGGIONI (P.C.I.). Un piano di potenziamento ed ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, tra l'altro esiste da tempo immemorabile in Sardegna. Non si tratta quindi di improvvisare dall'oggi al domani. In questi ultimi decenni non si è fatto altro che garantire l'ordinaria amministrazione, il che, come giustamente ha detto l'onorevole Carrus, ha portato ad evitare che il declino delle ferrovie giungesse alla paralisi completa nella nostra regione. Ma mentre c'è questo declino, questa decadenza, questa ordinarissima amministrazione, le cose camminano e non vi è alcun dubbio che il mancato ammodernamento delle ferrovie costituisce uno dei maggiori ostacoli per lo sviluppo economico e sociale della nostra regione. L'ammoderna-

mento e lo sviluppo dei trasporti ferroviari non nasce solo da una esigenza di equilibrare il divario tra il nord e il sud, ma dal convincimento che lo sviluppo economico della nostra regione passa anche attraverso il miglioramento ed il potenziamento del sistema dei trasporti e in primo luogo di quello delle Ferrovie dello Stato. Noi siamo contrari, badate, a interventi sostitutivi, come Regione, anzi dobbiamo stabilire fermamente il principio che la Regione in questo campo non può e non deve operare alcun intervento sostitutivo nei confronti dello Stato.

In questo campo l'azione va indirizzata nei confronti dello Stato e nel quadro degli interventi prioritari per il Mezzogiorno che sono all'esame del CIPE. Non si tratta quindi di attuare un piano di ammodernamento e di espansione della rete sarda, ma di un piano che consenta un rapido sistema di collegamenti con tutto il territorio della Penisola, perché non esistono problemi soltanto relativi all'ampliamento e all'ammodernamento del sistema delle Ferrovie dello Stato in Sardegna, ma è necessario collegarci con tutto il territorio della Penisola. Questa esigenza si scontra con una posizione preconcepita del governo, che considera quasi tutta la rete sarda tra i rami secchi e secondari. Ed è per questa ragione pregiudiziale del Governo, che in tutti questi anni di interventi straordinari, nei confronti della Sardegna, per le Ferrovie dello Stato, non ne sono stati realizzati. Che l'isola sia tagliata fuori dal programma del Ministero dei trasporti è dovuto al fatto che si accredita questa posizione di marginalizzazione della nostra regione, anche sotto l'aspetto dei trasporti ferroviari. La Giunta deve fare i conti con questa posizione pregiudiziale, contro la quale da anni si battono, inascoltati anche dalla Giunta stessa, i ferrovieri, le organizzazioni sindacali della nostra regione.

Circa gli obiettivi prioritari, che bisogna attuare, io sono d'accordo, come diceva l'onorevole Carrus, perché si provveda ad un programma di raddoppio dell'intera rete ferroviaria statale in Sardegna, ma che si tenga

subito conto di talune esigenze prioritarie. L'onorevole Carrus dice che è urgente almeno il raddoppio della Cagliari-Oristano. Teniamo presente che già nel piano decennale del 1962-1972, era stato previsto il raddoppio della Cagliari-Decimomannu e non si è realizzato, pur essendo stato programmato, neppure questo breve tronco ferroviario. Non si è realizzato perché le cifre che a suo tempo furono stanziare, di fronte alle lungaggini burocratiche, e alla non volontà di voler operare in questo settore, con la lievitazione dei prezzi, si sono dimostrate inadeguate e sono saltati tutti i progetti. Ma oggi stesso la volontà di non realizzare alcun intervento straordinario in questo senso, è di nuovo manifestata dallo Stato, quando si sono stanziati due miliardi e mezzo per il raddoppio della Decimomannu-Cagliari, mentre sono necessari per questo lavoro non meno di cinque miliardi. Questo vuol dire fare al solito modo, cominciare le opere e poi lasciare a metà senza finire.

Sulla esigenza quindi del raddoppio Cagliari-Oristano siamo d'accordo, ma in modo prioritario occorre attuare almeno il raddoppio Cagliari-Decimomannu. Badate che in questo tratto la percorrenza dei treni è di circa 73 al giorno quando il massimo sopportabile da questo tratto della ferrovia è di appena 65 treni; siamo oltre i limiti e questo vuol dire anche creare problemi di sicurezza per i viaggiatori. La pendolarità tende ad aumentare, soprattutto degli operai, degli studenti, quindi questa del raddoppio della Decimomannu-Cagliari, è una delle esigenze prioritarie per le quali bisogna assicurare i necessari finanziamenti e respingere la decisione di finanziare a metà quest'opera che è importante. Io spesso leggo delle interrogazioni dei nostri parlamentari regionali, che lamentano giustamente che i treni non partono in orario, non arrivano in orario, che lamentano anche la esiguità dei mezzi di trasporto; ma dobbiamo fare i conti con il fatto che quando abbiamo una circolazione di 73 treni al giorno su un unico binario, è difficile pensare di poter aumentare la percorrenza dei treni, e che i treni possano arrivare

in orario. Occorre fin d'ora progettare il raddoppio fino ad Oristano, ma intanto realizzare il raddoppio fino a Decimomannu.

Sono anche necessarie, come diceva anche l'onorevole Carrus, le rettifiche dei tracciati e dei nuovi tronchi stradali. Come è noto il collegamento ferroviario fra i due capoluoghi, Cagliari-Sassari, si sviluppa in modo prevalente sulla dorsale fino a Chilivani e anche lì abbiamo un altro assurdo inconcepibile, perché la gente che deve andare a Sassari, arriva a Chilivani e poi torna indietro per giungere a Sassari, quando invece si potrebbe evitare tutto questo: facendo un raccordo tra Giave e Ploaghe si risparmierebbero 30 chilometri di percorso abbreviando di circa 40 minuti complessivi il viaggio tra Cagliari e Sassari. E' necessario modificare il tracciato della ferrovia perché è un tracciato, che quando fu programmata la rete ferroviaria in Sardegna poteva anche andare bene, ma certamente oggi è inadeguato se si pensa ad un aumento della velocità dei treni.

Non è necessario soltanto un tracciato diverso tra Macomer e Sassari; occorrono oggi nuovi tracciati che tengano conto delle realtà nuove che si sono venute determinando; in primo luogo l'esistenza del nucleo di industrializzazione di Ottana. Io credo che un sistema ferroviario moderno non possa tagliar fuori un nucleo di sviluppo industriale come quello delle zone interne, e a questo proposito i sindacati hanno fatto proposte precise per estendere il tracciato delle ferrovie dello Stato, in un primo tempo fino a Ottana, fino a Nuoro, e collegare poi direttamente Nuoro con Olbia e Golfo Aranci.

Un'altra esigenza di allargamento del tracciato, tra l'altro già prevista e programmata almeno in parte, riguarda il prolungamento della ferrovia Villamassargia-Carbonia-Sant'Antioco-Portovesme, dove è in corso, come sappiamo, uno sviluppo industriale collegato particolarmente a Portovesme. Vi sono poi esigenze ancora importanti che riguardano i problemi del potenziamento degli impianti. Noi oggi abbiamo in Sardegna un sistema ferroviario che è assolutamente incapace di recepire le esigenze di uno svi-

VI LEGISLATURA

CCVII SEDUTA

14 GIUGNO 1972

luppo economico in espansione. Soprattutto non solo in rapporto ai nuclei di industrializzazione che si sono andati via via localizzando (Portotorres, Portovesme, Ottana, la stessa Cagliari), ma anche in rapporto allo sviluppo dell'agricoltura e quindi all'esigenza di alcuni centri attrezzati anche nelle zone a prevalente economia agricola che consenta una movimentazione nelle ferrovie e nelle stazioni ferroviarie; una movimentazione che oggi diventa assolutamente impossibile. Ad Oristano noi abbiamo un unico binario, e una percorrenza dei treni in questa stazione è impossibile, dal momento che si dispone di un solo e unico binario; come pure è impossibile che a Sassari la movimentazione all'interno della stazione, così ad Oristano, così nella stessa Cagliari, sia globalmente corrispondente alle esigenze dello sviluppo della nostra economia.

Credo che una particolare attenzione vada anche rivolta alla condizione degli operai, dei lavoratori addetti alle ferrovie, ed anche del personale non viaggiante. A me capita qualche volta, non so se capita ad altri consiglieri regionali, di fare un viaggio in treno e di constatare le condizioni delle stazioni ferroviarie e delle abitazioni del personale addetto alle stazioni ferroviarie, della condizione delle officine, dei posti di guardia. Sono tutti locali costruiti prima della guerra del 1915-18, privi di servizi igienici, in condizioni di abbandono più assoluto. E' quindi una condizione che globalmente bisogna affrontare in Sardegna, e che non bisogna confondere assolutamente con iniziative più generalizzate che affrontino i problemi delle ferrovie. Per questa ragione noi siamo del parere che si debba giungere quanto prima ad una conferenza sui trasposti ferroviari statali in Sardegna tra Regione, sindacati, nuclei di industrializzazione; una conferenza da tenere a brevissima distanza, dal momento che il CIPE sta già elaborando il piano quinquennale di intervento anche in questo settore, e che ci metta in grado di fare il punto sulla situazione, e quindi di giungere ad elaborare un programma di sviluppo e di ammodernamento della nostra rete ferroviaria statale.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Giovanni Battista Melis. Ne ha facoltà.

MELIS G. BATTISTA (P.S.d'A.). Onorevole Presidente, dirò poche parole, perché di questo argomento mi sono occupato in un discorso alla Camera dei deputati, molto diffuso, in cui tutti gli argomenti che ha portato l'onorevole Carrus e l'onorevole Puggioni io ho trattato diffusamente, con particolare riguardo alle condizioni della mia isola. In quel discorso, prima di tutto rilevavo l'assenza completa di officine in Sardegna. Ma è possibile che quest'Isola debba ricevere dal continente i treni o «littorine» riparati in continente, o avanzi del continente? Praticamente noi non abbiamo l'attrezzatura necessaria per la percorrenza normale perché riceviamo soltanto gli avanzi, i residuati delle officine. Ora è troppo evidente che noi dobbiamo attrezzare un'officina moderna in Sardegna, capace di darci l'attrezzatura ferroviaria necessaria, in modo che la nostra regione abbia quanto è necessario per il suo isolamento, per il suo particolare bisogno di percorrenza, per le sue necessità.

C'è uno studio profondo, in materia, dell'ingegnere capo delle ferrovie sarde il quale ha affrontato tutti i problemi. Ma tutte le sue proposte sono state respinte. In quel mio discorso alla Camera fui interrotto dal Ministro di allora, Corbellini, il quale accennava alla sua buona volontà, alla meraviglia della Sardegna, alla esigenza che aveva la Sardegna di rinnovare i suoi impianti. In realtà, però, non ha fatto nulla. E così, questa nostra isola, che voi, consiglieri regionali, Assessori, Presidente della Regione, volete rinnovare, può disporre soltanto di poche e lente linee ferroviarie.

Quando io accennavo alla elettrificazione fino ad Oristano, roba vecchia parlo di molti anni fa, questa Sardegna aveva sì i traghetti, aveva anche linee aeree, ma le linee ferroviarie erano rimaste ferme a molti anni fa. Ancora oggi siamo fermi a quelle vecchie linee. E lo dico al Presidente e al nostro Assessore; se da Olbia 30 anni fa si arrivava

a Cagliari alle 10 e 30, ora si arriva alle 11 e 30. Questo richiamo agli orari mette in risalto quanto noi abbiamo abbandonato questo nostro materiale prezioso, tanto prezioso. In continente le linee ferroviarie fanno concorrenza alle linee automobilistiche, in Sardegna invece le linee automobilistiche hanno soppresso e superato le linee ferroviarie.

Il raddoppio della Cagliari - Oristano non si è fatto mai, tanto meno si è fatto fino a Decimo da dove si diparte la linea per Iglesias. Noi non abbiamo alcuna possibilità di rinnovare le nostre ferrovie perché lo Stato italiano ci ignora completamente. Ed ignora quindi che noi abbiamo moltiplicato la produzione dei carciofi, che noi abbiamo moltiplicato la produzione del vino, che noi abbiamo moltiplicato la produzione del formaggio tutte le produzioni della Sardegna, ma non abbiamo mai la possibilità di trasportare i nostri prodotti. Anche questo dobbiamo mettere in risalto. Noi dobbiamo rivolgerci agli Assessori per ottenere qualche carro che trasporti le nostre merci deperibili, che infatti deperiscono nelle stazioni ferroviarie.

Ora non possiamo rinnovare la Sardegna se non le diamo una attrezzatura ferroviaria che trasporti ciò che noi produciamo, su linee che siano capaci di trasportarlo. Che cosa dicevano i signori, lo dico all'Assessore che è addetto ai lavori pubblici, e conosce la Sardegna, cosa dicevano quei tali che si opponevano alla nostra elettrificazione? Che noi non possiamo averla, questa elettrificazione, in quanto non abbiamo la possibilità continua di alimentare una linea ferroviaria. E fra l'altro in Sardegna non si viaggia di notte. Ma noi dobbiamo chiedere la elettrificazione prima di tutto, cioè la possibilità continua di portare le nostre merci sulle linee ferroviarie, possibilità che adesso non abbiamo, perché le linee ferroviarie sono le stesse di 50 anni fa. Noi non possiamo trasportare le merci che produciamo sicuramente in sovrabbondanza rispetto a 50 anni fa, perché le linee ferroviarie sono ancora quelle di prima.

Dobbiamo prima avere i mezzi di trasporto e dopo produrre o viceversa? E' que-

sta la domanda che noi dobbiamo rivolgere ad altri. Bisogna intanto rilevare che le linee non sono raccordate fra di loro. Quando mai si può procedere in modo così disarticolato, così caotico, ad una possibilità di trasporto, quando, per esempio, non vi è nessuna linea tra Oristano e Bosa, tra Bosa e Sassari, quando non vi è nessuna linea che raccordi utilmente la possibilità industriale che è data da Portovesme, da Cagliari o da San Antioco? Quando non vi è nessuna linea che raccordi la nuova zona di industrializzazione di Ottana con quelle che vanno profilandosi nelle altre regioni del Nuorese?

Quando non sono raccordate le linee aeree che guardano solo a Nord e non guardano invece all'Africa? A Nord dove noi non dovremo andare, in Svizzera, o nella valle padana o in Belgio, o in Olanda, o in Francia. Molto meglio invece guardare all'Africa, che apre a noi correnti di civiltà, e noi dobbiamo essere pronti ad andare in Africa a portare le nostre industrie, alle quali abbiamo troppo facilmente rinunciato, a portarle in quel continente che diventa civile, se noi vogliamo essere capaci di portare civiltà, non di subire buttati e dimenticati in questo angolo, al centro del Mediterraneo.

E allora, signori della corte, signori del Consiglio regionale, signor Presidente, quando io parlavo alla Camera a 500 deputati e li frustavo in faccia, aspettavo che fosse capace di frustare gli italiani questo Consiglio regionale. La verità è che se il popolo sardo non si muove, qua dentro non saremo capaci mai di far nulla. Questo argomento lo riporteremo fra 20 anni, fra 100 anni. Per questo io posso approvare quanto ha detto Carrus senza alcuna fiducia, perché, per esempio, Carrus questo Consiglio regionale non l'ha ascoltato, ed è molto grave questa assenza e questo silenzio, che gravano contro di noi come un rimorso che noi ci porteremo e lasceremo in eredità, triste eredità, a quelli che ci succederanno.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Defraia. Ne ha facoltà.

DEFRAIA (P.S.D.I.). Signor Presidente onorevoli colleghi, mi sia consentito, prima di entrare brevemente nel vivo dell'argomento, di rivolgere un saluto affettuoso all'onorevole Melis, per il suo intervento sempre appassionato. Quest'aula ha veramente bisogno di voci appassionate per la Sardegna. Entrando nel vivo dell'argomento, condivido pienamente lo scetticismo del consigliere sardista. C'è ben poco da dire sulla lucida mozione e sulla lucidissima esposizione dell'onorevole Carrus; il rituale è perfetto, lo strumento è proprio quello necessario, la Sardegna viene esclusa dal piano pluriennale di potenziamento per le ferrovie, che si potrebbe anche chiamare piano per il potenziamento di certe zone privilegiate e piano per l'esclusione della Sardegna.

E' giusto che il Consiglio regionale prenda posizione, la più energica possibile, e lo strumento è proprio quello della mozione, anche se la discussione forse avviene tardiva. Le cause che hanno, come dire, travagliato la Sardegna sono note a tutti; è già una fortuna che possiamo parlare in aula con una Giunta che, bene o male, si regge, ma sta di fatto però che sui risultati (e dico a me stesso: crepi l'astrologo) sono quanto mai scettico, sono quanto mai pessimista. E non certamente per mal volere di questo o quell'uomo politico sardo. Purtroppo stiamo entrando in una logica dove ci avviamo sempre di più alla scomparsa di interlocutori validi, se è vero come è vero che l'interlocutore numero uno, la nostra controparte, oggi è costituita da un monocolore minoritario, e gli sbocchi della crisi nazionale non si vede ancora a che cosa possano approdare. Quindi ci manca l'interlocutore col quale contrattare, parlare, protestare, contestare. D'altro canto anche il portavoce regionale, se non è afono, certamente non gode di quella maggioranza di consensi necessari, politici che gli dovrebbero dare quell'autorevolezza, quella, come dire, forza per poter porre con durezza, con fermezza i problemi; si affida ad una maggioranza assembleare, che io prevedo che sarà molto, molto larga, ma con tutti

i difetti, con tutti i limiti che una maggioranza assembleare dà in questa circostanza.

Ecco perché, ripeto, aggiungerò ben poche cose alle cose che ha già detto egregiamente l'onorevole Carrus, e, per quelle parti di integrazione, l'onorevole Puggioni. Io stesso mi sono preoccupato di questo problema nella relazione di minoranza che ho presentato, e ho dedicato un capitolo proprio alle gravi carenze in politica di programmazione, a livello nazionale e a livello regionale. In quella sede mi sono permesso di far notare come gli strumenti di programmazione che venivano varati, erano strumenti di programmazione che non potevano lasciarci assolutamente soddisfatti, noi sardi; erano strumenti a dir poco fatti contro di noi, al di là delle buone intenzioni del Ministro Giolitti o da altri organismi di programmazione. Voi ricorderete anche che la *ratio* del piano Giolitti porta a considerare un programma in maniera diversa dal programma che abbiamo recentemente consumato, cioè porta a ipotizzare interventi ben precisi in diversi settori, in modo che la programmazione non risulti soltanto un'elencazione di cose da fare, ma che, oltre ad avere quegli ordini di priorità auspicati, intervenga in blocchi, in settori per dare concretezze a certe linee di impostazione. Un po' su questa logica si dovrebbero muovere anche gli interventi della Cassa per il Mezzogiorno; però, in questa logica, noi abbiamo visto che il settore dei trasporti sardi, l'attrezzatura portuale sarda venivano completamente declassati ad interventi non certamente incisivi. Gli interventi della programmazione, specifici, che affrontavano diverse questioni, e in certe zone anche in maniera ben incisiva, i problemi dei trasporti ferroviari, dei trasporti pubblici su ruota, venivano (nel caso della Sardegna) completamente ignorati (ci sono state delle proteste ben precise, fra l'altro un documento molto articolato da parte delle Camere di Commercio sarde, per esempio).

Ebbene, noi dobbiamo dire con molta amarezza che purtroppo la programmazione in Italia non ha avuto quel decollo che noi avremmo voluto. E' stata una programma-

zione che è restata sulla carta; gli interventi dei vari Ministeri (compreso questo dei trasporti) sono andati a ruota libera, senza affatto inserirsi in una logica di programmazione come era negli auspici di tutti (e soprattutto del Parlamento italiano che aveva del tutto voluto codificare in una legge addirittura questo impegno solenne di programmazione), e allora voi capite bene, onorevoli colleghi, che la componente dei trasporti, la componente ferroviaria, è essenziale nella logica della politica di Piano e se la politica di Piano non funziona, non si realizza, è chiaro che noi ci troviamo sempre al punto di prima, cioè di dover interferire settorialmente, per categorie, senza avere un contesto organico di intervento, senza poter formalizzare delle proposte specifiche per una visione più generale, che possa effettivamente farci andare avanti secondo un certo tipo di sviluppo, che tenga conto soprattutto degli squilibri fondamentali che attanagliano la Sardegna e le zone meridionali. E allora, in assenza di questa politica di programmazione, che non va avanti, per una serie di circostanza a tutti note, che altrimenti dovremmo fare qui il discorso della programmazione, a che cosa ci dobbiamo affidare se non alla pressione politica, al potere politico regionale e all'interlocutore rappresentato dal Governo? Ed ecco perché io dicevo che ero veramente scettico, anche se il rituale era perfetto: mozione, ordine del giorno, protesta, pressione all'estremo della Sardegna; perché ci troviamo in assenza di una politica di programmazione. Ci troviamo di fronte alla assenza di un Governo che possa effettivamente interloquire. Il Governo nazionale, oggi, è una mera finzione: non ha maggioranza, si regge non si sa come, con chi quindi possiamo esercitare la pressione? Certo, potremmo fare l'intervento nei confronti del CIPE, faremo anche l'intervento presso la Commissione interregionale; tenteremo anche un'ennesima conferenza su questo problema; strilleremo perché il 14 per cento non è stato rispettato e noi lo chiediamo su queste cose, ma senza un interlocutore; ci manca prati-

camente tutta quella spinta necessaria per poter affrontare su basi concrete il problema.

D'altro canto, ipotizziamo pure che oggi il Governo fosse di larga maggioranza, omogeneo, efficiente, capace cioè di intervenire ed affrontare i problemi su un piano sicuramente riformatore come richiede effettivamente la circostanza che stiamo affrontando. Ma siamo veramente noi in grado di avere oggi una Giunta capace di battere il pugno sul tavolo, di potere interloquire col Governo? Siamo noi effettivamente in grado di avere uno strumento efficiente, che goda di una effettiva maggioranza stabile, capace cioè di presentarsi al tavolo della trattativa col Governo con un programma ben preciso, sostenuto da una maggioranza politica innanzi tutto in assemblea, sostenuto dalle forze sindacali, dalle forze economiche interessate; ma c'è oggi questo protagonista capace di assumere questo ruolo? Purtroppo, lo diciamo con rammarico, c'è una Giunta che si era proposta di essere «primaverile», di soddisfare certi adempimenti costituzionali, ma che dalle notizie che noi abbiamo è una Giunta già «pre-balneare» e sta per diventare «balneare»; è una Giunta cioè alla quale, nonostante tutta la sua buona volontà, tutti gli sforzi (non si può certamente negare la buona volontà all'attuale Presidente) non possiamo chiedere qualcosa che assolutamente non possiede. All'onorevole Spano chiediamo tutto, ma non chiediamo un forte schieramento alle sue spalle e senza un forte schieramento alle sue spalle, con tutto il prestigio che può avere il Presidente della Giunta, non può certamente avere le carte in regola per trattare con il CIPE, per trattare con la Commissione inter-regionale, e così via.

Questo è il problema vero; e francamente il bel tempo non si vede da questo mattino o da ieri mattina, se è vero come è vero che la dialettica all'interno della Democrazia Cristiana è quanto mai viva, è quanto mai presente; un confronto dialettico quanto mai interessante che però ci porta a congelare una situazione di immobilità come la attuale, ci porta praticamente a prendere atto che oggi noi siamo nel più completo im-

VI LEGISLATURA

CCVII SEDUTA

14 GIUGNO 1972

mobilità, mentre i problemi urgono, mentre esigenze urgono e noi, una mozione che è stata presentata un anno fa, quasi, nel 1971, la affrontiamo oggi ma la troviamo in condizioni ancora più deteriorate; in condizioni cioè, praticamente, che non possono dare alcuna certezza di fare un serio tentativo per affrontare questo problema.

TUFANI (P.L.I.). L'immobilismo era anche prima del Governo «balneare».

DEFRAIA (P.S.D.I.). Onorevole Mario Tufani, io vedo che il suo sacro furore di uomo di maggioranza lo porta a puntualizzare una cosa su cui io sono d'accordo: prima del 1971 eravamo in una situazione difficile, difficilissima, dopo la svolta storica che fece scomparire quella maggioranza di centrosinistra che bene o male reggeva e quella svolta storica ha portato ad una serie interminabile di crisi, di contraccolpi. Onorevole Tufani, siamo oggettivi, diciamo le cose come stanno; lei è un uomo democratico, sinceramente democratico, chiudiamo questo discorso. E' chiaro, dunque, che ci troviamo in una situazione dove una crisi permanente della Democrazia Cristiana sarda, che non trova ancor oggi uno sbocco, una Democrazia Cristiana sarda che è gran parte di questo Consiglio regionale, porta come conseguenza a certe forme paralizzanti ed è chiaro quindi che noi ci troviamo in una grave crisi di legislatura ed ogni giorno che passa effettivamente la situazione si aggrava.

Io non posso che auspicare innanzitutto che le difficoltà, che sono innanzitutto della Democrazia Cristiana, vengano in breve tempo superate. Non posso che auspicare che quel confronto aperto, democratico, dentro l'area dei partiti tradizionalmente democratici, avvenga e avvenga al più presto, in modo che si possa trovare una maggioranza, una vera maggioranza che sia capace di dare vigore al potere esecutivo, che sia capace in altre parole di infondere quella carica necessaria per affrontare problemi, che non sono di poco momento, come gli attuali. E non posso che auspicare che anche altre incertezze dei partiti dell'area democratica vengano pron-

tamente superate, se vogliamo effettivamente risolvere certi problemi che ci stanno a cuore. Ecco perché, ripeto, quando una delegazione di Sanluri mi ha avvicinato per farmi vedere una copia della deliberazione municipale su un problema quanto mai interessante e pregnante, come il problema della rettifica della linea ferroviaria, della Cagliari - Oristano, nel nodo di traffico di Sanluri, non ho potuto dare che generiche assicurazioni; e quando mi hanno detto che ero nel generico ho detto: «Cari amici, il problema purtroppo non riguarda una parte politica, non riguarda la buona volontà di un uomo politico, riguarda l'efficienza e la funzionalità di un esecutivo che purtroppo in questo momento ha [a dir poco] il fiato grosso».

Ecco perché su quelle proposte che sono affiorate in aula noi siamo perfettamente d'accordo; siamo d'accordo che il trasporto ferroviario ha un ruolo insostituibile soprattutto attesa l'insularità della Sardegna e le medie e piccole distanze. In questo caso una integrazione, un coordinamento tra tutte le componenti di trasporto è quanto mai necessario ed un ruolo importante certamente reciterà la componente ferroviaria; per noi il problema dei trasporti è uno dei problemi più vitali, in quanto uno dei più grossi *handicap* è rappresentato proprio dagli aggravi di costo dei traffici in quanto noi ci troviamo nella malinconica situazione della insularità e pertanto abbiamo bisogno di specializzare, di coordinare, di rendere quanto mai efficienti i trasporti per alleggerire, alleviare quei naturali costi, quei naturali *surplus* che ci sono rispetto ad altre regioni più fortunate della nostra, che non devono fare i conti con un costo aggiuntivo del trasporto marittimo o comunque extra insulare in generale.

Ecco perché noi dobbiamo avere una rete ferroviaria ancor più efficiente per cercare di alleggerire la pressione dei costi che sono naturali data la nostra conformazione regionale; e siamo quindi anche d'accordo che si debbano raddoppiare certe tratte ferroviarie; e siamo quindi d'accordo che dentro questo problema c'è il problema, per esempio, della Cagliari - Decimo che è giunto

VI LEGISLATURA

CCVII SEDUTA

14 GIUGNO 1972

ai limiti di rottura; c'è poi il problema della Cagliari - Oristano; ci sono i problemi di rettificazione di tracciato; ci sono poi i problemi grossi del servire effettivamente la Sardegna in maniera tale che squilibri che si sono ormai consolidati vengano finalmente sblocati servendo zone dove la rotaia non è arrivata per scelte che non furono certamente di interesse generale, ma furono di classe, furono scelte che riguardavano ben determinati interessi economici che avevano l'interesse di far progredire le linee di espansione economica in un certo senso anziché in un altro, quando non si è trattato delle vere truffe in certi tracciati, come la storia ha ormai largamente documentato e provato.

Ma se sono vere tutte queste cose, se è vero come è vero che noi abbiamo un problema anche di impiego di *surplus* energetici, se noi abbiamo un grosso problema di energia che può effettivamente trovare un valido sbocco nell'elettrificazione delle ferrovie sarde, se sono vere queste cose (e noi certamente leosterremo in ordini del giorno, in mozioni), se sono vere queste cose, come è vera la necessità che si deve integrare il sistema portuale col sistema interno dei trasporti e dare il peso giusto alla componente ferroviaria, tutto questo discorso resterà pura esercitazione accademica, i nostri voti, le nostre mozioni, i nostri ordini del giorno, resteranno lettera morta se noi non faremo uno sforzo a monte; lo sforzo a monte di dare quanto prima una Giunta ed un Governo stabile: premessa necessaria non soltanto per il rilancio economico, ma anche per ripigliare un serio discorso sulla politica di piano, sulla politica della programmazione.

La mia parte politica è disponibile ad un ordine del giorno, ad una presa di posizione, la più unitaria possibile, su questo argomento, ma al fondo di tutto resta il problema politico, un problema politico che chiama innanzitutto noi classe politica responsabile, chiama tutti noi, però tutti i gruppi, perché si faccia uno sforzo concreto, perché si creino le basi per un sano rapporto tra maggioranza e minoranza, tra opposizione e maggioranza in un confronto democratico e dialettico, che si costituisca quel

Governo stabile, democratico, così necessario per le sorti della Sardegna oggi.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Frau. Ne ha facoltà.

FRAU (P.D.I.U.M.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, non è la prima volta che in quest'aula siamo invitati ad intrattenerci sul problema dei trasporti in Sardegna. Mi basterà ricordare che già nel 1954-55 o ancor prima, mi pare alla fine del '53, fu costituita persino una Commissione speciale consiliare, della quale anche io facevo parte, con l'incarico di avvicinare i parlamentari sardi a Roma, di avvicinare i capi-partito o i capi-gruppo dei diversi raggruppamenti politici nel Parlamento nazionale, con l'incarico persino di rivolgere un invito, una esortazione all'onorevole Antonio Segni, che allora rivestiva, mi pare, la carica di Ministro (comunque aveva molta possibilità di intervenire concretamente), quando continuando il discorso che era stato iniziato nel 1950, si avvertiva la necessità di intervenire nel settore trasporti almeno per parare e per riempire le falle che si andavano formando.

Il discorso a Roma venne condotto, fummo gentilmente accolti, ci furono date assicurazioni, dirò, promettenti ed esaltanti, soprattutto dai rappresentanti della Democrazia Cristiana, che dopo 12 anni, almeno qui in Sardegna, si ridestano con una nuova mozione ripetendo gli stessi motivi, le stesse lamentele, le stesse proteste, che allora facemmo nel 1953 con il risultato che nella mozione si può leggere. Cioè il Governo centrale in tutti questi anni, la programmazione nazionale, la programmazione decennale per i trasporti, lo stanziamento dei 200 miliardi in aggiunta alle altre centinaia di miliardi che ci furono intorno al 1962, l'ulteriore stanziamento dei mille miliardi per il potenziamento delle linee nazionali, non riguardano la zona sarda, non riguardano la Sardegna, solo perché evidentemente la Sardegna è ritenuta, da coloro che ci stanno governando, come non meritevole di attenzione neppure in questo settore.

Io ricordo che ad un certo punto — tanto per fare un po' di cronaca, almeno per ricordare a me stesso quello che ne derivò — quando ci furono altre proteste per la sordità del Governo centrale, dei diversi Governi centrali, ad un certo punto apprendemmo una giustificazione: si diceva che i finanziamenti per le comunicazioni, per la costruzione di nuove strade, per la costruzione di nuove ferrovie, per la costruzione del quarto binario (perché si parlava sin d'allora anche del quarto binario) da Milano a Bologna, da Milano a Piacenza, eccetera, si diceva che questi finanziamenti venivano determinati dalla presenza della popolazione indigena ed avendo la Sardegna una densità di popolazione quale quella che noi conosciamo, non aveva nessun motivo per rivendicare l'attenzione dello Stato. Con questa giustificazione si chiuse quella pagina dei finanziamenti per la costruzione di nuove ferrovie; se ne aprì un'altra: quello dei rami secchi, si disse che addirittura in Italia ci sono 5.000 chilometri di linee non economiche. Evidentemente il problema veniva e viene tutt'ora male impostato, perché noi ritenevamo e riteniamo che le ferrovie debbano rispondere ad una esigenza squisitamente sociale: nessuno Stato al mondo ha mai pensato o pensa sia possibile che la ferrovia possa essere economica. Noi in Italia invece volevamo approntare un Piano che tenesse conto della economicità della ferrovia stessa, cosa naturalmente assurda, sulla quale si fondava e si fonda tutt'ora il Piano di miglioramento e di potenziamento delle nostre ferrovie, evidentemente con presupposti completamente sbagliati.

Io potrei citare tanti esempi a questo proposito, ma penso che non sia necessario dopo aver ascoltato interventi vasti, profondi ed esaurienti da parte dei colleghi che mi hanno preceduto. Dirò che quando noi eravamo a Roma, apriamo un discorso nuovo, per quanto concerne le ferrovie sarde (preciso che si trattava delle ferrovie concesse, delle ferrovie a scartamento ridotto); pensando alla istituzione dei traghetti da Portotorres a Genova, da Olbia-Golfo Aranci a Civitavecchia eccetera, noi dicevamo che dovevamo anche potenziare

le linee a scartamento ridotto con un accorgimento tecnico ben studiato, che sembrava promettere positivamente, cioè la creazione del terzo binario. Se ne discusse abbondantemente, dirò, anche alla Camera dei deputati, ad iniziativa di parlamentari sardi.

Ricordo ancora appassionati interventi dell'onorevole Giorgio Bardanzellu dell'onorevole Angioy del Movimento Sociale Italiano; si batterono entrambi per la istituzione, per la creazione del terzo binario affinché anche quelle linee a scartamento ridotto potessero rispondere ad una esigenza che si stava affacciando con l'attuazione della 588, del Piano di rinascita. Ci furono promesse, molti di noi si illusero, ma, ahimé, il risultato è quello che ha puntualizzato l'onorevole Carrus nella sua mozione. Che cosa è stato fatto? Beh! Si è cominciato lo smantellamento; poiché le popolazioni interessate mostravano di non essere contente, di non gradire lo smantellamento di determinate linee, allora fu assicurato da parte del Governo centrale che in sostituzione delle linee soppresse si sarebbero creati dei succedanei, cioè delle strade camionabili a scorrimento veloce; se ne è fatto qualche cosa? Non si è fatto nulla. Cioè lo Stato ha continuamente, reiteratamente dimenticato tutti i suoi impegni, uno dopo l'altro. Allora, arrivati a questo punto, è chiaro che noi leggiamo la mozione non con fiducia, ma con molta preoccupazione. Intanto la mozione era stata presentata circa un anno fa, e riguardava un problema così importante, dove c'erano in gioco mille miliardi. Dopo un anno ci si ricorda di discutere questa mozione, quando ormai il programma è tutto fatto (quasi fatto perché già dall'anno scorso le linee principali del programma erano già state fatte). Oggi, con un anno di ritardo, la discussione di questa mozione ci lascia veramente perplessi e preoccupati; evidentemente si vuole soltanto guadagnare tempo.

In tutto questo frattempo quali sono stati gli interventi delle Giunte regionali? Non mi riferisco a questa Giunta che è debole non per i motivi che precisava il collega socialdemocratico che mi ha preceduto, se Giunte deboli ci sono state, non tanto nel numero che ha una

importanza molto relativa, quanto nella qualità e nella mole delle azioni, soprattutto se pensiamo ai risultati, l'onorevole consigliere che mi ha preceduto per buon gusto dovrebbe tacere; mi riferisco anche alle Giunte precedenti. Guardiamo con molta preoccupazione a come le cose stanno andando. Basta guardare un po' alla politica — come diceva mi pare l'onorevole Puggioni poco fa — alla politica della prima pietra (qui in Sardegna si cominciano tante cose e poi si abbandonano; e naturalmente lo stato di abbandono comporta sempre nuovi oneri, attese, delusioni e sconforto). Basta pensare alla Carlo Felice, che ormai è in costruzione da 13 o da 15 anni; una vergogna! E' diventata addirittura non una vergogna regionale ma una vergogna nazionale. Basta pensare allo stato in cui sono tutte le nostre ferrovie non soltanto a scartamento ridotto: è impossibile poter entrare in una vettura e uscirne indenni, dirò quasi, da parassiti. Tutte le vetture, le più vetuste, dalla Sicilia, addirittura dalla Calabria, non parlo dal Settentrione, da Milano, da Piacenza o da Bologna, vengono inviate in Sardegna ad aumentare il nostro «parco ferroviario»; è una vergogna, credetemi, che abbiamo tanta capacità di sopportazione ad una offesa continua!

Evidentemente voi, onorevoli Assessori, viaggiate comodamente nelle vostre lussuose macchine (ed è bene che così sia); avventuratevi qualche volta sulla strada ferroviaria principale, sull'unica strada ferroviaria che abbiamo in Sardegna: la Cagliari-Sassari o Chivari e Olbia. Avventuratevi un giorno e poi mi direte se è possibile continuare ad avere tanta pazienza. C'è una grande colpevolezza dei Governi regionali che hanno assistito passivamente a tutto questo. Per non parlare delle povere ferrovie concesse. Il problema quale è adesso? La Giunta come vorrà venirne fuori da tutto questo, onorevole Carrus? Io lo comprendo, mi pare di intravedere quale possa essere la risposta, la giustificazione della Giunta che voi esprimete; voi monocolori appoggiati dai liberali. Penso già a quale possa essere questa scappatoia che sarà accettata a malincuore ma accettata, sicuramente votata, apprezzata e dirò di più, anche da lei, onorevole

Carrus, che dice di essere protestatario, assieme ai colleghi del partito comunista. La Giunta dirà: «abbiamo ottenuto qualche cosa», per esempio non so, forse il rammodernamento di qualche tronco delle secondarie; oppure il riattamento di qualche cantoniera che era stata colpita magari da un fulmine ed era rimasta bruciata. Vedrete: ne verremo fuori con briciole, e addirittura dovremo fare persino il bel gesto di rifiutare; perché quando la Giunta regionale, pur con la 588, pur con quanto esprime la 588, non viene convocata, non viene ascoltata per precisare quali sono i sacrosanti diritti della Sardegna maturati attraverso anni ed anni di abbandono, quando si sopporta anche questa mortificazione, dico io, la Giunta che prestigio ha, che prestigio può avere questa Giunta? Con quale speranza possiamo noi esprimere il voto in favore di un qualsiasi ordine del giorno che inviti o che prenda sulla Giunta per intervenire per la salvaguardia di determinati interessi? Io dico che lo Stato, inadempiente come nel passato, lo sarà ancora sinché non si cambierà mentalità politica.

Si fa presto a dire vogliamo la elettrificazione, quando ormai il tutto è deciso. Si fa presto a sottolineare le manchevolezze clamorose dello Stato italiano, ricordando che persino la Sicilia avrà la elettrificazione e la Calabria e anche il raddoppio di molte linee principali. Si fa presto a dire questo. E dico sinceramente che le parole sono apprezzabilissime ma sono «parole» come dice la canzone, sono «soltanto parole»; negli atti, nel concreto, vediamo tutti i momenti quanto sta succedendo. Non ho sentito nessuno ripetere ancora una volta ciò che persino in Parlamento aveva suscitato un certo interesse: la istituzione del terzo binario, naturalmente dopo avere rettificato molte curve dei nostri tracciati. Io dico che questo è un problema tecnico, ma potrebbe almeno valere per rendere meno secchi i rami delle ferrovie concesse a scartamento ridotto o complementari ancora esistenti in Sardegna. Almeno questo problema dovrete ancora una volta affacciare nel tentativo di poter ottenere un equo, rispondente, sufficiente, finanziamento perché si possa ini-

VI LEGISLATURA

CCVII SEDUTA

14 GIUGNO 1972

ziare un'opera che noi riteniamo possa essere molto utile ai fini della nostra ripresa economica.

Ferrovie ne abbiamo pochissime e quelle che abbiamo, come è stato ampiamente detto, sono in uno stato di abbandono. Non soltanto difetta il materiale rotabile, ma addirittura vi è difetto di pulizia, di igiene. La crisi che attanaglia le ferrovie della Sardegna sta nei percorsi talvolta brevi che sono coperti con eccessiva lentezza. Non parliamo di merci, talvolta se ne perde persino il ricordo dopo che sono partite.

Il secondo binario, elettrificazione: tutti problemi esaltanti che noi accettiamo, però vogliamo ancora una volta sottolineare che siamo preoccupati per come la Giunta regionale, così come le precedenti, recidivamente sta conducendo le azioni di rivendicazione nei riguardi del Governo centrale. Siamo molto preoccupati; c'è un decadimento non soltanto per carenza di iniziative politiche, ma anche per una carenza determinata soprattutto da un timore, da una mortificazione che pare faccia parte ormai del nostro complesso politico. Non sentiamo più toni accesi, azioni decise, verso il Governo centrale: è soltanto un attendere, un criticare, un abbaiare alla luna, ma, ahimé, soltanto un abbaiare alla luna.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Branca. Ne ha facoltà.

BRANCA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero innanzitutto a nome del Gruppo socialista esprimere la più vibrata protesta per questa esclusione della Sardegna dal Piano pluriennale di potenziamento per le ferrovie; un piano che prevede una spesa di mille miliardi nel territorio nazionale e che ha quasi completamente ignorato problemi ed esigenze della Sardegna.

Dobbiamo dire che non è vero che la Sardegna inizi dall'anno zero in questo settore; come certamente sa meglio di me l'Assessore ai trasporti, presso i suoi uffici vi sono infatti studi e relazioni sull'argomento che sono stati regolarmente trasmessi e più volte illustrati al Governo centrale. Perché dunque in questa

occasione è stata esclusa o ignorata la regione sarda? Oltre alla solita non considerazione dei problemi dell'Isola, alla quale ha fatto cenno l'onorevole Giovanni Battista Melis, io mi permetto di esprimere un giudizio politico: il motivo è molto chiaro: è perché l'attuale Giunta non ha nessuna capacità di bene rappresentare gli interessi dell'Isola e di farli valere nelle sedi nelle quali occorre farli valere. Perché la Giunta non è intervenuta in tempo? Perché si è atteso che il Governo decidesse e prendesse le sue determinazioni per metterci di fronte al fatto compiuto, per fare quella che tempestivamente, ma ahimé, molto querulamente, l'onorevole Carrus dice: «dovrà essere solo una protesta»? Anche la mozione Carrus, infatti, mentre da un lato sottolinea, giustamente, il problema e denuncia quanto è avvenuto, a mio avviso è lacunosa e monca; infatti non vede il problema globalmente e non indica le soluzioni idonee, non parla, per esempio, se non per il tronco Macomer-Nuoro del problema delle ferrovie complementari, delle ferrovie in concessione, del problema delle ferrovie meridionali sarde; non parla delle ferrovie della Gallura, delle strade ferrate sarde; non parla del problema che è stato posto con urgenza da un Comitato di cui addirittura è presidente il Presidente della Giunta regionale, dal Comitato di Sanluri.

Qual è l'impegno che si vuole affidare alla Giunta nella mozione dell'onorevole Carrus? L'impegno a condurre una energica azione di protesta e di pressione nei confronti del Governo centrale per una ulteriore, intollerabile discriminazione contro la Sardegna e per concordare con il Governo centrale un piano di sviluppo dei trasporti ferroviari in Sardegna. Ma se fino a questo momento è avvenuto che, nonostante le istanze, le segnalazioni che sono avvenute da parte degli organi della Regione al Governo centrale, in un momento decisionale le conclusioni sono state quelle per le quali stiamo esprimendo oggi questa protesta, mi sembra che la mozione che ha presentato l'onorevole Carrus sia troppo generica e poco efficace. Si esclude infatti il Consiglio regionale dallo studio e impostazione del problema globale, che occorre vedere non settorialmen-

te. Perciò propongo che la Giunta riferisca al più presto alla Commissione competente e porti al Governo centrale la parola di tutto il Consiglio regionale, il conforto di tutto il Consiglio regionale. E badate, io faccio una digressione: noto che per certi problemi vengono interpellate le Commissioni consiliari, ma vengono interpellate proprio in occasioni di sollecitazioni da parte del Governo centrale; e se dovessi fare un esempio, se mi si chiedesse un esempio darei l'ultimo, il più eclatante, quello recentissimo per la nomina, il parere della Regione per il presidente del Credito Industriale Sardo. E la Giunta, mentre si è affrettata a sollecitare quel parere perché le veniva chiesto dal Governo centrale, ignora la situazione del Banco di Sardegna, dove un consigliere si è dimesso da alcuni anni e non viene sostituito, pur essendo la sua nomina di competenza regionale.

SPANO (D.C.), *Presidente della Giunta*. Lo stesso sollecito che è stato fatto per il CIS, è stato fatto anche per il Banco di Sardegna; negli stessi termini. Però la Commissione non poteva occuparsene perché non era arrivata nessuna segnalazione.

BRANCA (P.S.I.). Scusi, Presidente, lei ha chiesto il parere sul CIS, non ha voluto presentare la questione del Banco di Sardegna. La realtà è che fate la politica del «giorno per giorno», non avete più una visione globale dei nostri problemi e questo ultimo episodio dimostra quanta poca considerazione il vostro stesso Governo centrale monocoloro (appoggiato anch'esso dai liberali come la Giunta regionale della Sardegna), quale poca considerazione abbia di voi.

Io concludo con una proposta che vuole essere costruttiva, perché la nostra non è una opposizione preconcepita; la proposta di riferire al più presto i programmi e le idee che la Giunta vuole presentare al Governo centrale per rimediare alla omissione che è stata commessa.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Ghinami. Ne ha facoltà.

GHINAMI (P.S.D.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei intervenire brevemente in questo dibattito anche perché per la parte che io ho seguito, essendo impegnato in una riunione precedentemente, non mi pare che siano emersi dei problemi di ordine tecnico, che pure sarebbe essenziale tener presenti in una discussione di questo tipo.

Se una critica io debbo fare alla mozione presentata dal collega Carrus e da altri colleghi del Consiglio è quella del difetto di impostazione: si tratta di una serie di richieste generiche, che non sono frutto di una approfondita meditazione e di uno studio approfondito e credo che appunto perché le esigenze e le richieste della Sardegna possano essere prese in maggiore considerazione dagli organi del Governo centrale, occorre proprio andare con le carte in regola anche dal punto di vista tecnico. Io mi permetto di suggerire alla Giunta di fare quanto si era iniziato alla fine della gestione da parte mia dell'Assessorato ai trasporti, che pure, come ho sempre sostenuto, è un Assessorato fra i più difficili. Ricordo che nel momento in cui io venni chiamato a quell'Assessorato ci fu un vecchio consigliere di parte comunista, uno dei più esperti uomini del Consiglio che mi disse: «Nel turismo, per quanto male potrai fare, andrà sempre bene. Nei trasporti, per bene che potrai fare, andrà sempre male». Quindi io riconosco la estrema difficoltà di questo problema, ma credo che perché la nostra posizione venga presa in considerazione occorrerà che ci sia un approfondimento sotto il punto di vista tecnico.

Dicevo quale era stata la impostazione che si era data alla fine della mia gestione a questo problema: quella di indire delle tavole rotonde fra tecnici dei trasporti (responsabili delle Ferrovie dello Stato, delle Ferrovie Complementari, dei sindacati, studiosi della Università, eccetera) per esaminare il problema dei trasporti sul piano comprensoriale. Occorre, per esempio, prendere il comprensorio del Sulcis e vedere quali sono i termini per creare una rete moderna ed efficiente dei trasporti in questa zona, senza che ci sia una concorrenza fra strumenti, che oltretutto og-

VI LEGISLATURA

CCVII SEDUTA

14 GIUGNO 1972

gi sono diventati pubblici, compresi quelli dei pullmans, degli autopullmans. Quindi è necessario a mio avviso, comprensorio per comprensorio vedere come risolvere, come affrontare il problema dei trasporti.

E' saltato fuori, proprio esaminando il problema del Sulcis, che era necessario assolutamente completare la doppia ipsilon delle Ferrovie dello Stato che si diramano, come voi sapete, verso Olbia e verso Portotorres e dall'altra verso Cagliari per arrivare fino a Sant'Antioco con una appendice, con un completamento verso Portovesme.

Non vale affermare puramente e semplicemente che bisogna raddoppiare tutta la dorsale sarda. Bisogna andare con dati di traffico e sostenere che è necessario prima di tutto il raddoppio della Cagliari-Decimomannu. Quando si fa constatare che durante il giorno ci sono 52 coppie di treni su questa linea è chiaro che è difficile, è impossibile per il Ministro opporsi alla richiesta di raddoppio di questo tratto di ferrovia. Non si può portare tutto il problema, a mio avviso, dicendo: «occorre il raddoppio di tutta la dorsale sarda da Cagliari a Portotorres»; occorre portare avanti i problemi quando sono maturi e quando si ha la certezza di poterli imporre con dati scientifici, con dati tecnici. Un altro problema che sembra piccolo, ma che difficilmente è controbattibile: la necessità del raddoppio dei ponti sulla Chilivani-Olbia. Perché c'è la crisi del trasporto dei carciofi? Perché in Sardegna proprio per la debolezza dei ponti sulla Chilivani-Olbia non possono essere usati i locomotori che hanno una grande forza di trazione e che potrebbero trascinare treni di decine e decine di vagoni lungo le salite di Macomer, perché questi locomotori arrivati a fare il tratto da Chilivani a Olbia sfascerebbero quei ponti. Un piccolo problema, un piccolo fatto come quello della ricarica, del rafforzamento dei ponti sulla Chilivani-Olbia metterebbe a tacere il problema del trasporto dei carciofi che per tanti gruppi di contadini e di coltivatori sardi è invece un problema di ordine angoscioso.

Voglio dire: i problemi vanno portati avanti, ed io lo dico anche al nuovo Assessore (al quale naturalmente è difficile fare carico delle responsabilità che ci sono state nel passato, di cui anche io porto naturalmente la mia parte) i problemi vanno portati avanti con un approfondimento di ordine tecnico.

Volevo dire: è difficile, è impossibile tecnicamente sostenere che non sia necessario il raddoppio della Cagliari-Decimomannu; e successivamente il problema del raddoppio della Cagliari-Oristano; e che non sia necessario l'ammodernamento attraverso sistemi elettronici per cui su una tratta possono viaggiare diversi treni senza doversi fermare in ciascuna stazione. I problemi vanno portati con metodo, secondo me. Ci sono poi altre carenze che debbono essere superate, per esempio il problema delle navi traghetto. Proprio durante la mia gestione maturò un contrasto in Giunta tra chi voleva l'invaso a Golfo Aranci e chi voleva l'invaso ad Olbia. Ragioni tecniche e politiche venivano portate da una parte all'altra. Intanto i quattrini erano disponibili, il Governo era pronto a fare il secondo invaso appena noi l'avremmo richiesto. Questo problema è stato risolto? Si è fatta finalmente una scelta? Perché qui non è a carico del Governo la responsabilità di questo ritardo; questo è carico nostro, della nostra Amministrazione regionale che in questo campo fu appunto estremamente carente.

Io vorrei anche far presente questo: finora ci siamo costruiti noi le navi traghetto, mentre avrebbe dovuto partecipare alla costruzione o costruirle completamente lo Stato. E proprio la presenza delle navi traghetto ha rinforzato a monte e a valle il traffico ferroviario. Le ferrovie in Sardegna erano in una situazione fallimentare prima che ci fossero le navi traghetto; i dati di traffico sono aumentati, sono moltiplicati, sia in Sardegna, sia in continente, nel bacino che gravita verso la Sardegna proprio in forza della presenza delle navi traghetto. La costruzione di diverse altre navi traghetto (come del resto il Piano di rinascita prevede) creerebbe non solo una maggiore possibilità di

trasporti per la Sardegna, ma anche una riduzione del deficit delle ferrovie sarde e di tutte le ferrovie che gravitano verso la Sardegna; perché questo si è verificato; il traffico si è raddoppiato per tre, quattro volte, proprio su questi tronchi che erano precedentemente morti.

Accenno ai concetti principali, a quelli più scottanti, anche perché faccio il mio intervento a braccio. Ho visto che alcuni problemi di ordine tecnico sono stati in questa discussione abbastanza trascurati. Bisogna parlare anche della ristrutturazione delle Ferrovie Complementari. Bisogna avere il coraggio di affrontare questo problema. E' chiaro che noi non dobbiamo accettare la riduzione di questi tronchi secchi quando non vengono fatte delle strade a spese dello Stato su cui si possa scaricare il traffico che oggi grava su questi tronchi. E' chiaro che devono essere sostituiti questi tronchi ferroviari, di cui accetteremo la eliminazione, attraverso un servizio su strada di alta qualità. Però bisogna barattare queste cose, non accettare la riduzione di un solo chilometro, se non si ottiene contemporaneamente una ricompensa da un altro lato; e siccome lo Stato ha estremo interesse a ridurre il numero dei chilometri dei tronchi secchi è necessario accettare questo discorso chiedendo, in compenso, la Macomer-Nuoro a scartamento normale, così come la Alghero-Sassari. E poi bisogna tener presente che c'era stato un impegno dell'allora Ministro Scalfaro, ricordo, ribadito da tutti, per cui il problema della sistemazione del personale sarebbe stato assolutamente garantito.

Vi è anche il problema di portare avanti la deliberazione che aveva assunto il Consiglio regionale di volere che le ferrovie venissero passate tutte allo Stato. Io credo che la nomina del commissario governativo in queste ferrovie possa essere il primo passo verso questa soluzione, però bisogna tenere presente che il Governo intanto accetterà le nostre richieste in quanto noi dimostreremo coraggio e realismo, non nel difendere cose impossibili, non nell'impedire che certi tratti di tronchi ferroviari inutili vengano bloccati.

Io ricordo una esperienza che capitò a me mentre ero Assessore ai trasporti nella Giunta Del Rio: c'era il problema della costruzione della diga di Bau Pressiu. La diga di Bau Pressiu doveva sorgere su un tratto di ferrovia; non si voleva da parte delle forze sindacali questa soluzione, ci fu una sollevazione dei Sindaci della zona per impedire che venissero iniziati i lavori della diga, perché tagliavano quel pezzo di ferrovia che portava a Siliqua. Bene, con una decisione che ad un certo punto è necessaria da parte di chi governa, io detti l'ordine di bloccare il traffico ferroviario; furono mandati dieci pullmans nuovi ed il traffico venne dirottato su questi dieci pullmans. Bene, sapete una cosa? Oggi la diga di Bau Pressiu si sta costruendo e la popolazione della zona mi ha ringraziato per questo gesto, che avevano fino a quel momento ostacolato tutti quanti, dai Sindaci ai sindacati; perché si è data maggiore occasione di lavoro, perché si darà l'acqua a tutto il Sulcis, perché il problema idrico della zona potrà essere risolto solamente attraverso la costruzione di questa opera. Dicevo: ci vuole coraggio e ci vuole realismo; non si possono difendere in maniera così assurda situazioni antieconomiche, situazioni che si aggravano e che ad un certo punto si debbano poi risolvere senza una contropartita.

Io dico: mettiamo su un tavolo questo discorso, facciamo al Governo un discorso chiaro e coraggioso e diciamo che siamo disposti a fare questo ma dobbiamo ottenere questo. La pubblicizzazione, per esempio, la statizzazione di tutte le Ferrovie Complementari in Sardegna dove oggi c'è il commissario governativo deve essere sostenuta, se è necessario, anche contro i sindacati, perché, badate, i sindacati non sono d'accordo, perché quando da parte di qualcuno è stato fatto questo discorso, per via delle pensioni e liquidazioni che le Ferrovie Complementari sarde si sono impegnate a dare, hanno sempre lottato contro. Occorre, quando è necessario, avere il coraggio delle proprie decisioni e il coraggio qualche volta di essere anche impopolari. Se la Giunta, se il nuovo Asses-

sore questo coraggio avranno, non solo, se si avrà la possibilità di far studiare scientificamente, tecnicamente, il problema, si potrà andare davanti al Ministro e porre in modo serio e concreto le nostre rivendicazioni.

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

GIAGU DE MARTINI (D.C.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo dire subito che la Giunta condivide pienamente le preoccupazioni dei presentatori della mozione di fronte alle imminenti decisioni del CIPE sul potenziamento delle Ferrovie dello Stato e che è altresì convinta che un voto del Consiglio sia necessario per rafforzare un'azione, che certamente con idee chiare, è stata svolta in tutti questi anni ed è tuttora in corso. Con piena convinzione, infatti, posso affermare che il Governo regionale si è mosso conscio della necessità di provocare un piano di sviluppo dei trasporti ferroviari in Sardegna, nella convinzione che la Ferrovia, come ha detto giustamente stamane l'onorevole Carus, rappresenterà in Italia come in Europa il mezzo di trasporto più importante e quindi determinante nel contesto dello sviluppo economico.

Rispondono a questa convinzione gli sforzi compiuti per varare il piano di ristrutturazione e di ammodernamento delle Ferrovie Meridionali, sancito in un disegno di legge del Ministero dei trasporti e i progettati piani per le Strade Ferrate Sarde e le Ferrovie Complementari alle quali vogliamo dare una nuova struttura per le nuove esigenze che l'Isola presenta attualmente in un indizio di pubblicizzazione dei trasporti isolani.

E rispondono anche a questa convinzione tutti i passi e le azioni svolte per la rete sarda delle Ferrovie dello Stato, azioni che vogliamo riassumere, non soltanto per dar conto di quanto si è fatto ma anche per chiarire meglio il campo rivendicativo nel quale ci si è messi. Già nell'intervento ufficiale in sede di Conferenza Regionale dei

Trasporti, tenutosi a Cagliari dal 30.11 al 3.12 del 1967, la Giunta regionale sollecitava urgenti interventi e precisamente: accelerazione dei lavori finanziati con i fondi della legge 211, essendo stati previsti interventi per la Sardegna per un importo di 18 miliardi e mezzo dei quali un terzo era già stato eseguito alla data del 1967 mentre erano in corso (alla stessa data) e approvate opere per circa 8 miliardi: raddoppio sia del tronco ferroviario Cagliari-Decimomannu (come intervento prioritario) e sia di quello Cagliari-Oristano; raccordi a servizio delle zone industriali; elettrificazione della rete sarda.

Ai primi del 1970 la Giunta interveniva presso il Ministero dei trasporti e l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato richiedendo il finanziamento, con i fondi del nuovo piano poliennale, per l'ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato, dei seguenti interventi: prolungamento al porto di Sant'Antioco del tronco Decimomannu-Iglesias, al servizio della zona industriale del Sulcis-Iglesiente e del maggior porto della zona sud-occidentale; raddoppio del tronco Cagliari-Oristano, con precedenza per il tronco Cagliari-Decimomannu; raccordi ferroviari delle zone industriali di Cagliari e Portotorres; elettrificazione della rete sarda. Il Ministero dei trasporti precisava che per la limitazione degli stanziamenti destinati al finanziamento del piano poliennale era possibile comprendere nelle previsioni del piano stesso soltanto i provvedimenti essenziali tra quelli a suo tempo ritenuti meritevoli di considerazione.

Nel documento ufficiale concordato con i sindacati e presentato in occasione dell'incontro triangolare Ministero dei trasporti - Regione Sarda - sindacati (tenutosi in Roma nel novembre del 1971 sotto la presidenza del Ministro dei trasporti) l'Assessore regionale ai trasporti, a nome della Giunta regionale, ribadiva come reiteratamente e in tutte le sedi la Regione Sarda avesse richiamato l'attenzione degli organi di Governo nazionale sulla necessità di urgenti interventi intesi ad eliminare gli impedimenti allo sviluppo dei traffici ferroviari conseguenti alla istituzione

VI LEGISLATURA

CCVII SEDUTA

14 GIUGNO 1972

del servizio traghetto Ferrovie dello Stato Civitavecchia - Golfo Aranci, impedimenti essenzialmente costituiti dalla limitata estensione della rete a scartamento ordinario e della esistenza del binario unico. Veniva evidenziato che l'attuale struttura della rete Ferrovie dello Stato della Sardegna è assolutamente inadeguata a soddisfare le crescenti esigenze del traffico da quando la rete sarda, saldata a quella continentale dal servizio traghetto Ferrovie dello Stato, ha visto modificata l'originaria funzione da ferrovia a servizio dei limitati traffici interni regionali a ferrovia al servizio dei traffici nazionali ed internazionali.

A tale nuovo ruolo, si sostenne, non può soddisfare una rete a binario unico e con caratteristiche che per eccessiva pendenza nel tratto intermedio pone gravi limitazioni, sia alla composizione dei convogli con grave danno soprattutto per quelle merci sia alla velocità commerciale. Alla responsabile attenzione del Ministro dei trasporti veniva ancora richiamata la modesta entità degli stanziamenti posti e dei lavori eseguiti nella rete delle Ferrovie dello Stato della Sardegna. Infatti alla data del dicembre 1969, sui fondi della legge 211, l'ammontare complessivo dei finanziamenti disposti per la Sardegna, 18 miliardi e mezzo, risultavano finanziate opere per 16 miliardi, delle quali appaltate opere per 7619 milioni ed eseguite opere per lire 5700 milioni. Veniva pertanto evidenziato come con i lavori già finanziati con le leggi 211, non fosse stata modificata la precaria situazione preesistente, essendo stati attuati soltanto interventi assolutamente marginali. Denunciata l'esclusione della Sardegna dal nuovo piano poliennale 1972-77, veniva riproposta la richiesta ufficiale di precisi e formali impegni di attuazione di un organico piano di interventi statali per la rete Ferrovie dello Stato della Sardegna, piano che dovrebbe essere prevalentemente impostato in funzioni di un collegamento funzionale con gli attuali trasporti della rete a stanziamento ridotto, e che dovrebbe articolarsi nei seguenti interventi: 1° - raddoppio ed elettrificazione della rete delle Ferrovie dello Stato, con preceden-

za di intervento per il raddoppio del tronco Cagliari - Decimomannu; 2° - allaccio ferroviario delle zone di insediamento industriale con priorità per le zone industriali di Cagliari, Sassari, Villacidro, Sardegna centrale ed Olbia; 3° - rettifica del tratto Macomer - Ozieri - Sassari; 4° - prolungamento al porto di San Antioco del tronco ferroviario Decimomannu - Iglesias, con raccordo commerciale al servizio della zona industriale di Portovesme. Veniva fatta richiesta, infine, di un apposito incontro per l'esame specifico del problema dei trasporti ferroviari della Sardegna, richiedendo contestualmente che venissero impartite direttive all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per la sollecita predisposizione del piano d'intervento del quale dovrebbe far parte anche un miglior collegamento dei servizi per la zona di Sanluri.

Successivamente all'incontro triangolare, venivano avviate intese anche con i sindacati dei lavoratori per la individuazione di una linea d'azione concordata, intesa a sollecitare l'attuazione dei richiesti interventi statali. Nel febbraio del 1972 l'Assessorato interveniva ancora presso il Ministero dei trasporti sollecitando l'attuazione degli interventi indicati come prioritari, in attesa che venisse dato corso allo studio di riassetto dei trasporti pubblici della Sardegna, per la cui redazione veniva prospettata l'opportunità di costituire una apposita commissione tecnica che operasse sulla base delle risultanze del piano di assetto territoriale regionale. Nello aprile 1972 l'Assessorato interessava tutti i parlamentari sardi rappresentando la necessità di un urgente intervento inteso a scongiurare la paventata esclusione della Sardegna dal piano di interventi in fase di elaborazione presso i competenti organi delle Ferrovie dello Stato e presso il CIPE. Analogo intervento veniva espletato dal Presidente della Giunta regionale nei confronti del Ministro dei trasporti e del Direttore generale delle Ferrovie dello Stato. Tutto ciò in quanto vi erano fondati motivi di ritenere superate le precisazioni già fornite dal Ministro dei trasporti, in data 13 aprile 1972, con le quali venivano date generiche assicurazioni circa

VI LEGISLATURA

CCVII SEDUTA

14 GIUGNO 1972

l'inclusione nel nuovo piano poliennale del raddoppio della linea Cagliari-Decimomannu e nell'estensione del comando centralizzato del traffico al tratto Cagliari-Macomer.

Dobbiamo constatare che evidentemente le forme di pressione devono essere servite a qualcosa, dato che notizie ufficiose, confermate poi da un incontro tra sindacati e Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, ci dicono che formali impegni per interventi nell'anno 1972-1973 saranno assunti in questi giorni dal consiglio di amministrazione della Azienda delle Ferrovie dello Stato. Questi impegni consisterebbero in: 1° - elaborazione entro l'anno 1972 sia del progetto del raddoppio della linea Cagliari-Oristano, sia del progetto esecutivo del raddoppio del tronco Cagliari-Decimomannu, per il quale ultimo dovrebbe essere effettuato anche l'appalto dei lavori, se pure limitatamente alla sola sede; 2° - fornitura in tempi brevi, al Compartimento Ferroviario dello Stato della Sardegna, di mezzi di trazione adeguati a soddisfare le attuali esigenze, mentre il potenziamento ulteriore sarà effettuato con lo stanziamento previsto dal piano di 400 miliardi; 3° - contributo tecnico e materiale ai Consorzi industriali della Sardegna per la costruzione dei raccordi o diramazioni per le zone industriali; 4° - stanziamento di 2 miliardi per la sistemazione ed il potenziamento dei depositi ed officine di Cagliari e Sassari. Si tratta di impegni, come dicevamo, che devono ancora essere consacrati ufficialmente e trovare poi concreta attuazione, e che peraltro sono ancora ben lontani da quel che noi stiamo chiedendo da tempo.

Se il discorso non venisse proseguito e a questi impegni non ne seguissero altri ci troveremmo ben presto in una situazione certamente critica. Non c'è dubbio che l'attuale precaria situazione degli impianti e del materiale rotabile, pur con le promesse fatte, non consente alle Ferrovie dello Stato di assolvere in Sardegna alla istituzionale funzione di servizio di trasporto preferenziale delle merci a media e lunga distanza e dei pendolari, per distanze medie e brevi. E non c'è dubbio che l'attuale precaria situazione de-

termina un gravissimo pregiudizio al processo di industrializzazione che non potrà svilupparsi senza un adeguato apprestamento delle infrastrutture e dei servizi per il trasporto delle materie prime e dei prodotti. A ciò si aggiunge, come è stato rilevato poc'anzi dall'onorevole Ghinami, il mancato potenziamento del servizio Civitavecchia-Golfo Aranci mediante la costruzione di nuove navi traghetto e nuove invasature, negli approdi sardi e continentali, il che rende ancora più grave la situazione dato che appare incongruente un eventuale potenziamento della rete degli impianti dell'isola se non viene ad essi adeguato il servizio traghetto delle Ferrovie dello Stato che rappresenta il *trait d'union* con la rete ferroviaria nazionale ed europea.

Occorre pertanto che ci presentiamo ai prossimi appuntamenti con la ferma determinazione di far valere i nostri diritti, del resto riconosciuti in tutti gli incontri ufficiali ai quali abbiamo partecipato. Soprattutto occorrerà evitare quei continui slittamenti che non ci hanno consentito sino ad oggi di fare i necessari passi in avanti. Un voto del Consiglio, adottato alla vigilia di un incontro al livello di Ministri e delle decisioni che dovrà adottare il CIPE, è pertanto quanto mai opportuno e necessario a dimostrare la compattezza di tutte le parti politiche su un problema tra i più importanti per il progresso della Sardegna. In questo quadro riteniamo pertanto utile la conferenza proposta sul nuovo assetto ferroviario in Sardegna e noi siamo d'accordo di continuare la discussione sull'argomento nella Commissione apposita consiliare.

PRESIDENTE. I presentatori della mozione comunicano di rinunciare alla facoltà di replica. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lilliu per dichiarare se è soddisfatto della risposta data alla sua interrogazione.

LILLIU (D.C.). Mi dichiaro parzialmente soddisfatto.

PRESIDENTE. A conclusione della discussione della mozione sono stati presentati due

ordini del giorno, che non possono essere illustrati. Se ne dia lettura.

FRANCESCONI, *Segretario*:

Ordine del giorno Zucca - Raggio - Catte - Melis Mario - Defraia:

«Il Consiglio regionale, preso atto che la Sardegna è stata esclusa dai programmi pluriennali in materia dei trasporti ferroviari tuttora all'esame del CIPE; mentre rileva la assoluta inefficienza dimostrata, anche in questa occasione, dalla Giunta presieduta dall'onorevole Spano; eleva la propria protesta nei confronti del Governo centrale e invita i parlamentari sardi a farsi interpreti degli interessi dell'Isola, ancora una volta calpestati». (1)

Ordine del giorno Melis Antonio - Puggioni - Carrus - Branca - Defraia - Melis Mario - Tronci:

«Il Consiglio regionale, a conclusione della discussione sulla mozione n. 32, sullo sviluppo dei trasporti ferroviari in Sardegna; considerata l'urgenza di portare le esigenze della Sardegna in materia di trasporti ferroviari al CIPE, che dovrà approvare il piano pluriennale di sviluppo delle ferrovie in Italia; accertato che nei programmi ferroviari, in corso di approvazione, la Sardegna è completamente tagliata fuori; impegna la Giunta regionale: 1) a proporre al CIPE che nel piano pluriennale, in corso di approvazione, sia previsto: a) il raddoppio della rete ferroviaria sarda con priorità alla tratta Cagliari-Oristano; b) la rettifica dei tracciati più antiquati, come quelli Macomer-Oristano e Chilivani-Sassari, e spostamenti di stazioni quando tagliano fuori importanti centri e popolosi entroterra come nel caso* di Sanluri; c) l'avvio di un programma di elettrificazione nel quadro di una revisione del bilancio energetico regionale; d) la costruzione dei tronchi Macomer-Ottana-Nuoro-Olbia e Villamasargia-S. Antioco-Portovesme a scartamento normale, al servizio delle popolazioni e del-

lo sviluppo industriale e agricolo della Sardegna centrale e meridionale; e) la integrazione del sistema portuale sardo (Cagliari, Oristano, Portovesme, S. Antioco, Portotorres e Olbia) con il sistema ferroviario per consentire un inserimento della Sardegna nel più moderno e vasto sistema europeo; 2) a convocare entro l'anno in corso una Conferenza regionale sui trasporti ferroviari con la partecipazione dei sindacati, dei Comuni e dei Consorzi industriali interessati, delle competenti amministrazioni statali per definire, nel quadro del coordinamento previsto dalla legge 588 sul Piano di rinascita, un piano di sviluppo dei trasporti ferroviari in Sardegna». (2)

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta su questi ordini del giorno, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai lavori pubblici e trasporti.

GIAGU DE MARTINI (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. La Giunta non può accettare evidentemente l'ordine del giorno numero 1 per i motivi che ho avuto modo di illustrare poc'anzi. La Giunta si è attivamente occupata del problema delle Ferrovie dello Stato in Sardegna, ciò è dimostrato anche dal recentissimo incontro col Ministro Viglianesi, per un esame, appunto, dei trasporti in tutta quanta la Sardegna, ed è tutt'ora in corso una azione che noi riteniamo, come abbiamo già detto, produrrà i suoi frutti. La Giunta accetta, invece, l'ordine del giorno numero 2 che riproduce sostanzialmente gli argomenti che sono stati concordati dalla Giunta stessa assieme alle organizzazioni sindacali in un contesto di rivendicazioni nei confronti del Governo centrale.

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione degli ordini del giorno, desidero conoscere se i presentatori intendono intanto mantenere la mozione.

PUGGIONI (P.C.I.). Manteniamo la mozione.

VI LEGISLATURA

CCVII SEDUTA

14 GIUGNO 1972

PRESIDENTE. Per dichiarazione di voto, ha domandato di parlare l'onorevole Antonio Melis. Ne ha facoltà.

MELIS ANTONIO (D.C.). Noi presentatori della mozione la ritiriamo in quanto la riteniamo superata dall'ordine del giorno numero 2 che abbiamo presentato unitariamente ad altri colleghi.

PRESIDENTE. Onorevole Melis, l'onorevole Puggioni ha detto di non voler ritirare la mozione. Mi rivolgo pertanto al primo presentatore, onorevole Carrus, per sapere se intende mantenere la mozione.

CARRUS (D.C.). Signor Presidente, noi intendiamo mantenere la mozione. C'è stato, dunque, un piccolo equivoco. Abbiamo concordato con il collega Puggioni e con gli altri colleghi l'ordine del giorno che contiene, rispetto alla mozione, delle specificazioni e delle integrazioni; quindi la mozione rimane, perché la mozione è più generica, mentre l'ordine del giorno specifica e precisa di quel programma genericamente indicato alcuni punti. Per questa ragione noi manteniamo — ripeto — la mozione integrata con l'ordine del giorno numero 2.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare, per dichiarazione di voto, l'onorevole Frau. Ne ha facoltà.

FRAU (P.D.I.U.M.). Signor Presidente, noi, per quanto ci è dato comprendere dalla lettura (dirò fatta con difficoltà, perché evidentemente scritta anche frettolosamente) dell'ordine del giorno a firma Melis e altri, per quanto ci è dato comprendere, dicevo, noi siamo disposti a votare a favore della mozione, sempre naturalmente con tutto quel bagaglio di sfiducia che abbiamo espresso nel mio intervento di stamane. Diciamo che arrivati a questo punto, con i due ordine del giorno e con la mozione, si è creato un po' di disordine ed è difficile accettare l'uno e discutere l'altro. Nell'ordine del giorno presentato a firma Zucca e altri, è contenuta qualche espressione, già

evidenziata nel nostro intervento, quale quella sulla inefficienza dimostrata, anche in questa occasione, dalla Giunta regionale. Io penso che arrivati a questo punto, per esprimere un voto che possa avere la pretesa di ottenere un qualche risultato, anche per dare maggiore capacità e forza all'esecutivo nei momenti della rivendicazione nei confronti del Governo centrale, bene sarebbe che i vari Gruppi si riunissero per concordare un definitivo, più chiaro, più organico ordine del giorno. Sinceramente e obiettivamente debbo dire: pur rilevando l'assenza colpevole dell'esecutivo, nei momenti in cui la rivendicazione si dimostrava indispensabile, dico che non possiamo decidere per i due ordini del giorno e anche per la mozione (tanto più che mozione ed ordine del giorno si completano), ma non possiamo noi non sottolineare la nostra partecipazione a quello che è il contenuto politico dell'ordine del giorno presentato a firma Zucca, laddove condanna la Giunta; per cui io dico che se i vari Gruppi saranno d'accordo, si potrebbe fare una riunione (sospendendo la seduta) dei rappresentanti dei vari Gruppi e concordare un ordine del giorno che dia mandato alla Giunta per le rivendicazioni di cui parlavamo.

PRESIDENTE. Onorevole Frau, ella più che una dichiarazione di voto, a mio giudizio, ha sollevato una pregiudiziale, che però la Presidenza non può accogliere giacché siamo già in sede di votazione. Peraltro la Presidenza, dopo aver valutato ordini del giorno e mozione, ha ritenuto non esservi alcuna forma di incompatibilità tra i tre documenti. Quindi rimane alla volontà dell'assemblea manifestare o meno i suoi orientamenti in merito. Pertanto la Presidenza mette innanzitutto in votazione la mozione. Chi la approva alzi la mano.

(E' approvata).

Sull'ordine del giorno numero 1 ha domandato di parlare, per dichiarazione di voto, l'onorevole Antonio Melis. Ne ha facoltà.

MELIS ANTONIO (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo democristiano non vota a favore dell'ordine del gior-

no numero 1, perché in esso sono contenute alcune dichiarazioni dei confronti della Giunta che non possiamo condividere. Noi non respingiamo che accanto all'azione della Giunta, che la Giunta dovrà condurre per espresso mandato del Consiglio regionale, vi sia l'apporto anche dei parlamentari sardi, ma il giudizio negativo che si vuol dare a quanto la Giunta ha fatto in questo settore non lo accettiamo perché è anche antistorico. La precedente Giunta si è già mossa nel settore dei trasporti; abbiamo avuto dei risultati positivi per quanto riguarda anche le ferrovie in concessione e l'attuale Giunta, da quanto ci ha detto l'Assessore ai lavori pubblici e ai trasporti, ci ha dimostrato che per l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, d'accordo con i sindacati sardi, ha già iniziato una sua azione. Perciò noi non votiamo per quell'ordine del giorno, di cui non condividiamo gli apprezzamenti e i giudizi sulla Giunta attuale.

PRESIDENTE. Onorevole Melis, mi preme conoscere se ella è d'accordo solo su una parte dell'ordine del giorno. In questo caso può chiedere una votazione per parti.

MELIS ANTONIO (D.C.). No, signor Presidente, il Gruppo democristiano respinge tutto l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno numero 1. Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova)*. Chi non lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Sull'ordine del giorno numero 2 l'onorevole Zucca ha domandato di parlare per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, è chiaro che io non posso chiedere in base al Regolamento che non venga posto in votazione anche l'ordine del giorno numero 2 e quindi, siccome è concordato, io voterò a favore, significando però che l'appro-

vazione dell'ordine del giorno che contiene la condanna globale della politica del monocolore appoggiata dai liberali, è motivo di dimissioni immediate della Giunta. Quando per una Giunta viene sancita dal Consiglio l'assoluta inefficienza, dovere politico di questa Giunta è di rassegnare immediatamente le dimissioni. Pertanto il voto favorevole all'ordine del giorno numero 2 viene dato da me esclusivamente come fatto contingente regolamentare, nulla togliendo al significato politico del primo ordine del giorno, che non riguarda le singole persone della Giunta, interessate o meno al problema, ma riguarda la Giunta monocolore che ha fatto il suo tempo e che avrebbe già dovuto rassegnare le dimissioni immediatamente dopo le elezioni, almeno che non voglia sacrificare (come ha fatto finora) gli interessi della Sardegna agli interessi della Democrazia Cristiana.

PRESIDENTE. L'onorevole Branca ha domandato di parlare per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

BRANCA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io desidero sottolineare, a nome del Gruppo socialista, che malgrado l'astensione delle destre alla Giunta monocolore democristiana appoggiata dai liberali, l'ordine del giorno numero 1 è stato approvato dal Consiglio e la Giunta deve trarne delle conclusioni di ordine politico se non vuole disattendere la volontà politicamente espressa dal Consiglio.

Naturalmente quello espresso pochi momenti fa non era un giudizio sulle persone, un giudizio sui singoli; era un giudizio esclusivamente politico e come tale deve essere interpretato e valutato dalla Giunta che deve trarne le opportune conclusioni.

Io approverò l'ordine del giorno ora in votazione, come elemento specificativo di quella politica che è stata condannata per non essere stata svolta da parte della Giunta.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare, per dichiarazione di voto, l'onorevole Antonio Melis. Ne ha facoltà.

VI LEGISLATURA

CCVII SEDUTA

14 GIUGNO 1972

MELIS ANTONIO (D.C.). Noi, come Gruppo, votiamo a favore dell'ordine del giorno che abbiamo presentato insieme ad altri colleghi e non siamo d'accordo sulle valutazioni politiche date dai due colleghi che mi hanno preceduto, anche perché l'ordine del giorno approvato chiede un impegno alla Giunta, non pone la questione di fiducia. A parte altre considerazioni che potremmo fare in quest'aula sul modo in cui l'ordine del giorno è stato presentato, perché se il tentativo dei colleghi è di fare un colpo di mano per la prima crisi...

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Colpo di braccio, perché abbiamo alzato il braccio e anche la mano. E' una questione anatomica.

PRESIDENTE. La disputa anatomica non interessa il Consiglio. Per cortesia, onorevole Melis, concluda.

MELIS ANTONIO (D.C.). E' da vedere se quel braccio è così forte da potersi alzare ed abbassare come vuole. Caro collega Zucca, se il suo braccio è più forte degli altri, deve ancora dimostrarlo.

Noi quindi non diamo un significato politico di sfiducia alla Giunta...

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Ma un significato sessuale!

MELIS ANTONIO (D.C.). Lei torna un po' troppo spesso sui fatti sessuali; non capisco che cosa abbia, onorevole Zucca.

PRESIDENTE. Prego i colleghi di riportare la discussione in termini di serietà.

MELIS ANTONIO (D.C.). La prego, signor Presidente, di non lasciarmi interrompere con frasi inaccettabili.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). E perché? Ho detto una parolaccia?

PRESIDENTE. Onorevole Melis, non raccolga le interruzioni. Continui!

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Quando lei nega il significato di quell'ordine del giorno, io ho diritto di interromperla.

PRESIDENTE. Onorevole Zucca, per cortesia, non interrompa l'oratore.

MELIS ANTONIO (D.C.). Lei darà la sua interpretazione! Vuol dire che andremo a scuola di politica da lei. Fino ad oggi però non hanno dato retta alla sua scuola politica molti discepoli. Vediamo i risultati: lei ha pochi discepoli, onorevole Zucca.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Si tratta di esperienza politica!

MELIS ANTONIO (D.C.). Ne ha come gli altri. La prego di non interrompere.

PRESIDENTE. Ricordo che siamo in sede di votazione.

MELIS ANTONIO (D.C.). Votiamo a favore dell'ordine del giorno da noi presentato e non accettiamo le motivazioni date dai colleghi Branca e Zucca sull'ordine del giorno numero 1.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare l'onorevole Cabras per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

CABRAS (P.C.I.). Il nostro voto sull'ordine del giorno numero 2 sarà favorevole, per quello che questo ordine del giorno esprime; però la nostra pronuncia positiva, su questo ordine del giorno, non deve significare che noi abbiamo voluto dare e daremo una valutazione diversa da quella che è stata data dai colleghi Zucca e Branca circa il risultato della votazione sull'ordine del giorno precedente. Noi diamo la stessa valutazione. Quanto ha detto testè l'onorevole Melis mi trova profondamente dissenziente. Non si è trattato, evidentemente, di un semplice incidente tecnico che, come tale, non coinvolgerebbe una valutazione sull'operato della Giunta. L'ordine del giorno presentato dal collega Zucca esprime-

va giudizi profondamente sfavorevoli sull'operato della Giunta. Quell'ordine del giorno è stato approvato dalla maggioranza consiliare. Io credo che onestamente le conclusioni possibili siano soltanto quelle di cui ho parlato: il Consiglio si è pronunciato sfavorevolmente nei confronti della Giunta e la Giunta ne deve trarre le conclusioni. Che questa sia la volontà del Consiglio, a mio parere è dimostrato anche dal clima generale in cui la votazione è avvenuta. E' un clima del quale non si può non tenere conto in questo momento; è un clima che interessa soprattutto la situazione interna del partito di maggioranza relativa nel quale oggi le valutazioni nei confronti della Giunta sono profondamente diverse. Quindi si tratta di una votazione che senza ombra di dubbio deve coinvolgere le responsabilità della Giunta e dalla quale la Giunta dovrà trarre tutte le conseguenze.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Fadda. Ne ha facoltà.

FADDA (P.S.d'A.). Signor Presidente, anche il Gruppo sardista voterà a favore dell'ordine del giorno concordato; ma questo fatto non può esimerci dal condividere il giudizio politico già espresso dall'opposizione a proposito del risultato della votazione dell'ordine del giorno numero 1.

E' evidente che l'ordine del giorno numero 1 testè approvato suona condanna e sfiducia, ovviamente sul piano politico, per la Giunta monocolora. Non si tratta di un colpo di mano della minoranza in quanto il dibattito aveva permesso già di evidenziare le contrapposte posizioni, le critiche e le valutazioni politiche sulla Giunta. E nell'aria era anche il contenuto dell'ordine del giorno Zucca che si capiva sarebbe stato senz'altro presentato. La maggioranza è diventata minoranza a questo punto, perché evidentemente, pienamente consapevoli di quanto stava per avvenire, i componenti della maggioranza democristiana e liberale si sono dissolti.

Ora la situazione e la valutazione politica dei fatti è lasciata, evidentemente, alla consa-

pevolezza ed al senso democratico della Giunta. A noi non resta che rimarcare, ancora una volta, che la maggioranza si è dissolta numericamente a conferma della sua inconsistenza o per meglio dire della sua insufficienza e debolezza politica.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare, per dichiarazione di voto, l'onorevole Tronci. Ne ha facoltà.

TRONCI (D.C.). Io penso che anche a noi democristiani sia consentito esprimere il nostro punto di vista sul significato di questo voto e non credo che nessuno ci possa dire che questo significa imbeccata o meno alla Giunta. Come tutti i Gruppi e tutti i consiglieri possono esprimere il loro parere, ritengo che anche noi sia come Gruppo, sia come consiglieri possiamo esprimere il nostro parere; pertanto mi meravigliano le interruzioni che alcuni colleghi hanno fatto al nostro Capogruppo, quando esprimeva in pieno diritto il parere del Gruppo democristiano.

Che significato ha il voto sull'ordine del giorno numero 1? E' o non è un colpo di mano? Qui il collega Fadda ha detto che non è un colpo di mano. Il collega Zucca lo chiama colpo di braccio. Direi che è un colpo di mano. Basterebbe dire che nel momento in cui è avvenuta la votazione, mancava la metà della Giunta regionale. Il Regolamento, se non vado errato, prevede una forma specifica per presentare mozioni di sfiducia con un numero di presentatori qualificato in confronto alle normali mozioni, con un periodo di tempo per poterne discutere diverso dal periodo di tempo fissato per le mozioni ordinarie. Pertanto, se il Regolamento si preoccupa di stabilire norme così precise per quanto riguarda la mozione di sfiducia, che è un vero giudizio politico sull'operato della Giunta, è proprio per mettere il Consiglio nelle condizioni migliori di esprimere appieno le sue volontà. Quando invece si percorrono delle scorciatoie, come questa, e si vuol dare un significato di sfiducia ad un voto puramente tecnico, mi sembra che oltre tutto ci troviamo in una fase che non quadra perfettamente con le norme regolamentari e

VI LEGISLATURA

CCVII SEDUTA

14 GIUGNO 1972

quindi quella volontà espressa non è piena volontà del Consiglio, in quanto non si è consentito e la discussione e la partecipazione totale di tutto il Consiglio nella sua pienezza. Pertanto noi consideriamo, io considero questa votazione come una votazione che ha un significato puramente tecnico; e se vogliamo scendere ad un discorso di giudizio politico sulla Giunta, potrebbero (coloro i quali oggi vogliono dare a questo voto questo significato) presentare una mozione di sfiducia, perché nei termini regolamentari la si possa discutere e si possa approfondire il discorso su tutto l'operato della Giunta che oltre tutto, se la memoria non mi tradisce, si è trovata (per quanto riguarda questo specifico problema) nella fase di passaggio tra la vecchia Giunta, la crisi, e l'elezione della nuova Giunta. Per cui direi che se c'è una Giunta non responsabile (nel momento decisionale che ha escluso la Sardegna da questo piano) è questa Giunta; mentre vi è, da parte di questa Giunta, un'azione immediata per tentare di superare, di vincere la resistenza del Governo che ha escluso la Sardegna da questo intervento. Pertanto mi sembra che, per tutti questi motivi, noi siamo per il pieno rispetto del significato vero di questo voto, dichiarando che questo è un voto tecnico che non ha il significato che il collega Zucca e altri colleghi gli hanno voluto dare.

PRESIDENTE. L'onorevole Defraia ha domandato di parlare per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

DEFRAIA (P.S.D.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo socialdemocratico voterà a favore dell'ordine del giorno ora in discussione. L'intervento che ho fatto questa mattina mi esime da lunghe specificazioni. Io stamattina ho detto chiaramente che ci trovavamo di fronte ad un rituale perfetto dove lo strumento della mozione è quello idoneo per sensibilizzare questo problema. Però ero scettico sui risultati effettivi in quanto in assenza di una politica di programmazione, quindi mancando certi meccanismi di confronto tra Regione e Stato (e questa è una cosa che ab-

biamo ormai riscontrato; non ci torniamo più), restava soltanto la pressione e lo strumento politico; ma anche qui ci trovavamo di fronte a due interlocutori, a dir poco, inesistenti: un Governo centrale in crisi e minoritario ed una Giunta che era sorta con precisi impegni di carattere costituzionale (portare avanti i bilanci). Aveva assunto un impegno solenne il Presidente della Giunta: varcata la soglia dell'impegno costituzionale avrebbe rimesso tutto in discussione ed il suo mandato in Consiglio. Che cosa è successo invece? Questa Giunta che doveva essere primaverile, vuol durare, vuol resistere, sta tentando qualunque espediente per reggersi a galla, per arrivare a luglio e poi rimandare tutto quanto ad ottobre-settembre.

Io capisco perfettamente che i problemi sono pesanti in seno al partito di maggioranza relativa; non è che altri partiti non abbiano altri problemi di scelte, di schieramento od altro, sta di fatto, però, che oggi noi ci troviamo in una *vacatio* vera e propria, dove i problemi che urgono in Sardegna non trovano lo sbocco naturale in un esecutivo efficiente e quindi non possono essere portati avanti. Sensibilità vorrebbe (quella sensibilità che non si può mettere ai voti, non si può confrontare o con un ordine del giorno o con una mozione) che di questa situazione si prendesse atto e si passasse la mano per creare le condizioni per una Giunta più efficiente.

Noi vediamo che all'atto della votazione di questo ordine del giorno ci sono numerose assenze del partito liberale (che è una componente della maggioranza). Quando io osservo (vorrei essere qui corretto) che anche lo stesso ordine del giorno ora in votazione non porta la firma dei liberali (liberali assenti in questo momento); quando osserviamo che dei democristiani una parte è assente e all'atto della votazione (lo abbiamo visto tutti: un gruppo di democristiani ha lasciato volutamente l'aula), se queste cose non sono chiare, non sono manifeste, se non sono suscettibili di certe conseguenze, la Giunta è padronissima di farlo. Ma non si invochi l'istituto della mozione di fiducia o di sfiducia; perché sanno

molto bene i colleghi che ci sono diversi modi per testimoniare una sfiducia alla Giunta: dalla bocciatura di una legge importante come può essere il bilancio ad altri atti politici.

Ma, vivaddio, che cosa avremmo dovuto scrivere di più nell'ordine del giorno quando si parlava di assoluta inefficienza della Giunta? Che cosa altro occorre allora per ferire la sensibilità della Giunta stessa?

Voi dai banchi di questo governo regionale vi assumete una grave responsabilità: la responsabilità, per interessi di parte particolari, di mettere un certo sottofondo di silenzio; voi vi assumete una gravissima responsabilità; voi oggi state sottovalutando l'istituto più importante che è l'assemblea. Quando un'assemblea pronuncia a maggioranza in maniera così chiara e conclamata la sfiducia, non ci può che essere uno strumento legittimo per rientrare nella normalità senza invocare mozioni di sfiducia: quello di lasciare il campo e di aprire prospettive più sane a questa Sardegna che ha bisogno di governi efficienti e riformatori.

PRESIDENTE. Per dichiarazione di voto ha facoltà di parlare l'onorevole Presidente della Giunta.

SPANO (D.C.), Presidente della Giunta. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la Giunta ha dichiarato di accettare l'ordine del giorno numero 2. Per quanto riguarda l'ordine del giorno numero 1, non ha ritenuto di considerarlo (nel momento in cui è stato posto in votazione) come un ordine del giorno che implicasse sfiducia per la Giunta: tant'è vero che noi non abbiamo posto (come potevamo fare) la questione di fiducia su questo ordine del giorno e abbiamo lasciato che venisse votato come un ordine del giorno semplice, che appunto non veniva considerato dalla Giunta (e non viene considerato) come un ordine del giorno che implica sfiducia. Per la particolare situazione in cui la discussione è avvenuta, per l'assenza anche di numerosi rappresentanti della maggioranza (non voluta certamente perché mancano anche alcuni col-

legghi di Giunta), l'ordine del giorno è passato; però in queste circostanze potrebbe benissimo questa votazione essere considerata come un incidente puramente tecnico, che non implica necessariamente una valutazione di sfiducia per la Giunta.

Comunque la Giunta valuterà collegialmente quanto stamattina è avvenuto e renderà note al Consiglio le sue decisioni, assicurando sin d'ora il Consiglio che non intende rimanere in carica un giorno di più in contrasto con la volontà del Consiglio, quando questa volontà sia manifestata nelle forme dovute e previste dal Regolamento; chè se il Consiglio ritiene, se i Gruppi politici e i partiti ritengono che in questo momento sia opportuno nell'interesse della Sardegna aprire una crisi regionale, e se si ritiene che questo è il modo per avviare a soluzione i tanti e numerosi problemi che ancora giacciono sul tappeto, che non sono risolti proprio per le numerose crisi che hanno travagliato questa legislatura e che non hanno consentito nè alle Giunte nè al Consiglio di affrontare tanti dei numerosi problemi che sono ancora sul tappeto; se il Consiglio ritiene che una crisi regionale sia opportuna, lo dica nelle forme dovute e previste dal Regolamento e la Giunta rassegnerà senz'altro le dimissioni.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Eravamo responsabili quando abbiamo votato.

SPANO (D.C.), Presidente della Giunta. La Giunta regionale però in questo momento è convinta di compiere un dovere nell'interesse della Sardegna come lo ha compiuto negli ottanta giorni di vita in cui non è stata certamente una Giunta inefficiente, ma una Giunta che ha fatto con passione, con generosità e con dedizione il suo dovere fino in fondo, come continuerà a farlo se avrà ancora la fiducia del Consiglio.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Avete fatto la campagna elettorale. Questa Giunta non è inefficiente: è inesistente.

VI LEGISLATURA

CCVII SEDUTA

14 GIUGNO 1972

PRESIDENTE. Onorevole Zucca, la prego, siamo in fase di votazione.

Metto in votazione l'ordine del giorno numero 2. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno ha domandato di parlare l'onorevole Puggioni. Ne ha facoltà.

PUGGIONI (P.C.I.). Io chiedo al Presidente della Giunta regionale e all'Assessore al lavoro, nel caso gravissimo che non ne traessero le conclusioni politiche dall'ordine del giorno che è stato approvato, di rispondere possibilmente nella seduta di domani all'interpellanza numero 143, che riguarda i licenziamenti in atto a Portovesme da parte delle aziende esterne e la situazione che si è determinata in seguito alla lotta nel nucleo di industrializzazione. Preferirei avere, se fosse possibile, entro domani una risposta a questa interpellanza.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Giunta?

SPANO (D.C.), *Presidente della Giunta*. Mi riservo di esaminare l'interpellanza e di dare una risposta questo pomeriggio, sulla possibilità di consentirne lo svolgimento domani mattina. Oltretutto è assente l'Assessore al lavoro.

PRESIDENTE. L'onorevole Zucca ha domandato di parlare sull'ordine del giorno. Ne ha facoltà.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, personalmente io credo che opportunità politica consiglierebbe di sospendere i lavori del Consiglio in attesa delle decisioni collegiali che la Giunta dovrebbe prendere in base alle stesse dichiarazioni del Presidente della Giunta. L'onorevole Spano, dopo aver detto bene nella prima parte, forse trascin-

nato dall'entusiasmo, ha detto malissimo nella seconda parte del suo discorso. Pur tuttavia, poiché noi vogliamo che le decisioni della Giunta siano responsabili quanto quelle che ha preso la maggioranza del Consiglio nel momento in cui votava quell'ordine del giorno, sapendo quello che c'era scritto e il suo significato (le parole sono abbastanza chiare), io non mi oppongo a che anche questo pomeriggio si continuino i lavori per esaminare altri provvedimenti, nella speranza che domani mattina la Giunta compia il suo dovere democratico di rimettere il mandato alla assemblea.

Io stesso voglio fare un atto di buona volontà, perché logica politica consiglierebbe che in attesa delle decisioni della Giunta si sospendesse ogni altro lavoro del Consiglio. Confidando nella responsabilità collegiale della Giunta, io non mi oppongo, ripeto, a che stasera si possano continuare i lavori del Consiglio. Può darsi che la Giunta abbia dei provvedimenti importanti, che travalicano la sua vita stessa, da sottoporre al Consiglio. E' un atto di buona volontà che ci auguriamo sia ricompensato da un atto di responsabilità della Giunta regionale. Tutti i sardi sapevano che questa Giunta era nata solo per superare lo scoglio del bilancio regionale e il periodo elettorale; lo sanno anche i bambini degli asili ai quali la Giunta (penso in periodo elettorale) non avrà fatto mancare qualche sussidio, non tanto per i bambini...

SPANO (D.C.), *Presidente della Giunta*. Niente, perché avete tagliato anche quelli.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno ha domandato di parlare l'onorevole Sassu. Ne ha facoltà.

SASSU (D.C.). Io chiedo al Presidente di inserire all'ordine del giorno il progetto di legge numero 88, sul vincolo idrogeologico.

PRESIDENTE. Onorevole Sassu, se non c'è una richiesta formale perché venga por-

VI LEGISLATURA

CCVII SEDUTA

14 GIUGNO 1972

tata al Consiglio (e lei come presentatore ne ha diritto), devo informarla che il suddetto progetto di legge giace presso la prima Commissione per un esame di natura di legittimità costituzionale. Ripeto: lei, avvalendosi della sua facoltà di presentatore, può richiederne la discussione in Consiglio, 'a prescindere dall'esame della Commissione stessa.

SASSU (D.C.). Io insisto formalmente per il richiamo in assemblea.

PRESIDENTE. La sua richiesta è accolta. I lavori del Consiglio proseguiranno questo pomeriggio alle ore 17.

La seduta è tolta alle ore 13 e 50.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Michelangelo Pira

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari
Anno 1974