

CLIII SEDUTA

(POMERIDIANA)

MERCOLEDÌ 29 SETTEMBRE 1976**Presidenza del Vicepresidente ORRU'****I N D I C E**

Mozioni concernenti la necessità di elaborare ed attuare un progetto speciale per i trasporti interni ed esterni alla Sardegna (Continuazione della discussione):

MEDDE	5555
OFFEDDU	5557
FARIGU	5560
MURRU	5563
FADDA	5578
PRESIDENTE	5581
PUDDU PIERO, Assessore ai lavori pubblici e trasporti	5581
Sull'ordine del giorno:	
FRAU	5581
PUDDU PIERO, Assessore ai lavori pubblici e trasporti	5581

La seduta è aperta alle ore 18 e 20.

MADDALON, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 5 agosto 1976, che è approvato.

Continuazione della discussione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della mozione numero 45 Piredda, Serra, Saba, Floris Mario,

Monni Pietro, Tedesco, Zurru, Asara, Loretto, Mura, Tronci sull'inderogabile necessità di elaborare ed attuare un progetto speciale Stato-Cassa Mezzogiorno che assicuri un sistema di trasporti interni ed esterni alla Sardegna che favorisca il processo di sviluppo economico e sociale dell'Isola nonché del suo più corretto assetto territoriale, e della mozione numero 46 Macis, Birardi, Raggio, Corrias, Loffredo, Marras, Orrù, Puggioni, Schintu, Sechi, Usai sull'azione della Regione per rivendicare un programma organico di interventi nel sistema dei collegamenti con la Penisola al fine di superare le disparità derivanti dalla condizione di insularità della Sardegna.

E' iscritto a parlare l'onorevole Medde. Ne ha facoltà.

MEDDE (P.L.I.). Signor Presidente, colleghi consiglieri, anche in questa Assemblea, senza peraltro pervenire mai ad una soluzione soddisfacente, si è più volte parlato dell'argomento in esame. Non vorremmo che anche questa discussione si risolvesse in una solita, ulteriore e vana esercitazione accademica. Non chiediamo una soluzione perfetta del problema, ma non possiamo allo stesso tempo tollerare di essere trattati come cittadini di "serie B" e sentirci isolati nella nostra Isola, anche per la mancanza di un adeguato sistema di trasporti

VII LEGISLATURA

CLIII SEDUTA

29 SETTEMBRE 1976

interni.

Tutti: operatori economici, uomini d'affari e del turismo, studiosi, esperti, pubblici amministratori e semplici cittadini, concordano nel considerare prioritaria per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna la soluzione del problema dei trasporti. Fino a quando, infatti, non saranno annullati gli aspetti negativi derivanti dal nostro stato di insularità, noi sardi ci troveremo sempre in una condizione di inferiorità rispetto agli altri corregionali della penisola. I siciliani, già da tempo, hanno saputo dare una soluzione soddisfacente al problema dei trasporti e delle spedizioni delle proprie merci e soprattutto del vino. In Sicilia l'aumento degli oneri di gestione derivante dall'applicazione integrale delle condizioni generali di trasporto e delle tariffe scalari nazionali è stato assunto dall'Amministrazione regionale. I nostri operatori economici, invece, costretti a subire i costanti aumenti delle tariffe di trasporto delle proprie merci, devono vedersi ridotti i margini dei loro utili o, peggio, ancora, essere estromessi dai mercati per la superiorità della concorrenza altrui.

Questo è l'aspetto negativo della nostra insularità per quanto attiene ai trasporti interni dei beni economici; per quanto riguarda, invece, i trasporti interni, è necessario ed urgente realizzare il raddoppio della rete ferroviaria sarda come tante volte è stato sostenuto, con priorità alla tratta Cagliari-Oristano o Abbasanta; rettificare certi tracciati stradali e ferroviari in modo che il servizio si avvicini agli utenti e non viceversa (ed è il caso di Sanluri); avviare un programma di elettrificazione e integrare il sistema portuale sardo con il sistema ferroviario. Da tempo si parla del progetto ferroviario Abbasanta-Ottana-Nuoro-Olbia, ma non so se almeno l'Assessore ai trasporti sia in grado di darne qualche ragguaglio all'Assemblea. La Sardegna centrale verrebbe, con la soluzione di tale problema, inserita nel moto di progresso economico e civile, anche se lento, della nostra Isola.

La condizione di isolamento, quindi, costituisce una remora non solo per le nostre merci ma anche per i nostri rapporti umani, nazionali ed internazionali. Ogni anno infatti,

in determinati periodi, il problema dei trasporti esplode in tutta la sua gravità: quest'anno ha superato i limiti della tollerabilità umana e della decenza, aggiungo. Per noi sardi, ripeto, la garanzia di un adeguato sistema dei trasporti è la condizione indispensabile per il nostro vivere civile.

Bisogna anche migliorare gli scali aerei e intensificare le linee aeree. Gli aeroporti di Alghero e Olbia devono acquisire efficienza e sicurezza; nell'animo del turista e dell'operatore economico non deve crearsi la psicosi della paura. Nel recente passato si è parlato che si sarebbe provveduto all'installazione nell'aeroporto di Alghero e di Venafiorita, data la loro insicurezza, delle attrezzature necessarie per consentire l'atterraggio guidato e all'allungamento della pista in previsione dello scalo di velivoli più veloci. Purtroppo, nulla si è fatto! Alcuni anni fa presentai personalmente un'interrogazione in ordine all'opportunità dell'allargamento del piazzale antistante l'aeroporto di Elmas; non solo non si è realizzato l'ampliamento, ma chi parla non ha avuto neppure una pur semplice risposta.

Vorrei cogliere l'occasione per chiedere all'Assessore ai trasporti quale destino abbia avuto il progetto relativo alla realizzazione, sempre ad Elmas, di un'aerostazione moderna e funzionale, adeguata alle nuove e sempre crescenti esigenze dei numerosi viaggiatori. Oggi scusatemi l'espressione — si ha un'autentica stalla — non compatibile nemmeno in terra di colonia!

La mozione in discussione vuole investire il complesso ed urgente problema dei nostri trasporti, con riferimento anche ai rapporti Stato, Cassa e Regione, ma non vorrei che proprio la multiforme e disorganica suddivisione delle competenze tra i vari organismi fosse di ostacolo alla realizzazione di un programma organico dei nostri trasporti esterni ed interni.

Intanto, a mio modesto parere, qualcosa si può attuare anche con qualche finanziamento regionale. Una moderna aerostazione ad Elmas non costerebbe, a giudizio di tecnici, più di 700/800 milioni. L'allargamento del piazzale

si potrebbe realizzare attraverso l'esproprio per pubblica utilità di non più di due ettari di terreno e con una spesa minima. Si faccia qualcosa perché gli altri non dicano che siamo capaci soltanto di pronunciare parole.

Vorrei concludere questo mio brevissimo intervento formulando una proposta che desidero che i colleghi e tutta l'Assemblea ma soprattutto la Giunta, prendano nella debita considerazione. La proposta che faccio è questa: si dovrebbe adottare un'iniziativa legislativa di carattere regionale, da presentare in Parlamento, per cui tutti i passeggeri e le merci da e per la Sardegna devono pagare la tariffa ferroviaria. Sarebbe non il farmaco capace di curare tutti i mali, ma perlomeno di alleviare le condizioni della malferma salute economica e sociale della nostra isola. E' quanto è stato fatto da un'altra Nazione nei confronti di una sua isola. E' una proposta accoglibilissima, concreta, che non comporta alcuna spesa; dipende esclusivamente dalla nostra capacità e volontà politica. Chiedo che l'Assessore prenda nella debita considerazione questa mia proposta.

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

OFFEDDU (M.S.I.-Destra Nazionale). Signor Presidente, signori consiglieri, mi sono di recente, per ragioni professionali, soffermato a scorrere lontani numeri de "La Nuova Sardegna" per rifare in breve la storia dei collegamenti marittimi con la terra-ferma. Vi faccio grazia della citazione della lunga trafila di interventi che il secolare problema ha richiamato dalla fine del secolo scorso e per tutto l'arco di quello che viviamo. Desidero soltanto rendervi partecipi dell'impressione ricavatane, che conferma come l'insularità nostra — che, in verità, se da un lato si è dimostrata una remora allo sviluppo sociale ed economico della regione, dall'altro ci ha anche salvaguardato da tanti malanni, primo fra tutti la guerra, anche l'ultima fratricida — abbia da lunghi decenni rappresentato il problema base del progredire dei sardi. Problema tuttora insolu-

to!

Ma i sardi, diciamolo francamente, pur considerandolo preminente, pur subendo per troppo tempo le ripercussioni negative del suo lento evolversi, nulla hanno fatto, o poco, per risolverlo.

Lamentele quasi timorose hanno caratterizzato da sempre le proteste nei riguardi della "traversata" verso Civitavecchia; segnalazioni non proprio pressanti su deficienze funzionali del vecchio "Tocra", che pare lasciasse un'appesantente scia del carbone bruciato, unico combustibile conosciuto allora, o sugli orari delle coincidenze ferroviarie nei porti di arrivo e di imbarco, erano i temi base delle cronache che "La Nuova Sardegna" poneva in buona evidenza sottolineandone i termini deficitari. Né altro indirizzo potevano assumere fino a mezzo secolo addietro le critiche sul servizio importantissimo, in quanto l'avventura del trasferimento sulla terra-ferma era riservata a poche persone. Pochi viaggiatori, pochi traffici di merci, che l'unico collegamento giornaliero di Civitavecchia con Golfo Aranci prima e con Olbia poi soddisfaceva quasi nella loro interezza. Ma le esigenze crescenti dello sviluppo economico e sociale e del progresso in rapida ascesa, ponevano in evidenza nel dopo-guerra in termini preoccupanti la necessità di intraprese più impegnative.

Se alla fine del secolo trascorso ed agli albori del nostro, qualche viaggiatore dell'interno dell'Isola, fra i pochi che affrontavano i pericoli di una traversata descritta in termini apocalittici, era solito fare testamento prima di affrontare il mare, la fine del conflitto ultimo trovò, per eventi bellici, ridottissimo il parco natanti, e la traversata continuò per un certo periodo ad apparire una pericolosa avventura, effettuata sul quel guscio di noce, peraltro velocissimo, che era il "Mocenigo" o sui mezzi della marina militare che non potevano offrire disponibilità adeguata di posti o comodità di qualche portata. Vennero le navi del tipo "Regione", decorose, veloci, ampie. In altri tempi avrebbero fatto esplodere tutti di meravigliata soddisfazione, ma le esigenze erano cresciute, il numero dei viaggiatori moltiplicato, e si ren-

VII LEGISLATURA

CLIII SEDUTA

29 SETTEMBRE 1976

deva necessaria l'istituzione di nuove corse colleganti il Sud dell'Isola direttamente con il continente e la Sardegna intera con il Nord-Italia. Si istituirono quindi, in aggiunta alla Olbia-Civitavecchia, la Cagliari-Civitavecchia e la Porto-Torres-Genova, pure esse, come la prima, molto frequentate da viaggiatori sempre in crescendo.

La nascita della Regione Autonoma parve dover avviare una fase di urgente, tranquilla formazione dei servizi e dell'adeguamento di essi, anche nel campo del trasporto merci. Ma gli amministratori regionali, pure impegnati a trovare sbocco alle giuste aspirazioni dei sardi nei vari campi economici e sociali, non raccolsero l'eccezionalità che il settore rappresentava per l'economia isolana e lasciarono che il problema continuasse a trascinarsi lentamente, senza potere — o volere — assicurare allo stesso quella sferzata decisiva che oggi finalmente appare a tutti indispensabile ed urgente. Il servizio traghetti-merci, gli ulteriori servizi per viaggiatori e merci colleganti i nostri porti con Genova, Livorno, Napoli, eccetera, i servizi di rinforzo stagionali sulle linee che sarebbe ingiusto sottovalutare, ma troppi problemi restano in piedi perché si possa considerare terminata l'opera di adeguamento dei collegamenti marittimi della Sardegna.

Basta appena fermarsi ad esaminare la disdicevole situazione che puntualmente si ripete nei mesi estivi nei nostri porti ed in quelli del continente con essi collegati.

Nonostante i rinforzi, i mezzi e il numero di corse, venire in Sardegna a luglio od agosto, e ripartirne, resta un'avventura dai danni incalcolabili, un *tour de force* immancabile, perdita di lunghe giornate di ferie, stressanti attese di più giorni con spese rilevanti e difficoltà logistiche non più accettabili. Al limite dell'assurdo può anche far piacere il constatare come il richiamo turistico dell'Isola sia tanto sviluppato e sentito da far superare situazioni terrificanti come quelle verificatesi l'estate testé conclusa nei porti di Civitavecchia, Golfo Aranci e Genova. Così come potrà rallegrare il fatto che "i sardi all'estero" accettino tutta la lunga serie di ostacoli che l'incapacità e l'apa-

tia dei corregionali pare coscientemente elevi nel loro cammino di ritorno a casa, pur di trascorrere annualmente il ristretto periodo di ferie nella terra madre, alla quale li legano sentimenti spasmodici di nostalgico attaccamento.

Fa invece tristezza e dolore in uno, vedere file — come abbiamo visto tutti — di *roulottes* e di macchine straniere e di ogni parte d'Italia abbandonare la snervante attesa a Civitavecchia e Genova e prendere la strada verso località e Regioni meno difficili da raggiungere, o migliaia di emigranti in ferie imprecare contro la società esercente il servizio o nei confronti di autorità nazionali e regionali. Il fatto si è che, trascorso regolarmente il periodo di punta e scemate di intensità le nostre lamentele quasi timorose, niente si dispone perché lo scontro non abbia a ripetersi; le cose tornano come prima, niente si intraprende per l'eliminazione degli scompensi gravissimi.

Nelle ultime stagioni un provvedimento cervelotico, preso dal Ministero dei Trasporti, ha provocato ulteriori aggravamenti nel servizio delle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato, precisamente quello che ha vietato tra il 1° e il 16 agosto, per i viaggiatori in partenza da Civitavecchia, e fra il 16 agosto ed il 3 settembre per quelli in partenza dai porti sardi, la prenotazione dei posti sulle navi. E' successo in tal modo che miriadi di macchine sono affluite contemporaneamente ai porti di imbarco, ponendo in crisi i servizi incapaci di smaltire l'intero traffico. E le soste, nonostante l'impegno del personale viaggiante e di quello a terra, si sono così susseguite con danni enormi per i coraggiosi viaggiatori, che qualcuno ha voluto classificare pionieri incalliti ad ogni contrarietà. La prenotazione doverosamente anticipata ha la possibilità di evitare l'afflusso sconsiderato di mezzi ed uomini: la sua eliminazione sarebbe risultata accettabile se avessimo avuto servizi adeguatamente rispondenti alla crescente esigenza del nostro turismo. Vi è da augurarsi, quindi, che l'insulso provvedimento non abbia più in avvenire ripetersi.

Lascio ad altri la trattazione dei problemi che angustiano proprio in questi mesi i servizi

VII LEGISLATURA

CLIII SEDUTA

29 SETTEMBRE 1976

“Canguro”, inondando le cronache dei fogli sardi e richiamando addirittura gli interessi del Presidente della Giunta regionale e del Presidente del Consiglio dei Ministri; problemi che appaiono a molti una voluta distorsione nei riguardi della trattazione del problema base di oggi: quello della crisi regionale. Vediamo invece quali potrebbero essere le responsabilità da assumere per sanare l'attuale situazione dei collegamenti marittimi tradizionali.

Uno sguardo alle attrezzature dei porti interessati pare necessario per accertare appieno i termini del problema ed impostarne le intraprese atte ad eliminare le difficoltà più gravi. A Civitavecchia risulterebbe difficoltosissimo l'assorbimento di nuove indispensabili corse, stante l'esistenza di un solo dente di attracco per le navi traghetto; né siamo a conoscenza di progetti di raddoppio. Raddoppio di opere di attracco, invece, va attuandosi a Golfo Aranci, ma i relativi lavori vanno, *more solito*, per le lunghe né si può prevedere il tempo occorrente per l'entrata in funzione del nuovo dente. Sarebbe altresì augurabile la costruzione di un dente di attracco ad Olbia per assicurare un utile ricambio dimostratosi indispensabile anche nei recenti mesi trascorsi. Ad Olbia bisognerebbe, inoltre, rivedere ed approfondire i fondali del tratto di mare che conduce alla zona dei moli; ciò per poter assicurare l'eventuale uso di navi di maggior tonnellaggio e conseguentemente di maggior pescaggio.

Accanto ai porti, anche per l'esperienza fornita dal periodo di crisi, non bisogna ignorare la situazione delle stazioni marittime che negli scali di Olbia e Golfo Aranci risultano assolutamente deficienti ed indecorose. Né propriamente adeguata al traffico che deve sopportare appare quella di Civitavecchia. La forzata attesa dell'imbarco avviene in estate sui moli, nelle *roulottes* o in tende approntate dai campeggiatori in transito. Visti i risultati negativi di sempre, una soluzione proposta da più parti è quella dell'immissione nei servizi, specie in quelli per passeggeri, di navi di maggior tonnellaggio e capacità. Occorrerebbe al riguardo assicurare, come detto, l'agibilità degli scali.

Ma la soluzione definitiva la si otterrà soltanto quando ci si sarà fermamente convinti che, così come avviene per i collegamenti tra città e regioni della terra ferma, anche la Sardegna deve fruire di numerose corse nell'arco delle 24 ore, quantomeno durante i mesi estivi di punta. Un semplice sguardo agli orari generali delle Ferrovie dello Stato ci permette di constatare come, ad esempio, la Sicilia, oltre che con i servizi giornalieri Napoli-Palermo ed altri minori, sia giornalmente collegata al continente da una miriade di convogli ferroviari che annullano le difficoltà create dall'insularità ed uniscono praticamente l'Isola alle coste calabre. Fatte le debite proporzioni per quanto attiene alla distanza del percorso marittimo, non si comprende per quale ragione il collegamento, ad esempio, con Roma e la sua Regione debba ridursi ad una sola corsa giornaliera, per di più non propriamente comoda e veloce, quando innumerevoli sono i rapporti che legano la Sardegna alla capitale; come soltanto due o tre navi traghetto debbano in estate essere adibite allo smaltimento di quel traffico turistico che rappresenta una delle basi sicure del nostro progredire economico.

Aumenteranno pesantemente le spese, ma è dovere del Governo della Nazione assicurare a tutti i cittadini eguale trattamento ed identiche possibilità di comodità e benefici relativi al vivere comune!

Sarebbe grave danno, inoltre, non tenere nel debito conto il problema delle tariffe, sia per il transito delle persone che per le merci, tariffe che in definitiva oggi concorrono nella maniera più pesante ad aggravare economicamente le ripercussioni negative della nostra insularità. Non è accettabile il fatto che un viaggiatore che percorra sulle ferrovie gestite dallo Stato 180 chilometri sulla terra ferma, debba pagare meno della metà di quanto lo stesso numero di chilometri gravi sulla borsa dei sardi; come un quintale di merce di qualsiasi tipo, trasportato, ad esempio, da Olbia a Civitavecchia, debba subire un aggravio molto sensibile di prezzo rispetto ad eguale quantitativo trasferito da Roma a Napoli!

Problema basilare, decisivo, affrontato pe-

VII LEGISLATURA

CLIII SEDUTA

29 SETTEMBRE 1976

raltro finora con sufficienza, senza particolare impegno. Le Ferrovie dello Stato, che gestiscono il servizio dei traghetti, "Tirrenia", che impone il monopolio su tutte le corse di linea (per di più con le spalle sicure per i deficit annualmente risarciti dallo Stato), non hanno certo contribuito a ridurne i termini negativi. Si sono anzi adoperati ad aggravarli con determinazioni campate in aria, come quella citata sulle prenotazioni o l'altra recentissima dell'annullamento sui traghetti del passaggio di andata e ritorno a data aperta, che segna un netto passo indietro nel processo di ammodernamento e miglioramento dei servizi. La "Tirrenia", questa benedetta o maledetta società che i nostri padri classificavano, unitamente alla malaria, alle Ferrovie complementari ed all'abigeato, fra le più gravi calamità riservate ai Sardi, la "Tirrenia", dicevamo, ha sempre snobbato le nostre aspirazioni, si è disinteressata dei nostri dolori, ha calpestato in continuità i nostri diritti. Se si considera che l'80 per cento del traffico delle sue linee interessa la Sardegna, che eguale percentuale fa registrare la statistica del trasporto di viaggiatori e merci, che soltanto due sardi facevano parte fino a qualche mese addietro del numericamente consistente Consiglio di amministrazione, mentre oggi tale rappresentanza si è ulteriormente ridotta solo al solo Sindaco di Olbia, facile appare esprimere un giudizio del tutto negativo sul comportamento della nostra benemerita società.

Anche su questo importante settore del problema, l'Amministrazione regionale, forse perché autonoma, si è distinta per assenza. Oggi si agitano le acque! E sono sempre comunisti e democristiani a farlo: i primi, sottolineando carenze ed avanzando facili proposte, per acquistare anche in questo settore la primogenitura di intervento, la qualifica di "salvatori della patria"; gli altri, responsabili di decenni di silenzio ed inettitudine, voltando ancora una volta le spalle al loro passato, nella vana ricerca di una verginità operativa fasulla.

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

FARIGU(P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io non starò qui a ripetere le molte e puntuali cose che diversi colleghi hanno detto in ordine all'importante problema che il Consiglio sta oggi dibattendo. Il collega Piredda ed altri sono intervenuti con dovizia di particolari, con relazioni ed interventi accuratissimi, per cui gli elementi, per così dire, del complesso problema, sono stati sviscerati in ogni loro aspetto particolare.

Il mio intervento vuole esprimere, da parte del mio Gruppo, il Gruppo socialista, la delicatezza, la peculiarità del problema per le sue implicazioni, per la portata che esso viene ad avere in ordine a tutto il processo di sviluppo economico, sociale e culturale, al progresso civile, insomma, della nostra Regione. I trasporti potrebbero essere tranquillamente un metro di misura attraverso il quale, per così dire, valutare il livello di progresso di una Regione. I trasporti condizionano tutto: l'economia in senso stretto, lo sviluppo sociale, lo sviluppo culturale, tutta la vita di un popolo. Quindi problema di altissima importanza! Senza risolvere in maniera adeguata il problema dei trasporti interni ed esterni alla nostra Isola, rischieremmo di vedere, forse, in gran parte vanificate molte battaglie importanti condotte dal popolo sardo, condotte dalle forze politiche autonomistiche; senza un'adeguata soluzione del problema dei trasporti la stessa 268 e gli atti che il Consiglio regionale ha già adottato in coerenza ad essa ed in esplicitazione di essa trovare una grave vanificazione. Quindi problema di primaria importanza, essenziale; occorre pertanto, come presupposto della nuova rinascita di cui andiamo parlando, risolvere, avviare in maniera concreta a soluzione questo problema.

E' un problema che si risolve, certo, attraverso l'impegno di tutte le forze autonomistiche sarde, ma si risolve anche con la contestazione del Governo centrale di Roma, affinché il problema dei trasporti della nostra Regione all'interno ed in collegamento con la Penisola diventi un problema nazionale, poiché ancora non è stato, o lo è stato in misura estremamente ridotta, e quasi insignificante, inserito nel contesto nazionale. Il Governo centrale deve intende-

re, deve capire, ma capire in termini concreti, per trasformarlo in concreta volontà politica, che il problema dei trasporti in Sardegna e dalla Sardegna per il continente non è un problema dei sardi: è un problema nazionale, e come tale deve essere affrontato. Deve cessare questa nostra condizione di possesso dello Stato e di possesso d'oltremare dello Stato Italiano! E' un impegno quindi che ci deve vedere tutti uniti, tutte le forze democratiche rappresentate in questo Consiglio, le forze sociali dei lavoratori, degli imprenditori, tutte le forze sociali organizzate, unite alle forze politiche in una battaglia che oserei definire di conquista del vero diritto di cittadinanza della popolazione sarda intorno a questo problema (poi ci sarebbe da aggiungere che non è soltanto questo il problema che ci vede lesi nella pienezza del diritto di cittadinanza italiana).

Lo Stato ci ha trascurati! Gli interventi nel settore dei trasporti delle Ferrovie dello Stato, l'intervento dello Stato in ordine ai mezzi di comunicazione tra la Sardegna e il continente, è stato estremamente scarso. E' stato detto che l'intero sistema non solo è quantitativamente inadeguato, ma è tecnicamente insufficiente. Abbiamo, sotto questo profilo, come del resto sotto tanti altri importanti profili, una storia da recuperare, ritardi storici da recuperare. E' questo un problema che non sarà certo facile risolvere, e lo dimostra il fatto che in questa Aula, in ripetute occasioni, è stato più volte affrontato. E' un problema quindi di difficile soluzione, soprattutto nell'attuale momento, non sarà facile trovare i mezzi adeguati per farci recuperare i ritardi storici di cui parlavo ed inserirci validamente nel sistema nazionale dei trasporti, in termini di quantità, in termini di qualità, in termini di costi per il cittadino, per le imprese, per gli operatori economici che questo servizio necessariamente debbono utilizzare. Una battaglia quindi difficile, costosa e perciò estremamente impegnativa.

Però potrebbe essere questa, ancora una volta, la grande occasione per far risaltare la nostra autentica volontà autonomistica. Potrebbe essere questa ancora una volta, l'occasione per dare non solo un valido contributo alla solu-

zione del problema in sé e per sé, ma per far comprendere le nostre aspirazioni, per incidere nel metodo del Governo centrale, un metodo diverso che veda appunto la partecipazione delle Regioni in maniera primaria, ed è in questo che si esalta l'autonomia. Esaltando la nostra autonomia, noi esaltiamo l'autonomia delle altre Regioni; esaltiamo quindi il processo di democratizzazione reale del nostro paese. Quindi è un problema che diventa, dico, anche squisitamente politico! Per queste considerazioni il Partito socialista, esaminando la drammaticità, le conseguenze drammatiche di una carenza quasi totale, o gravissima, del sistema dei trasporti nella Sardegna e per la Sardegna, vede in essa uno degli aspetti fondamentali della drammaticità complessiva che attraversa la nostra Isola e che si inserisce, con i suoi momenti più acuti, nella drammatica situazione generale del Paese. Per queste considerazioni, per queste ragioni, noi riteniamo che le forze politiche, anche in occasione di questo problema, certamente legandolo al resto dei problemi che ci travagliano, debbano trovare un momento di coesione, un momento di più valide ed ampie intese.

Una situazione drammatica, come si denuncia attraverso l'esame del sistema dei trasporti, per le implicazioni e le conseguenze che determina su tutto lo sviluppo della popolazione sarda, unita, ripeto, alla drammatica situazione generale, io credo che ci imponga, come certamente il Partito socialista si è imposto, di fare appello a tutte le forze democratiche autonomistiche perché trovino un momento di maggiore intesa, di superamento anche delle intese finora realizzate, che pure hanno dato proficui risultati alla Regione sarda. Ma occorre chiarezza, occorre ferma volontà politica, occorre capacità di superare determinati schematismi — che hanno condizionato forse ciascuno di noi — se vogliamo realmente, attraverso l'impegno su questo delicato problema, trovare la capacità reale di affrontarlo e avviarlo a concreta soluzione. La chiarezza politica è estremamente necessaria per offrire un punto di riferimento chiaro, preciso, e definito a tutte le forze politiche, all'opinione pubblica, alle

forze sociali organizzate dei lavoratori, degli imprenditori, del mondo culturale, per dare ad essi una dimostrazione concreta di impegno delle forze autonomistiche che, di fronte a tanta gravità del momento, sanno trovare l'elemento di coesione necessario per andare avanti e superare le difficoltà che finora si sono frapposte per un più concreto e valido avanzamento delle condizioni generali della Sardegna.

Abbiamo detto chiarezza, ed è nell'intendimento di portare chiarezza che il Partito socialista, impegnato nella verifica dell'intesa, ha appunto portato avanti le sue proposte. Abbiamo detto che se vogliamo veramente fare avanzare in termini politici, in termini economici e sociali generali la nostra Isola, è necessario che le forze che si identificano e che si sono identificate nell'intesa si debbano identificare nel nuovo quadro politico di maggioranza che oggi è chiamato a tradurre in concreto quanto è stato elaborato e ad ulteriormente elaborare quanto rimane (perché certamente ne rimane), per poi trovare le migliori condizioni, forse maggiormente disponibili e tutte necessarie, per la soluzione dei nostri problemi. Abbiamo detto chiarezza politica, chiarezza del quadro politico innanzitutto; superamento dell'intesa significa superamento dello stato in cui si trova la nostra Isola. Superamento dell'intesa con un quadro politico più chiaro e più ampio, che si deve identificare attraverso una maggioranza costituita da tutte le forze politiche che nell'intesa si sono ritrovate. Un quadro politico che si definisce attraverso un programma chiaro, preciso, attraverso le istituzioni che non necessariamente — anzi, noi lo escludiamo — debbono trovare esaurimento nelle istituzioni del Consiglio, ma attraverso le istituzioni tutte le istituzioni che nell'insieme fanno la nostra Regione Autonoma della Sardegna.

Va quindi superata la tradizionale concezione che il quadro politico si debba definire intorno alla Giunta; ma si deve invece trovare intorno ad un panorama più ampio, che veda, contempli e contenga tutte le varie articolazioni della Regione, tutti i momenti attraverso i quali il potere regionale si esprime e si estrin-

seca. Questa è chiarezza politica! Chi volesse, per una ragione o per un'altra, non arrivare a questo momento, a questa proposizione politica che noi portiamo avanti, ebbene vuol dire, secondo noi, che alla parola di rinnovamento, di superamento, non riesce a far conseguire, al di là di un desiderio, proposte concrete e reali che siano capaci veramente di determinare il rinnovamento, il superamento. Occorrono proposizioni politiche chiare, con linguaggio chiaro, un linguaggio chiaro non solo per gli addetti ai lavori (che spesso pure fanno fatica ad interpretare espressioni arzigogolate, bizantine, e che le capiscono soltanto perché sanno i precedenti e gli antefatti), ma un linguaggio chiaro per tutti, per tutta l'opinione pubblica, per tutto il popolo sardo, chiamando con il giusto nome, il proprio nome, le proposizioni politiche o le soluzioni politiche che si vogliono realmente determinare.

Non si può quindi dire, con discorso certamente raffinato, che esiste una maggioranza ed esiste anche una non opposizione. Francamente, può essere anche concettualmente molto raffinato il pensiero, però riuscirà certamente difficile all'opinione pubblica capire certe sottigliezze; e quando l'opinione pubblica non le capisce, quando il popolo non le capisce, evidentemente si tratta di proposizioni non chiare che non aderiscono all'autentica realtà del popolo sardo, alla volontà del popolo sardo. Quindi — dicevo — occorre uno sforzo da tutte le parti e, questo ben lo comprendiamo, uno sforzo politico da parte dei colleghi, del partito della Democrazia Cristiana. Occorre fare uno sforzo, indubbiamente; sarà necessario un travaglio, sarà necessario un dibattito tra le altre forze e al proprio interno, però la Democrazia Cristiana deve usare, a lei chiediamo essenzialmente un linguaggio estremamente chiaro, perché chiaro riteniamo quello che noi andiamo facendo.

Esiste un certo atteggiamento secondo il quale si vuole sì che determinate cose cambino nei fatti all'interno della nostra Regione nel suo complesso, però non si vuole chiamarle col loro nome; d'altro canto, questo diverso e nuovo la Democrazia Cristiana lo intende ri-

VII LEGISLATURA

CLIII SEDUTA

29 SETTEMBRE 1976

ferire soprattutto al nuovo ruolo che dovrebbe svolgere il Partito Comunista Italiano nella nuova intesa. In altre parole, vorrebbe così accedere di fatto alle richieste del Partito Comunista Italiano, però si rifiuta di chiamarle col loro nome. Io non credo che Il Partito comunista possa prestarsi a un simile gioco, che sarebbe prestarsi a gioco della Democrazia Cristiana di non chiarezza di linguaggio, di comportamenti all'esterno, di fronte all'opinione pubblica. Se il Partito comunista avrà, assieme alle altre forze dell'intesa una sua parte di tutto questo, ebbene il Partito comunista è nella maggioranza, e deve essere detto a chiare lettere che è nella maggioranza. Soltanto così noi riteniamo che si possa superare l'intesa e si possano creare le condizioni migliori e più favorevoli per affrontare il problema dei trasporti che, dicevamo, è un problema essenziale per la soluzione di tanti altri problemi.

Noi non stiamo facendo di questa proposizione politica, che è politica, una nostra strategia; noi diciamo che il momento delicato, la drammaticità della situazione impone questo incontro in questi termini. Non stiamo facendo di questo la nostra strategia. La nostra strategia è ben nota: l'abbiamo decisa nel nostro Congresso, non ci rinunciamo. Anzi, dopo quello che abbiamo noi stessi definito un insuccesso elettorale, abbiamo trovato maggiori e migliori energie per batterci per quella scelta strategica che il nostro Congresso ha deliberato. Noi non vogliamo con questo favorire il compromesso storico! Nel modo più assoluto abbiamo detto che quella non è la nostra strategia, abbiamo contrapposto a quella la nostra strategia dell'alternativa, e questa per noi rimane.

Ma il momento delicato io credo imponga quest'incontro nei termini che il Partito Socialista ha proposto, va proponendo e che, anche attraverso la mia modesta persona, ha voluto ribadire.

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

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

Presidente, onorevoli colleghi, dopo le chiare parole del collega Farigu, verrebbe la voglia di chiedergli soltanto che cosa aspetta a tessersi al Partito comunista. E' una semplice battuta, che non può assolutamente influenzare il corso del mio intervento, il quale sarà incentrato invece sull'argomento di cui tanto si discute.

Dirò subito che, per l'ennesima volta, il dibattito in Consiglio regionale riflette la situazione negativa dell'economia sarda nei suoi aspetti generali ed in quelli settoriali. Ogni volta notiamo l'economia della Sardegna sempre più sbilanciata rispetto alle esigenze della collettività ed alle prospettive di sviluppo che di volta in volta vengono enunciate in questo consenso. Eppure, stanti gli illuminanti pareri dei detentori del potere, ben riportati d'altronde dalle fonti di informazione ad essi vincolati, tutto andrebbe per il meglio con prospettive sempre più rosee; ma così purtroppo non è perché, di fronte al contatto con la realtà, vediamo che ogni qualvolta si deve discutere un problema politico di fondo sull'economia, ecco — come se avessero messo una bomba sull'economia —, salta tutto in aria! Per ogni argomento l'impatto con la realtà dice che trenta, venti, venticinque anni dal 1960 ad oggi, da quando si è realizzato quel governo delle convergenze col Partito socialista, tutto va di male in peggio, tutto è sul piano inclinato della sempre crescente negatività sotto ogni aspetto, in ogni settore dell'economia.

Oggi si argomenta di trasporti. Si badi bene, però, più per intervento di parti estranee alla Giunta che per iniziativa della stessa Giunta, tant'è vero che è sotto la pressione dell'azione dei lavoratori del settore marittimo e sotto la pressione di iniziative delle parti politiche, non ultima la Destra Nazionale che da mesi e mesi ha proposto, attraverso le sue interrogazioni ed interpellanze, un chiarimento su questo importantissimo settore. La Giunta è sempre, il più delle volte, quando — ripeto — è a contatto con i problemi concreti, reali, della collettività, come questo dei trasporti, a rimorchio di iniziative esterne. Tutto questo perché vi è uno scollamento totale tra quella che è la volontà

VII LEGISLATURA

CLIII SEDUTA

29 SETTEMBRE 1976

della collettività sarda e quelle che sono le intenzioni dei maggiori partiti qui nel Consiglio regionale, che sono, soprattutto la Democrazia Cristiana e il Partito Socialista, in ben altre faccende affaccendati per la realizzazione del compromesso storico o per l'appagamento di determinati interessi politici e (mi si passi il termine di qualche altro collega) anche non politici, che servono per appagare in sede elettorale quelle che sono, con termini moderni, le lottizzazioni della pubblica opinione, ovvero dell'elettore quando è chiamato ad esprimere il suo voto.

Sul problema dei trasporti si incentra il permanente squilibrio in tutte le sue articolazioni. Disparità rispetto alle altre Regioni, mancanza di un organico e preciso indirizzo governativo per adeguare i mezzi, le attrezzature e le strutture (con le relative infrastrutture) alle necessità del momento; mancato rispetto delle leggi in vigore, vedi per esempio l'articolo 12 della 588 del 1962, che è stato oggetto degli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto; mancato rispetto dell'articolo 53 dello Statuto Speciale della Sardegna: son tutte cose che di volta in volta vengono enunciate, son tutte cose che di volta in volta vengono fatte rimbalzare qui in sede di Consiglio regionale; ma hanno tutto il sapore di documenti astratti, di documenti che non possono essere richiamati dalla Giunta regionale, che non vengono richiamati da chi di competenza e soprattutto da chi ha il dovere di attenersi ad essi.

Pensate all'articolo 53 dello Statuto speciale della Sardegna: quando ci si è accorti di questo? Nella stagione scorsa, allorquando si è parlato dell'aumento delle tariffe per i mezzi da trasporto e per la Sardegna, in prossimità del traffico turistico; allora ci si è accorti dell'articolo 53! Ma se non ci fossero state anche in quella circostanza, iniziative da parte di partiti politici ecco, mi pare che la Giunta non sia stata sollecitata.

Infine c'è lo scollamento tra gli interessi regionali delle società marittime (vedi la Bastogi) e quelli della Regione Sarda. E tante lacune, carenze, inadempienze dovremmo citare ed esaminare che, per fare ciò, sarebbe troppo lungo e troppo tempo io dovrei impiegare; siccome

mi conosco, non lo faccio!

Prima di esaminare nei particolari la situazione dei vari settori dei trasporti, ci sia consentito, anche se succintamente, avere una visione globale del problema. Un piano organico per la soluzione dei problemi dei trasporti e delle comunicazioni sia dai Governi centrali che dalla Regione sarda non è stato mai predisposto almeno da 30 anni a questa parte. Le Amministrazioni locali non sono mai andate al di là delle semplici proteste, ordini del giorno, mozioni eccetera, e ciò anche per non far carico delle gravi carenze e responsabilità alla Regione e allo Stato. Quando sono state prese certe iniziative, come la costituzione dell'ACT di Cagliari e del suo entroterra, trasformata in una lottizzazione politica all'insegna del clientelismo elettorale, i disastri sono stati tali che una seria indagine giudiziaria non lo so fino a che punto porterebbe a responsabilizzare gli amministratori di quell'azienda. Nella pratica realtà, quindi, si evidenzia il fatto che la Sardegna non ha un sistema di comunicazioni adeguato alle proprie esigenze; infatti, per quanto riguarda i collegamenti esterni ed interni, la situazione si presenta nel modo che io, modestamente, mi permetto di enunciare.

Parliamo per primi degli aeroporti. I due aeroporti, i più moderni, cioè quello di Cagliari-Elmas e quello di Alghero Fertilia, non sono sufficientemente attrezzati; al traffico aereo non corrispondono attrezzature e strutture adeguate. In quello di Cagliari mancano piste di atterraggio idonee per aerei di maggiore portata di quelli del traffico attuale e piste di rullaggio. L'aerostazione — come è stato detto anche da altri colleghi che mi hanno preceduto — è carente ed insufficiente sia per la capienza dei passeggeri che per tutti i servizi, non ultimi quelli amministrativi. Gli uffici dell'aerostazione di Cagliari non funzionano! Non funzionano neanche in prossimità della partenza degli aerei, perché i passeggeri devono aspettare l'ultimo momento a volte per ottenere il biglietto, la validazione del biglietto, con risposte, signor Assessore, che io lascio ben immaginare! Solo quando — e non lo faccio mai perché dobbiamo essere modestissimi anche in certe circostanze —

solo quando mi son fatto riconoscere, allora si sono apprestati in tre per fare i biglietti, e zelanti, hanno sbrigato tutto quanto nel tempo previsto. Il costo per il biglietto dell'aereo è tale che i signori dell'ALITALIA, o dell'ATI o dell'ITAVIA, cioè delle aziende aeree, dovrebbero soddisfare con tale diligenza l'utente da non lasciargli nessun adito per eventuali proteste.

Non parlo poi dei disservizi negli uffici amministrativi all'interno, del servizio informazioni, quando si fanno chiamate telefoniche per disdire o per prenotare un aereo o per chiedere se quell'aereo arriva con orario diverso da quello stabilito magari negli opuscoli dei viaggiatori. Infine, per quanto concerne lo spiazzo del campo di volo e le piste, c'è da chiedersi a cosa servano i lavori, costosissimi e frequenti lavori (anche questa è una grossa carenza!) per il ripristino del fondo. A questo punto vorrei ricordare, signor Assessore, che le piste dell'aeroporto di Elmas, nel giro di due anni - 1972 e 1973 - si sono abbassate due volte. Questi inconvenienti non debbono ripetersi ad ogni stormir di fronde e ad ogni scrosciare di pioggia. Basta che piova! L'evidenza è questa, signor Assessore: non appena sulle piste di Elmas si è stabilito l'atterraggio di aerei più pesanti, con una velocità superiore e quindi con un impatto d'urto che doveva necessariamente ... *(interruzione)*.

Ma io non discuto queste cose! Discuto soltanto una cosa: c'è stata un'impresa ... *(interruzione)*.

Io devo dirle che nel 1976 osservazioni di questo tipo non possono essere ben accolte, perché il progresso tecnico in questo settore è tale che si stanno costruendo non sulla terra asciutta (anche se in prossimità di laghi o di mare, come ad Elmas), ma addirittura nell'acqua, e lei me lo insegna! E allora, siccome queste imprese (perché lo scandalo è avvenuto soprattutto per questo) hanno preteso costi altissimi per la celerità dei lavori, che siano come devono essere, ecco! E' questa una osservazione che io faccio a mo' di avvertimento, in modo che l'Assessore o la Giunta regionale in avvenire possano ovviare a questi inconvenien-

ti.

Le conseguenze del dirottamento del traffico, poi (ecco, io volevo mettere in evidenza anche questo), turistico, passeggeri e merci, soprattutto, allo scalo di Decimomannu, comportano danni rilevanti anche all'economia sarda. Lei sa benissimo che le merci che viaggiano per mezzo degli aerei sono merci di un certo costo, sono merci che quindi hanno una certa valutazione, per cui i danni, sia per gli operatori economici, ma soprattutto per i cittadini che attendono questo tipo di merce, sono abbastanza rilevanti.

Al Alghero-Fertilia necessitano adeguate piste di rullaggio e piste trasversali che consentano l'atterraggio ed il decollo più sicuri quando soffia il vento di maestrale. Purtroppo, ad ogni soffiare di vento di maestro di una certa velocità, si lamentano; addirittura non atterrano gli aerei. Bisogna provvedere! Bisogna provvedere facendo delle piste trasversali, in modo che gli aerei non vengano danneggiati dal vento.

Condizionanti poi per lo sviluppo delle zone adiacenti è la realizzazione di un moderno aeroporto ad Olbia-Vena Fiorita, interessante la Gallura e la Costa Smeralda, in luogo dell'attuale, del quale le carenze, sia nell'aerostazione che nel campo di volo, son ben note a tutti e di un altrettanto moderno aeroporto, a nostro modesto avviso, nella zona centrale dell'Isola, in relazione alle esigenze della zona di Ottana e della zona di Tortolì che, fra l'altro, nelle coste fino a Muravera, annovera un frequentissimo ritrovo di turisti soprattutto nella stagione estiva.

E adesso parliamo dei porti e delle linee marittime. Sulla situazione dei porti e delle linee marittime avrò occasione di intrattenermi più in là quando dovrò parlare, mi si scusi il temine, signor Assessore e signori della Giunta, del vergognoso stato del porto di Cagliari e della vertenza in atto con le Società linee "Canguro" del gruppo Bastogi e per intrattenermi, se il tempo ce lo consentirà, anche nel nuovo porto canale e sul traffico dei *containers*, che interessano ben 22 comuni dell'entroterra, se è vero come è vero, che là dovrà svilupparsi il nuovo centro industriale di Cagliari (tanto è

vero che la denominazione della zona è proprio quella riferita, appropriata, di zona industriale). L'economicità del trasporto marittimo e l'attitudine delle navi ai trasporti di massa richiedono un adeguato allestimento, la valorizzazione e la sistemazione di tutti i porti isolani, ed in particolare mi riferisco al già citato porto di Cagliari, a quelli di Portotorres, Olbia, Golfo Aranci, S.Antioco, Arbatax, Oristano, senza tralasciarne altri di importanza turistica come quelli di Villasimius, Teulada, Carloforte e ancora altri che troppo lungo sarebbe indicare. I rateizzanti o rateizzati stanziamenti di poca entità non risolvono l'annoso problema; in definitiva, resta sempre aperto e da risolvere il problema delle attrezzature portuali.

Molte parole, ma niente è stato fatto per il porto di Oristano, di Villasimius, di Teulada e di Golfo Aranci. Il ruolo del porto di S.Antioco, per esempio, potrebbe tornare al livello di un tempo, però la questione è legata ad un onesto e serio provvedimento della riattivizzazione del Sulcis ed in particolare delle miniere di Carbonia, problema che non si risolve con le illusorie, roboanti e demagogiche promesse dell'Egam o dell'Emsa.

Vediamo ora Olbia e Golfo Aranci, a proposito del quale si scrivono capitoli di scandali sull'organizzazione del traffico e dei servizi attuali. Solo un esempio, signor Assessore: durante il grande disordine del mese di agosto, io ho avuto occasione di dover fruire proprio dell'imbarco a Golfo Aranci. Come è comprensibile, avrei potuto aggirare mille ostacoli, o pochi ostacoli (e le assicuro, è facilissimo), nonostante tutta la catena dei controlli prima dell'imbarco; se avessi voluto, io avrei superato migliaia di passeggeri che attendevano. Come al solito, in Italia si fa la legge e si trova l'inganno. Bene, io ho volutamente atteso in quei giorni per vedere come erano organizzati i tanti sbandierati dalla stampa isolana servizi di emergenza, signor Assessore: neanche i servizi più impellenti erano organizzati! Ho visto io, con i miei occhi, come dovevano soddisfare determinate esigenze le donne e i bambini, in quelle notti! Non costa molto, oggi; in un'ora si realizzano determinati servizi: mi riferisco — chiedo

scusa — ai servizi igienici, lì, proprio in prossimità del mare. Lascio immaginare le altre lacune e andiamo oltre.

Olbia e Golfo Aranci, dicevo, rappresentano l'attracco necessario per tutte le comunicazioni con il centro Nord-est dell'Italia, per cui è ben immaginabile l'urgente necessità dell'adeguamento delle sue strutture e attrezzature portuali.

Non meno importanti sono i nuovi punti di attracco. Non credo che ci sia necessità di dilungarci su questo argomento, perché ne ha scritto la stampa, se ne è parlato; lei, signor Assessore, facendo molto diligentemente il suo dovere, ha chiesto che nuovi punti di attracco vengano realizzati prima della prossima stagione estiva, quindi di questo problema io non sto a sottolineare oltre l'urgente, inderogabile necessità. Cagliari e Portotorres hanno alle spalle un entroterra economicamente esigente, per cui l'insufficienza delle attrezzature è ogni giorno più evidente, specie se si tiene conto che da tali porti si realizzano rispettivamente i collegamenti con il sud-Tirreno e con il Mediterraneo, e quelli con il nord-est dell'Italia e con l'Europa occidentale. Oristano ha registrato il fallimento dell'industrializzazione, per la mancanza di un porto adeguato; ad Arbatax non ha fatto seguito, all'impianto della Cartiera, il sorgere di altre possibili consistenti iniziative industriali, per la mancanza di adeguate attrezzature portuali. Sono cose notorie: non solo le dice la stampa, ma si leggono sui giornali e sulle riviste specializzate, che lamentano sempre e costantemente queste carenze per quanto riguarda le attrezzature dei porti della Sardegna.

Per quanto riguarda le linee di navigazione, spostiamo la nostra attenzione su un altro importante obiettivo del settore trasporti. Esse interessano il trasporto merci secche e liquide, ed il trasporto passeggeri. Soffermandoci brevemente sulle linee di navigazione per passeggeri, vi è da dire che le carenze non sono di scarso rilievo; soprattutto per quanto attiene alla qualità, mancano i mezzi moderni e veloci di trasporto, come gli aliscafi, i traghetti veloci, mezzi cioè capaci di coprire le più brevi

distanze fra la Sardegna e la Penisola, ed in particolare fra Olbia e Golfo Aranci e Civitavecchia, in tempi intorno alle 3 ore, in luogo delle attuali 8, 9, 10 e a volte anche 12 ore. Inoltre, cosa molto importante, almeno sotto l'aspetto del turismo, mancano i mezzi veloci e quindi non si potrà realizzare il periplo dell'Isola, importantissimo (come dicevo) per il turismo. Altrettante annotazioni potrebbero farsi per le linee esistenti e non esistenti, da e per Genova, Livorno, Napoli, Palermo e tanti altri porti con i quali la Sardegna necessariamente deve essere collegata.

Un altro argomento molto più importante è quello della viabilità. Io chiedo scusa, signor Assessore, ma su questi argomenti noi siamo sempre abituati a intrattenerci attraverso modestissime consultazioni, attraverso modestissimi studi, e lo facciamo in ossequio al dovere per il mandato ricevuto, per quel contributo che intendiamo dare, contributo democratico che vogliamo dare al Consiglio regionale, alla Giunta e a chi ha il dovere di meglio amministrare la collettività sarda. Altro dolente settore è quello della viabilità, come dicevo, assurdo è che, anche per la mancanza di un programma chiaro di interventi sulle comunicazioni, tutto o quasi sia da fare per quel che riguarda la viabilità interna. Per essere esatti, diciamo che ben poca cosa è stata fatta con gli "asfalti elettorali", asfalti che, il giorno dopo ogni appuntamento elettorale, saltano mettendo in evidenza l'imbroglio delle loro costruzioni; sarà colpa dell'impresa, sarà colpa dell'appuntamento elettorale, ma la realtà è questa: il giorno dopo le elezioni gli asfalti elettorali saltano e il costo per la manutenzione e le riparazioni è superiore, a volte, al costo per la costruzione dell'asfalto. Tutto questo è il minimo, rispetto a quelle che sono le esigenze moderne! Vi sono strade interne che non si trovano più neanche in Africa, signor Assessore, le ho fatte in questa campagna elettorale; eppure, dico, sono passati ben 31 anni dalla fine della guerra!

Queste affermazioni non sono astratte, sol che si pensi che il raddoppio della Cagliari-Sassari-Portotorres, iniziato oltre 20 anni fa, in alcuni punti non è ancora terminato. Il Re Car-

lo Felice, è una battuta umoristica, ai suoi tempi ne impiegò appena 2 per costruirla. Noi ci siamo, mi pare, dal 1953, o '56, perché io ricordo la stampa di quel periodo che tanto pomposamente annunciava l'inizio della costruzione di questa autostrada, poi trasformata in superstrada (e diremo poi perché in Sardegna non si sono costruite le autostrade). Penso che questo fatto mi dispensi da qualunque apprezzamento o commento sulla volontà politica e sul tipo di gestione degli attuali detentori del potere in Sardegna. Ma adesso che, dopo 20 anni — ecco un'altra constatazione —, la strada è quasi terminata, si evidenziano le lacune. Difatti la strada, quella superstrada che porta fino a Sassari, poi fino a Portotorres, è senza aree di sosta, senza servizi adeguati specie nei giorni festivi, senza svincoli moderni ad eccezione di qualche punto ancora in fase di ultimazione; ad essa non ha fatto seguito, almeno per il momento, ripeto, un complesso di diramazioni o di collegamenti indispensabili, anzitutto per quanto concerne il collegamento a quattro corsie colla predetta strada con Olbia e Golfo Aranci.

Occorre una via moderna che, tagliando le zone a sud della Gallura, si congiunga in modo più rapido con la Carlo Felice, ovvero con la 131; 30 o 40 chilometri si potrebbero risparmiare con questa benedetta, non dico autostrada, superstrada o perlomeno strada a 4 corsie, perché nelle ore in cui si deve arrivare a Golfo Aranci o a Olbia, e nel momento in cui da quei porti vi è il deflusso delle macchine, il traffico è tanto intasato che a volte ci si ferma per 20 minuti in quelle stradette in prossimità di Ozieri, in prossimità di Monti, di Oschiri, eccetera. Chi ha fatto quelle strade sa quali disagi incontra nel percorrere quella strada per andare ad Olbia o per venire da Olbia. Olbia e Golfo Aranci, approdi indispensabili specie per i traghetti, senza i collegamenti con la Carlo Felice, non potranno così smaltire — come dicevo prima — il crescente traffico per le zone interne dell'Isola. Ma non si fermano qui, signor Assessore, i problemi aperti per quanto attiene alle comunicazioni interne in un'Isola prevalentemente montagnosa: vi è tutto da ri-

VII LEGISLATURA

CLIII SEDUTA

29 SETTEMBRE 1976

fare, o da completare, fra i collegamenti fra Nuoro e Lanusei, per esempio, e fra Lanusei e Cagliari; mancano le strade litorali, panoramiche, da realizzare nel rispetto del paesaggio; manca una viabilità nella zona centrale dell'Isola, dove le comunicazioni gioverebbero anche alla sicurezza.

Questa ed altre carenze di una certa rilevanza si notano ancora oggi, nel 1976, per non parlare della viabilità minore, delle insufficienti strade provinciali, di quelle nuove realizzate dalla Regione o dalla Cassa per il Mezzogiorno, che nessuno mantiene e cura e che sono diventate in breve tempo impraticabili, come dicevo prima.

E adesso affrontiamo, anche qui molto brevemente, il problema delle ferrovie. Altro importante argomento, nel quadro della problematica dei trasporti, è quello delle ferrovie: vi sarebbe da parlare a lungo, sia sulle inadempienze governative, sia per la permanenza di ferrovie da fatiscenza come quelle meridionali e complementari, sia infine per le esigenze attuali in relazione allo sviluppo ed al progresso tecnologico nell'economia ed alla rapidità degli scambi che avvengono nei mercati nazionali ed esteri per effetto della commercializzazione dei prodotti e del traffico turistico che si verifica in Sardegna. Dovendo sviluppare il discorso sui "Canguri" e sul porto di Cagliari, nonché quelli sui trasporti gommati, sarò breve su questo argomento, anche perché il quadro, l'infelice quadro delle ferrovie sarde si commenta da sé. Le ferrovie servono non così come furono realizzate accettando o subendo interessi particolari, come quelli dei "prinzipsales" di Ozieri che vollero ottenere la ferrovia reale lontana dalle loro terre; occorrono ferrovie moderne, che non impongano velocità di 60 chilometri orari ai direttissimi. Tutto ciò è realizzabile soltanto attraverso il raddoppio della linea principale esistente, l'ammodernamento e la rettificazione di molti tratti e con la loro elettrificazione. Ecco signori della Giunta, con l'elettrificazione! E' impossibile pensare, a 30 anni dalla fine della guerra, non mi stancherò di ripetermi in questo senso, con tutti gli interessi, con tutti gli sviluppi che si voglio attribuire alla Sardegna,

che manchi, nel troncone principale della ferrovia statale della Sardegna, che manchi ancora l'elettrificazione. Non è più procrastinabile, è una cosa ormai fin troppo evidente, e fin troppo le esigenze anche dei minimi problemi dell'economia sarda pongono all'apice di tutti i problemi relativi ai trasporti l'elettrificazione di questa rete ferroviaria da Cagliari fino ad Olbia e da Cagliari fino a Portotorres. E' semplicemente vergognoso, come dicevo, osservare la lentezza e l'arretratezza delle reti ferroviarie della Sardegna in un'era dove la rapidità dei mezzi di trasporto è considerata tra gli elementi essenziali nel quadro dello sviluppo di qualsiasi attività soggetta appunto ai trasporti.

Fra Cagliari e Portotorres, per esempio, oggi, con i treni più veloci, si impegnano quasi 5 ore, a volte anche 6, dico io; si potrebbero impiegare invece 3 ore, e a volte anche 2 ore e 3 quarti, stando ai dati tecnici rilevati da determinate riviste specializzate sull'argomento (altrettanto si verificherebbe quindi per la tratta Cagliari-Olbia).

Cosa dire poi delle ferrovie in concessione? Quella costruita con corrispettivo a chilometro è realizzata con percorsi tortuosi e più lunghi quindi di quelli necessari. Chi di noi ha viaggiato sui trenini da Cagliari fino ad Arbatax e, cambiando a Gairo, fino a Jerzu? Chi vi ha viaggiato ricorderà, senza dimenticarlo facilmente, l'interminabile e serpentina rete delle Ferrovie Complementari. Ma, dico, è concepibile nel 1976 uno spettacolo simile? Io per forza di cose ho dovuto viaggiarci ancora 3 anni fa, dopo averci viaggiato durante lo sfollamento quando ero ragazzo, ma non è cambiato nulla, se non le vetture del trenino che è sempre da fatiscenza! Non è cambiato nulla in quel tragitto: gli scartamenti sono gli stessi, quindi purtroppo anche le velocità, perché lo scartamento è quello, è rimasto pressoché inalterato, con tutti i disagi che ne derivano per un viaggio in treno da Cagliari fino a Tortolì o Arbatax, e da Cagliari scambiando a Gairo, lo ripeto, fino a Jerzu, per chi deve addentrarsi nell'Ogliastra, zona che deve essere frequentata dalla povera gente, che non può servirsi dei lussuosi mezzi di cui tanti altri dispon-

gono. L'ammodernamento recente, di almeno dieci anni, dico io, è servito ad acquistare qualche vettura, ma non ha risolto nulla, non ha eliminato neppure il passaggio del trenino, signor Assessore, in una delle strade più trafficate e moderne, cioè la Via Dante del centro di Cagliari. Siamo nel 1976 e si deve assistere a questo spettacolo nel capoluogo della Sardegna, dove si raccoglie un terzo della popolazione sarda, dove è il maggior centro per lo sviluppo dell'economia, per tutte le attività. Altro che fare discorsi trionfalistici, onorevole Farigu! Altro che fare altri discorsi, la realtà è questa!

Noi siamo in un'arretratezza tale che è evidenziata dagli spettacoli che purtroppo la realtà ci offre tutti i giorni. Io mi pongo una domanda, e prego l'Assessore di non scandalizzarsi, perché — come vede — siamo sempre documentati, non amiamo parlare a vanvera, e poi vorrei rispondere anche a Piredda e a Isoni.

PIREDDA (D.C.). Perché rispondere, non ti abbiamo rivolto la parola.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Sì, te lo dirò dopo. Io ho simpatia per te, te l'ho detto anche ieri, hai fatto un buon intervento, e ti ho detto anche che era un intervento da oppositore, non un intervento da rappresentante del partito di maggioranza che ha la responsabilità di questa situazione. Quindi questo doppio gioco, ecco, non è che vi favorisca molto, non è che mettendovi davanti ad uno specchio possiate dire che il brutto è un altro: quello che vedete nello specchio davanti siete voi, che da 30 anni state amministrando la Sardegna!

PIREDDA (D.C.). E i tuoi amici?

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Quali amici? Zaccagnini? Moro? Fanfani?

PIREDDA (D.C.). Quelli del ventennio.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Ingrao?

Laiola? Quelli sono miei amici? Preti? Medici? Questi sono i miei amici? Io ve li sto enunciando: Fanfani? Moro? Floris? La famiglia Floris ne sa qualche cosa.

Comunque, Piredda, se me lo consenti, non è questa l'osservazione che volevo fare, ma un'altra, benevola; io ti ho lasciato parlare, hai detto tante cose egregie, anche cose non pertinenti con l'argomento e non ti ho assolutamente seccato. Se mi consenti, io penso di dire cose di una certa rilevanza e di una certa serietà, perché sto facendo un'esposizione abbastanza analitica e abbastanza contenuta, che si attiene all'argomento di cui si discute.

Dunque, dicevo, signor Assessore, è possibile risolvere questo trentennale problema? A nostro avviso, sì. Nel quadro di uno sviluppo generale delle comunicazioni della viabilità, si deve giungere, a nostro avviso, alla statizzazione dei tronchi ferroviari secondari e complementari. In tale fase, mediante l'ammodernamento, è impellente la modifica dello scartamento, ovviamente, per tutte le ragioni di cui abbiamo parlato prima. Oltre alle Complementari della fascia orientale della Sardegna, ci riferiamo ai tratti della linea Macomer-Nuoro, della Sassari-Alghero, e a tutti quei tronconi del Sulcis e di altre zone che ci sono nella Sardegna.

Adesso parliamo dei trasporti gommati, per completare l'esame globale ... (*Interruzioni*).

Ma mi consenta, si dovranno pur ripristinare, quei tronconi! Non credo che, con le prospettive di nuovo sviluppo, con il nuovo incremento, il nuovo impulso alle miniere del Sulcis, non si pensi a realizzare una rete ferroviaria che sbocchi nel porto originale e naturale del Sulcis, che è S.Antioco. Io mi riferivo a questo, quindi quello scartamento in tale circostanza dovrà essere modificato. Ecco, questo io volevo significare, signor Assessore.

Per completare l'esame globale dei trasporti, pochi cenni sui mezzi gommati. In Sardegna abbiamo diverse categorie di questo genere di trasporti: abbiamo l'ARST (Azienda Regionale Sarda Trasporti), che è a carattere regio-

VII LEGISLATURA

CLIII SEDUTA

29 SETTEMBRE 1976

nale per i trasporti extraurbani e che operano in tutto il territorio della Sardegna; abbiamo poi i Consorzi urbani a carattere urbano e interurbano, che operano nel territorio delle Province (attualmente esistono l'ACT di Cagliari e le Aziende consortili di Sassari e di Nuoro); infine, ci sono le autolinee in concessione, che sono in mano dei privati, che operano in varie zone della Sardegna, prevalentemente con traffici circondariali. Ad evidenziare l'alto costo e l'insufficienza, sotto diversi aspetti incomprensibile ed inspiegabile, dei trasporti gommati in Sardegna, bastano le cifre. Ci riferiamo solo a dati recenti del 1975 e del 1976: tutte le autolinee sono fortemente deficitarie.

Cominciamo col grosso carrozzone che è l'ARST, un'azienda mastodontica che macina miliardi senza linee in attivo. Onorevole Assessore, su quest'azienda si è diffusamente parlato anche recentemente, cioè, in occasione dell'ulteriore concessione di un contributo per tamponare una situazione, l'ennesima situazione critica. L'ARST ha un disavanzo di ben 11 miliardi! Nel dicembre del '75, se lei ben ricorda, col disegno di legge numero 173, è stato concesso un altro contributo di 2 miliardi a sanatoria del disavanzo dell'anno finanziario precedente, il che significa che, alla fine di quest'anno, poiché il traffico aumenterà, per cui tutto sarà addebitato al costo sociale ... (*interruzioni*).

Hanno già chiesto altri 2 miliardi? Non lo sapevo. Quindi penso che i due miliardi del 1975, nel '76 diventeranno 3 o forse anche 4, il che significa che a queste passività si sta applicando non la radice quadrata, ma addirittura quella cubica. E andiamo avanti con questa situazione senza porvi rimedio, la situazione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti che vede passare, signor Assessore, il parco veicoli da circa 200 a 400 in poco più di un anno; i viaggiatori dai 9.100.000 del 1971 ai 16.800.000 del 1975; la percorrenza è arrivata a livelli altissimi. Questi sono dati statistici che, badate, non sono stati rilevati da nostre fonti, ma dati che io ho rilevato dai disegni di legge che abbiamo esaminato, dati che io ho rilevato dal consuntivo del bilancio del 1975 e dal preventivo del 1976. A questo punto mi si dirà:

ma tutto questo è aumentato perché tra le altre cose si sono assorbiti servizi di linee in concessione. No, signor Assessore, non basta tutto questo, la logica vuole un altro tipo di ragionamento. La cosa preoccupante, comunque, e che merita un attento esame e un serio accertamento, è che questa azienda è gonfia a dismisura. Non l'ho detto io: se lei si ricorda un'osservazione che è stata fatta durante una discussione in Commissione bilancio, ha ammesso anche questo, cercando di operare un certo tipo di revisione nel quadro del piano, quando si sarebbe finalmente parlato del piano regionale dei trasporti in Sardegna.

E tutto ciò stavo dicendo che è gonfio a dismisura, se si considera (ed ecco l'osservazione che io ho fatto) che il traffico dovrebbe essere diminuito, perché la logica vuole che, se sono in aumento i disoccupati e gli emigrati, diminuire l'intensità del traffico: ciò bene inteso è attendibile e può avvenire se si coordina il servizio adeguandolo alle effettive esigenze. La ragione della validità della nostra osservazione risiede nella cattiva organizzazione e nella cattiva amministrazione dei servizi. Ci sono paesi e zone serviti eccessivamente, con linee senza passeggeri, come vi sono lunghi chilometri inutili, perché doppi, tripli, e a volte anche quadrupli sono i passaggi di autolinee ovvero di mezzi di trasporto per passeggeri. A nostro avviso, quindi, si impone una rigorosa ricognizione dei traffici su tutte le linee in questo senso. Del resto, signor Assessore, di queste osservazioni la mia parte politica è stata prodiga anche nel corso delle sedute della Commissione bilancio, quando abbiamo discusso i provvedimenti finanziari per l'Azienda Regionale per i Trasporti.

E adesso parliamo brevemente dei Consorzi. Ad esprimere l'andamento dei Consorzi, basta citare due casi: i finanziamenti effettuati con il disegno di legge numero 110/a di recente approvazione e la scandalosa situazione dell'ACT di Cagliari. Recentemente, sempre per tamponare i gravi passivi, è stato bilanciato un miliardo, così ripartito: 690.000.000 all'ACT di Cagliari, 210.000.000 all'Azienda consortile di Sassari e 100.000.000 all'Azienda

da consortile di Nuoro. Tutte le ragioni che si vogliono addurre per giustificare il costo di servizio sociale non bastano e non servono per coprire le gravi responsabilità che si nascondono dietro i carrozzoni elettorali dei Consorzi. Si pensi all'ACT di Cagliari: disservizi, disfunzioni, inadempimenti di cui lei, signor Assessore, nella sua qualità di consigliere di uno dei comuni consorziati - Quartu S. Elena - conosce l'entità e la notevole gravità. L'ACT di Cagliari, che rappresenta lo scandalo permanente per la sua posizione debitoria (pare che i debiti dai 5 miliardi del 1974 siano passati ai 7 miliardi del '75, fino agli 8 miliardi e più del 1976, se mal non ricordo; mi pare di averlo letto sui giornali cittadini oltre un mese fa) e per le carenze aziendali, è all'ordine del giorno continuamente nelle cronache dei giornali, locali e non locali. Se dovessimo attardarci a discutere sull'ACT, non basterebbe una seduta consiliare; del resto, basti leggere le stesse relazioni (e penso che lei almeno qualcuna l'abbia letta), le stesse relazioni dei Presidenti del Consiglio di amministrazione per rendersene conto.

La situazione dell'ACT è deficitaria nei servizi: i cittadini di Cagliari e dell'entroterra sanno come sono malserviti gli utenti ed in particolare i pendolari, cioè i lavoratori e gli studenti. Basti pensare cosa accade a Cagliari, dove, oltre ad altri disservizi per la mal disposta rete viaria - e dove primeggia il caos del traffico automobilistico -, gli autobus, il più delle volte, nel traffico delle strade più intense, si fermano e quindi si perdono minuti preziosi, per chi, come i lavoratori e gli studenti, ha sempre da fare il conto con l'orario. E' deficitaria nell'amministrazione, signor Assessore, del patrimonio, quel patrimonio che si estrinseca negli impianti, nei mezzi di trasporto, nell'officina, nel parco mezzi; tutto in sede patrimoniale è in cattiva manutenzione ed in cattivo uso. E' deficitaria anche per quanto riguarda l'amministrazione del personale che è malguidato, maldistribuito e malcontrollato. Per quanto si riferisce al personale, vi è da sottolineare che all'ACT, diventato un ufficio di collocamento elettorale riservato ad una ben distinta

parte politica, vi sono favoritismi nelle carriere dilatazioni a dismisura nelle assunzioni, prestazioni figurative, assenze per malattia che rasentato il 40 per cento ed altre disfunzioni ed inadempienze che troppo lungo sarebbe enumerare.

Basta leggere una delle tante relazioni fatta da qualche presidente che si è sforzato di essere il più sufficientemente chiaro (mi riferisco ad un Presidente della sua parte politica, signor Assessore). Come spiegare, del resto, le dimissioni a catena appunto dei Presidenti e dei consiglieri di quel Consiglio di Amministrazione? Quante volte da Consigliere comunale ed anche in questa sede ho fatto rilevare che, nelle relazioni sull'ACT, manca una relazione sull'amministrazione dei beni e del patrimonio dell'azienda, manca una relazione dettagliata sull'amministrazione del personale dipendente, manca una relazione tecnico-politica sul riordino e sull'aggiornamento del traffico! Anche noi nel 1967 avevamo votato per la pubblicizzazione del servizio tranviario, a condizione però che non vi fosse la politicizzazione lottizzata in funzione elettorale di quell'azienda; il guaio più grosso è che, all'insegna di un malinteso servizio sociale, si illude il cittadino contrabbandando ben altri interessi.

E adesso parliamo dei concessionari. Questo terzo gruppo dei trasporti gommati è rappresentato da 56 concessionari di autolinee private, con 280 dipendenti, che dispongono di un parco macchine di 270 autobus e che percorrono una media di 3.000.000 di chilometri all'anno. Anche per questi concessionari, recentemente, mediante appositi provvedimenti di legge (la proposta di legge 77/A di nostra iniziativa, la 145 della maggioranza), per far fronte ai disagi della congiuntura l'Amministrazione regionale ha elargito un contributo di ben 920 milioni, cioè quasi un miliardo. Non mi dilungo su questo aspetto del problema, perché ne abbiamo parlato anche recentemente. Non posso esimermi, però, dall'evidenziare come sia stato oneroso per la Regione questo settore dei trasporti in Sardegna, senza un adeguato corrispettivo in servizi e in patrimoni se prendiamo ai

esempio le sole elargizioni dell'ultimo periodo, mi riferisco al '75-'76, vi è da preoccuparsi seriamente, tanto da chiedere un controllo, un'indagine ed un accertamento per rendersi conto di tanta dispersione. Con la legge del '74, mediante la quale si concedeva l'anticipazione per il famoso contratto Anac (quindi anticipazione al personale), abbiamo bilanciato 150 milioni; con la 110/a del '75, il contributo delle Aziende consortili per 1 miliardo come abbiamo detto prima; all'ARST i due miliardi di cui ho parlato poco fa; ai concessionari 900 milioni; per un complesso di 4 miliardi e 70 milioni, nel breve spazio di un anno o due, senza citare i finanziamenti precedenti, ovvero i passivi precedenti di cui abbiamo parlato citando, ad esempio, quelli dell'Arst che aumentano già a 11 miliardi, e siamo già a 15 miliardi soltanto con l'Azienda regionale.

I miliardi, signor Assessore, vengono amministrati come noccioline, ma in definitiva io mi chiedo chi paghi questa dispersione, se non gli stessi lavoratori, se non gli stessi cittadini. Faccio quest'osservazione perché sto parlando di servizi che, se ben amministrati, le loro contabilità al massimo dovrebbero chiudere alla pari; invece siamo di fronte a segni rossi, paurosi quanto pericolosi segni rossi: oltre 4 miliardi solo nel settore del trasporto su ruote gommate nel giro di un anno! Per concludere su questo settore, noi riteniamo che sugli enti responsabili di questi servizi vengano esplicate due proposte: prima, quella di effettuare un'indagine sulle passate gestioni e sulle amministrazioni; seconda, quella di effettuare una ristrutturazione abbinata ad un controllo in sede amministrativa per quanto riguarda il patrimonio e per quanto riguarda il funzionamento delle aziende stesse, in sede gestionale per quanto riguarda il personale. I lavoratori signor Assessore, devono essere difesi e protetti, ma non strumentalizzati per altri fini.

Infine, vorrei fare una nota politica a chiusura di quest'argomentazione. La nota politica nel quadro dei trasporti terrestri è sintetica: la Sardegna, tagliata fuori dal programma delle autostrade, priva del numero adeguato ed indispensabile di superstrade, con una den-

sità di strade assai scarsa e con viabilità minore e ferroviaria scadente, resta sempre difficilmente attraversabile con tutte le conseguenze per l'economia nei suoi vari settori, e primi fra tutti l'industria, l'agricoltura ed il turismo.

Onorevoli colleghi, signor Presidente, avviandomi alla conclusione e prima di parlare della vertenza che scotta, cioè quella relativa ai Canguri, desidero evidenziare un altro scandalo, e sarò molto breve: mi riferisco al porto commerciale di Cagliari. Fino a qualche anno fa, il nostro porto era ai primi posti nella classificazione dei porti italiani, con un movimento complessivo di oltre 21 milioni di tonnellate, di cui 3 milioni di merci secche e 18 milioni di petrolio e suoi derivati che vengono scaricati nei pontili di Sarroch ed in quello di oltre Giorgino (che è della Rumianca). Considerando il solo traffico di merci secche, cioè i 3 milioni di tonnellate, ed i 400.000 passeggeri, il nostro punto di attracco è e deve restare il più importante della Sardegna, in attesa del porto industriale che decolla dopo decenni di attesa e di discussioni, e chissà quando verrà realizzato definitivamente, stando alla lentezza con cui procedono i lavori. Ma il nostro porto è nelle condizioni di reggere il traffico che l'importanza della sua posizione gli impone? Direi di no, vita la passività delle nostre autorità ad assicurare l'ammodernamento delle strutture ormai vecchie e logore ed a provvedere per la riparazione dei danni provocati dall'alluvione del 1974.

Insomma, questo porto, anziché migliorare, peggiora ogni giorno di più; le sue attrezzature, oltre che vecchie e logore, sono assolutamente inadeguate ed inagibili al traffico moderno (mi riferisco a tutta l'impalcatura, che va dalle gru, fisse e mobili, fino ai capannoni per il deposito delle merci). Il molo sabauda ha avuto il fondale ridotto di oltre 2 metri e le banchine franate per una superficie di oltre 50 metri; il molo foraneo di levante, che dovrebbe essere di protezione dai venti di levante e di scirocco, non è stato ancora ultimato nonostante i lavori siano stati iniziati ben 25 anni or sono; lungo le banchine della via Roma sono ancora visibili le voragini aperte

dalle mareggiate che le rendono praticamente inagibili; gli uffici portuali, infine, sia quelli addetti al traffico che quelli addetti alla sorveglianza, sono mal dislocati e insufficienti, così come lo è il personale addetto ai lavori (mi riferisco ai portuali). Le promesse, le visite pompose delle autorità ministeriali, sarde per giunta, non hanno risolto e non risolvono i problemi; si fanno promesse e propaganda, poi basta! I giornali ne parlano vistosamente, con ricche fotografie, dopo il vuoto, il silenzio, gli appuntamenti sono di anno in anno, di quinquennio in quinquennio. Nel 1974 è avvenuto il disastro tra l'alluvione e la mareggiata nel porto di Cagliari; le voragini, oggi nel 1976, sono ancora lì, aperte, sotto gli occhi di tutti i passeggeri, sono inagibili quelle banchine.

Mi consenta di dire o di fare quest'osservazione: ma l'onorevole Ariuccio Carta si è dimenticato delle promesse? Io ho qui i giornali con le interviste, le promesse di questi nostri Ministri o sottoministri sardi; a distanza di due anni, bé, quale è la risposta? Essa è riscontrabile ancora nella realtà, nell'evidenza dei fatti che nessuno può negare, signor Assessore. Dopo due anni si sono iniziati i lavori per coprire quella voragine! Eppure, signor onorevole Rojch, quando avete voluto, per spese inutili, improduttive, avete seduta stante bilanciato milioni: per un tipo di manifestazione che non serviva qui in Sardegna, perché gli studi minerari in Sardegna son fatti da ben altri scienziati, e non avevano bisogno della delegazione Svizzera, della delegazione Russa, sono stati pagati 150 milioni! Dico: questo si è bilanciato, si è trovato nel giro di pochi giorni, di pochi mesi, quindi non mi si venga a dire adesso che c'è tutta la burocrazia; quando la volontà politica vuole, tutto si può realizzare! Sono anni, decenni che sentiamo parole, che vediamo i giornali, ascoltiamo i gazzettini e i gazzettieri che stanno illuminando l'opinione pubblica sarda, per arrivare a una semplice conclusione: in vista dell'appuntamento elettorale di volta in volta questi si danno da fare.

A questo punto, signor Assessore, anziché dilungarmi per uno scandalo che evidenzia l'inca-

pacità delle nostre amministrazioni, sia quella di Cagliari e, per la parte che le compete, anche l'Amministrazione regionale, ben sapendo che per il porto di Cagliari la competenza è dello Stato, richiamo fermamente e quindi anche accoratamente, se me lo consente, come cittadino di Cagliari e come consigliere regionale, l'attenzione e la preoccupazione della Giunta regionale, per sottolineare la necessità della fine di questo sconcio. Speriamo che, come ha detto Rojch, i lavori procedano e, nel giro di pochi mesi (non dico di pochi giorni o di settimane), almeno quella voragine venga tappata. Ne riparleremo. Tenga presente l'Assessore che i dieci miliardi, tra le altre cose (ecco l'osservazione più importante che intendevo fare), promessi dal CIPE in base ai finanziamenti del piano azzurro, sono assolutamente insufficienti a ripristinare l'efficienza del porto; pertanto, tenendo conto dell'ammodernamento, ben altro programma, ben altri progetti, ben altro finanziamento necessita. In tal senso il Consiglio deve impegnare la Giunta, e questa il Governo centrale.

Siamo arrivati alla conclusione: parliamo della vertenza dei Canguri. Vertenza Canguri "Bastogi-Regione-Stato": è l'argomento del giorno che, a mio avviso, pone a fuoco tre ordini di problemi che si riflettono nell'intero settore dei trasporti da e per la Sardegna, e in quelli dell'entroterra. I problemi sono di natura economica, sociale, sindacale e istituzionale. Di natura economica perché la società Canguri, che fa capo al gruppo Bastogi, dice che tutte le linee da e per la Sardegna, dal 1971 ad oggi, sono in passivo per il 75 per cento, per un importo di oltre 2 miliardi - vedi "Messaggero sardo" del luglio 1976 (siccome il Messaggero sardo è il portavoce ufficiale di tali notizie, che non possono essere smentite, io devo ritenere che il "Messaggero sardo" sia il depositario della verità al riguardo) - e che pertanto è costretta a dirottare le linee sul Golfo Persico, dove l'attività consente la copertura almeno di una congrua parte delle spese. E qui vedi "Tutto quotidiano" del 20 settembre 1976. Non ho potuto fare riferimento o ricorrere a riviste specializzate, notoriamente più ag-

VII LEGISLATURA

CLIII SEDUTA

29 SETTEMBRE 1976

giornate, perché i dati li rilevano dopo aver ponderato (come si suol dire in termine giornalistico), dopo che notizie e dati sono decantati; ho però seguito tutto l'andamento sui giornali e quindi mi riferisco a questo tipo di documentazione, alla quale del resto fa capo anche la Giunta regionale ogni qualvolta deve sviluppare argomenti su questo problema.

Se la società, che del problema ha avvertito le autorità sin dal maggio scorso, non può andare oltre in perdita, chi provvede a colmare le differenze passive? Questo è il problema, caro Assessore! Io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'Assessore su questo aspetto del problema, perché tutti i discorsi, tutti i provvedimenti, tutti i convegni che da più parti politiche sono stati proposti sono aria fritta, trascendono dalla realtà: il punto *dolens* è il costo sociale di quest'operazione. E allora come la mettiamo con le chiacchiere, spendendo milioni, decine di milioni per fare propaganda con i convegni? Non risolvono i problemi in questo modo; essi, in realtà, vanno considerati sotto l'aspetto sociale, con i piedi per terra. O abbiamo la possibilità di affrontare seriamente questo problema, oppure dobbiamo cercare di risolverlo in altri modi, che non danneggino però la collettività sarda.

L'ente pubblico deve essere il più oculato amministratore (onorevole Puddu, questa frase è sua, l'ho colta durante un suo intervento sulle critiche che da più parti sono state mosse per quanto riguardava proprio quest'elargizione di contributi all'Azienda Regionale dei Trasporti; lei, giustamente, fece questa osservazione, e io l'ho colta, l'ho segnata, mi è piaciuta). E' giusto che debba essere così, perché amministriamo quelli che sono i beni della collettività sarda, e lei che è amministratore, ecco, in questo senso si è espresso; io l'ho sottolineato, mi sono veramente complimentato ed oggi non posso fare a meno di riferire quell'espressione; di fronte a questa situazione, è necessario pronunciarsi con alto senso di responsabilità e di serietà. Quindi il problema è di natura economica, per i fatti che ho detto; è di natura sociale, perché le linee Canguro, insieme alla Tirrenia, costituiscono l'ossatura delle

linee marittime sarde, per cui si collega tutto il problema del trasporto merci e passeggeri in funzione dell'economia e quindi della società sarda. Ma allora poniamo il problema del costo sociale. Ho visto, per quanto riguarda la Tirrenia, che fa parte del gruppo Finmare, mi pare che sia sovvenzionata dall'Iri (onorevole Piredda, un'istituzione di un periodo che a lei non piace), ovvero dallo Stato.

A proposito di costi sociali, signor Assessore, mi vuole assicurare un'altra notizia che ho rilevato dai giornali, se è vero? Come e perché la Regione ha foraggiato, glielo sto leggendo fra virgolette, foraggiato sostanzialmente un pugno di speculatori, riferendoci a quelli della Bastogi per il problema dei Canguri (vedi "Tutto Quotidiano" del 24 settembre del 1976)? Sono curioso di sapere al riguardo a quale titolo è stata elargita quella somma e la sua entità, ovviamente: non me lo può dire adesso? Me lo dirà in un'altra circostanza.

Ieri l'onorevole Piredda ha fatto alcune acute osservazioni, assieme all'onorevole Isoni: molto brevemente e cortesemente devo fargli notare che hanno voluto evidenziare una legge del passato ventennio per quanto riguarda le tariffe imposte dalla compagnie portuali nell'imbarco e nello sbarco dei mezzi di trasporto delle merci e dei passeggeri, scandalizzandosi perché quel disegno di legge o quella legge è ancora in piedi, quasi che, ecco, tutto il malandamento dei trasporti in Sardegna fosse da addebitare (accentrando quindi l'attenzione su quella legge) a quella realizzazione che è di tanti anni fa, quaranta ed anche oltre. Al riguardo io dico, onorevole Piredda: benissimo, lo vada a chiedere ai suoi amici, da Zaccagnini a Moro e Fanfani, lo vada a chiedere soprattutto agli attuali legislatori del Parlamento, che in trent'anni non hanno saputo aggiornare una legislazione che, evidentemente, se poteva essere adatta in quel periodo, in quelle condizioni economiche, in quelle condizioni sociali, giustamente non è adatta adesso. Chi vi doveva provvedere a modificare questa legge, caso mai a stralciare questa legge, questo grosso scandalo? I legislatori attuali, quelli che da 30 anni a questa parte stanno legiferando certamente

non bene, se è vero che la situazione italiana è quella che è.

Ecco, questa era la cortese polemica che io volevo fare con l'onorevole Piredda, che peraltro ha detto delle cose egregie, che non potevano, a mio modo di vedere, essere dette da uno che fa parte della maggioranza. A proposito dell'intervento dell'onorevole Piredda, egli ha fatto alcune acute osservazioni, che mi appresto a riprendere anche perché — come ho detto molto confidenzialmente anche a lui — io le avevo già predisposte e le ritengo importanti ai fini della questione sociale. L'onorevole Piredda, parlando di differenza di costi nei trasporti terrestri e marittimi, ha osservato che il rapporto tra costi e ricavi in molti casi è di 1 a 27, ed in altri addirittura di 1 a 30; poi, parlando della differenza delle tariffe tra mare e terra, ha detto che Portotorres-Genova, chilometri 382, costa 15.000 lire, mentre in ferrovia lo stesso percorso di 382 chilometri costa 4.000 lire. Era implicita l'allusione, quindi, a colmare la differenza ascrivendola al costo sociale, cioè allo Stato ed alla Regione, ovvero alla collettività e quindi ai lavoratori.

Vi è una contraddizione, onorevole Piredda, tra la prima e la seconda osservazione: da una parte ha detto che determinate linee possono essere sopresse, perché il costo è notevolmente superiore a quello che è invece il ricavo, perché facendo il rapporto da 1 a 27 o da 1 a 30 si spendono 300 lire per incassare una lira, perché il viaggio, la percorrenza, in determinate tratte ha un costo di 300 lire (sono cifre ipotetiche) mentre il ricavo, il prezzo del biglietto è di una lira, ed ha così evidenziato questo primo aspetto del problema in sede restrittiva, cioè al risparmio; dall'altra parte poi ha cercato di accollare il costo sociale — per quella differenza di prezzo dalle 15.000 lire alla 4.000 — lire alla collettività. Quindi allora non si conciliano bene queste due ipotesi affiancate dall'onorevole Piredda, le quali, a mio modesto avviso, sanno un pochino di demagogia sociale. Perché esiste una differenza tra i prezzi praticati dalle Ferrovie dello Stato e quelli praticati dalla Tirrenia, anch'essa a par-

tecipazione statale?, mi domando allora io. Il problema del costo sociale è un problema serio e complesso, che può essere risolto in determinati momenti favorevoli dagli enti pubblici, ma non in momenti di crisi, di latente crisi come quella attuale.

Del Governo centrale, mediante determinate enunciazioni di ottimi esponenti politici, esperti in materia economica (anche del Partito Comunista), ci si dice che dobbiamo comprimere, limitare la spesa pubblica; qui, invece, si tende a dilatare il costo sociale! Stiamo attenti: il costo sociale ha ben altra funzione che quella di incrementare determinati servizi, che poi sono improduttivi. Dico questo perché, facendo la debita proporzione, mi pongo una domanda seria: se il rapporto tra costi e ricavi per un piccolo tragitto terrestre varia da 1 a 27 fino a 1 a 30, quale sarà il rapporto nel settore marittimo, e segnatamente nel settore che interessa i Canguri, che viaggiano a stive vuote o semivuote? Chi si deve accollare il costo sociale in questo caso: lo Stato o la Regione? Questo è il dilemma, signor Assessore! Senza il *bluff* politico che si dice di sciogliere, tutto il resto, come ho detto prima, è aria fritta è maggior spendita di danaro pubblico, è problema di natura sindacale, perché i 700 dipendenti della Società Canguri non tutti resteranno in servizio. I lavoratori, nei limiti delle possibilità economiche dell'azienda, hanno ragione; io dico che a questo inconveniente si può ovviare, così come è stato ovviato allorché la Società Canguri ha disarmato, cioè eliminato dal traffico della Sardegna i quattro Canguri merci e li ha trasferiti alla Tirrenia, che si è assorbita anche una notevole parte del personale. Sarà possibile, non sarà possibile? Se poi, io dico, il personale non vuole seguire i Canguri nelle nuove linee, nei nuovi tragitti, ad un certo punto non è più una questione sindacale.

Per ogni situazione che viene modificata da eventi che non dipendono neppure dalle aziende, io devo avere anche una certa logica, una certa scelta. La colpa di chi è? Non è della società, non è delle aziende: una piccola responsabilità, una piccola colpa l'hanno anche i lavoratori, che non vogliono seguire, evidente-

VII LEGISLATURA

CLIII SEDUTA

29 SETTEMBRE 1976

mente, quelle navi, quei traghetti nei nuovi tragitti. Ma come si può ovviare? Io dico questo: noi andiamo avanti cercando di risolvere i problemi con la cassa integrazione guadagni, con il pagamento dell'indennità di disoccupazione, con il cercare di sistemare i lavoratori in aziende improduttive, ma in definitiva qui c'è un aumento costante di un debito che è definito sociale, ma che porta ad una rovina continua dell'economia sarda e dell'economia nazionale, al punto che siamo al livello di bancarotta. Questa è la realtà! Non le dico io queste cose, le stanno dicendo gli esperti, gli economisti in materia; sono notizie che noi rileviamo dalle riviste specializzate, sono notizie che rileviamo dai giornali specializzati, che si limitano ad enunciare fatti senza fare commenti di carattere politico.

E allora, se la realtà è questa, onorevole Assessore, noi possiamo fare 50 incontri con le organizzazioni sindacali, con i lavoratori; io ci sto, se vado a difendere i lavoratori sono con i lavoratori. Però nella realtà, ecco, come amministratori regionali, come Giunta regionale, come consiglieri regionali, il problema come lo vogliamo risolvere? Bisogna risolverlo in qualche modo, e il modo per risolvere questo problema è, come ho detto prima, il costo sociale. E allora, avviandomi alla conclusione, io dico che la vertenza con lo Stato non si può risolvere con i soliti palliativi, senza affrontare il problema di fondo.

Problema di natura istituzionale, dicevo, perché la competenza a risolverlo è del Governo, che però non può prescindere dal famoso articolo 53 di cui abbiamo parlato in apertura del mio intervento, cioè quell'articolo che pone la Regione nelle condizioni di dover sviluppare tutte le questioni che interessano i trasporti con la Sardegna in sede di trattativa e quindi in sede di discussione di tutti i problemi connessi al settore dei trasporti. Il grosso discorso della contestazione facciamolo pure, ma senza ingannare la pubblica opinione, perché Regione e Stato, o Governo, sono due rovesci della stessa medaglia, onorevole Assessore. Sottolineo questo fatto: è la stessa medaglia! Cosa è il Governo se non la stessa maggioranza

che press'a poco c'è nelle Regioni; quale volontà politica se non la stessa che è espressa nelle Regioni? Quindi questa contestazione sa un po' di bluff, sa un po' di ipocrisia, sa un po' di volontà di colpire l'attenzione degli sprovveduti, di questi lavoratori, dell'opinione pubblica, che non sanno effettivamente come stanno le cose.

Allora, signor Presidente, onorevoli consiglieri, avviandomi veramente alla conclusione (e questa è una proposta personale che io faccio), si è sostenuta la crisi dei servizi dei trasporti; bene, allora, responsabilizzandovi per quanto riguarda i servizi terrestri, non vi resta che applicare la legge 2578, onorevole Piredda, che è del Testo Unico del 15 dicembre 1925. Cosa dice il testo Unico del '25, e precisamente la legge 2578? Dà la facoltà ai Comuni di municipalizzare i trasporti urbani, così come dà la facoltà alle aziende consorziate di assumere direttamente (articolo 21, signor Assessore) l'impianto e l'esercizio dei servizi che siano di comune interesse; per l'acquisto e l'approvvigionamento di quanto occorre per l'esercizio dei servizi direttamente esistenti, possono costituirsi consorzi fra Comuni, fra Province, e fra Province e Comuni, anche se questi appartengono a province diverse. Quindi, applicando quella famigerata legge, ecco, una soluzione intanto dovrebbe essere questa, sempre riferita al famoso costo sociale. Quando abbiamo parlato ... (interruzione).

Sì, lo so, ma le dico che era stata fatta con questo spirito, ed è per questo che noi abbiamo dato il voto favorevole. Non mi faccia ripetere quello che lei sa, perché lo sa molto bene quello che ho detto al Comune di Cagliari e che ho ripetuto anche qui! L'ACT è diventato quello che è diventato, è svanito lo spirito della legge.

E allora, dico, anche per i trasporti terrestri in Sardegna, ecco, questo è un modo serio per affrontare e risolvere il problema. Affrontiamolo in questo modo, signor Assessore, perché prima o poi lungo questa china dobbiamo arrivare a questa soluzione, cioè ad applicare questa benedetta legge, a pubblicizzare i trasporti in Sardegna, per quanto riguarda i tra-

VII LEGISLATURA

CLIII SEDUTA

29 SETTEMBRE 1976

sporti terrestri. Per quanto riguarda i trasporti marittimi, poi, ecco la mia proposta: la Regione provveda allestendo una propria flotta con i propri mezzi. Io lo sapevo che questo doveva destare un po' di sorpresa, e si dirà: come fa? E allora mi domando e dico: è vero o non è vero che la Regione ha elargito ricchi contributi per finanziare la costruzione delle navi del gruppo Finmare della Tirrenia?

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. No.

MURRU (M.S.I.-Destra Nazionale). Come no, ma come no? Io l'ho letto! Guardi, adesso non ho la documentazione, onorevole Puddu, ma io questo l'ho letto, e mi riservo di portarle la documentazione. E' la prima volta che mi capita di non portare la documentazione, però lo dico perché l'ho letto. Va benissimo, lei dice di no, però, siccome, tra le altre cose la Tirrenia è foraggiata fortemente dall'Iri, e quindi grava come costo sociale, allora io dico che è un'osservazione che io faccio ai fini della produttività dei miliardi che noi stiamo spendendo. Si dirà: la lingua batte dove il dente duole. Signor Assessore, noi abbiamo votato la legge sulla riforma agro-pastorale, che comporterà in sede previsionale una spendita di 5 - 5 - 600 miliardi, se bastano, sia per affrontare il problema in se stesso che per soddisfare la legge 33 con i comprensori (che con la riforma agro-pastorale sono collegati, in quanto tutto rientra nella grande programmazione che riguarda la Sardegna). Ma crede lei che questi 4-500 miliardi per la riforma agro-pastorale siano produttivi? C'è l'acquisizione, il trasferimento del potere economico nel potere politico, ma ai fini della produttività non c'è nulla! Allora, ai fini della produttività, questo costo sociale, cioè la differenza dei costi per quanto riguarda i traghetti sardi, ecco, noi dobbiamo accollarcela, perché se vogliamo i Canguri in Sardegna è chiaro ed evidente che, a conti fatti, noi il costo sociale dobbiamo pagarlo, la differenza dobbiamo pagarla noi, o lo Stato. E' allora non ci conviene invece, anche se a lungo termine, impostare un problema serio,

per essere noi (mi si passi il termine) i proprietari di questi mezzi di trasporto dei quali potremmo disporre a nostro piacimento.

Facciamo un carrozzone? Ma intanto ne dispone la Regione, intanto non c'è la dispersione di forti somme cercando di accollare al capitolo costo sociale delle spese che non sono per niente produttive. Facciamo un carrozzone? I carrozzoni si formano, caro onorevole Assessore Puddu, se si vogliono formare, perché quando alla Presidenza di determinati carrozzoni lei non ci mette il politico ma ci mette uno che è estraneo alla politica, un tecnico, che va lì solo per meriti acquisiti per sue determinate caratteristiche e competenza, vede che il carrozzone ... La soluzione è sempre politica, lei mi dice? Allora mi consenta di dire che ad una specie di dittatura si è sostituita un'altra specie di dittatura, attraverso la lottizzazione politica di determinati settori dell'economia! Me lo ha fatto dire lei, onorevole Assessore. Questa è la realtà, perché se non possiamo fare a meno dei carrozzoni, che sono espressione di determinate volontà politiche, è chiaro ed evidente che a senso unico si amministra secondo determinate direttive politiche di determinati partiti, che non hanno nulla a che fare con la democrazia, sia che si estrinsechi secondo le vostre intenzioni o secondo le intenzioni che noi patrociniamo.

Come lei sa, la democrazia corporativa è cosa un po' diversa dalla democrazia attuale, pur lasciando uno spazio (la Camera dei deputati, il Senato) al pluralismo dei partiti politici.

Ho finito, signor Assessore, con queste proposte, che sembrano sì proposte un po' azzardate, un po' avanzate, di avanguardia, come si dice nei termini politici moderni, ma che in definitiva pongono a fuoco un problema che, se lo si vuol risolvere per tranquillizzare soprattutto chi attende una soluzione definitiva in questo senso, ecco, non si può che affrontarlo seriamente una volta per tutte. Se andremo avanti di questo passo, gli interessi dei privati, della Bastogi, della società Canguri, prima o poi si scontreranno nuovamente con quelli che sono gli interessi della Regione sarda e le attese della collettività e dei lavoratori che a

VII LEGISLATURA

CLIII SEDUTA

29 SETTEMBRE 1976

questo complesso di problemi sono legati. Chiedo scusa per essere stato lungo e ringrazio.

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

FADDA (M.A.P.S.). Molto brevemente, signor Presidente, perché l'ora è tarda e, dopo l'intervento dell'onorevole Murru, io credo che avremmo poco spazio per incidere nel discorso. Ha toccato tutto, non solo, è andato al di là dei trasporti, l'onorevole Murru; è bravissimo, indubbiamente, io mi complimento con lui per la facondia e anche per i contenuti tecnici del suo intervento.

Colgo l'occasione di questo dibattito, innanzitutto, per riprendere confidenza con l'Aula, perché il mio è un ritorno recente e purtroppo dettato da circostanze dolorose. Desidero proprio cogliere quest'occasione per richiamare in sé stesso il fatto di questo mio rientro, per porgere alla Presidenza e a tutti gli onorevoli colleghi il mio più cordiale e deferente saluto e, soprattutto, per richiamare qui, proprio in occasione di una discussione su questo delicatissimo argomento, la memoria dell'uomo che io ho sostituito, un uomo politico di altissimo valore e che certamente pone a me dei problemi non indifferenti sul piano della coscienza e dell'impegno. Quindi rappresento qui, in questo momento, a tutti, il ricordo di Giovanni Battista Melis, cui, proprio su questo argomento dei trasporti, desidero fare eco per la passione che egli poneva quando se ne discuteva.

Il sardismo ha sempre affermato (ed egli lo interpretava benissimo), ha sempre posto come condizione essenziale, determinante, assolutamente indispensabile per avviare un vero processo di riscatto dei sardi e di rinascita o di nascita della Sardegna moderna (io non accetto questo termine: rinascita; non è mai nata!), diciamo di nascita di una Sardegna moderna, attuale, attualizzata nella realtà del mondo di oggi, ha sempre posto — dicevo — l'eliminazione di questa benedetta o maledetta strozzatura rappresentata del nostro isolamento; strozzatura legata alle difficoltà obiettive, se voglia-

mo, che si legano appunto a questo mare che ci divide dal resto dell'Europa e dal resto del mondo, e che rappresenta esso stesso già in via naturale una strozzatura terribile per tutto quello che è il movimento economico, il rapporto civile, il rapporto sociale che i sardi possono avere con il resto delle comunità mondiali.

Ora, non è che non si siano fatti dei progressi. Chi ha vissuto i periodi del primo dopoguerra ricorderà quando si viaggiava assieme ai cavalli e ai buoi che venivano esportati, direi commercialmente rapinati dalla Sardegna (e ne paghiamo lo scotto oggi), sulle navi bestiame. Indubbiamente possiamo constatare che c'è una grande differenza dopo 30 anni — e ci mancherebbe altro che non ci fosse! —, però in questa differenza, in questo miglioramento (chiamiamolo pure così) della condizione dei trasporti da e per il continente, bisogna riconoscerlo (non è che voglia fare una critica ai governi o alla politica del passato o alle parti politiche che certe cose hanno condotto avanti), è mancata, direi, una visione di prospettiva, è mancata, direi, una programmazione concreta, seria ed ampia, è mancata, da parte dello Stato, soprattutto, la consapevolezza che, se si voleva risolvere senza sprechi e senza dispersione di miliardi, centinaia di miliardi, il problema dello sviluppo della Sardegna, bisognava a monte risolvere questo problema che, non appaia una contraddizione in termini, sta alla base della soluzione dei problemi dell'economia sarda.

Direi che il problema dei trasporti è un problema infrastrutturale. Cercare il collegamento fra la Sardegna e il continente è come creare un'infrastruttura di base, è come creare un terreno dove seminare il grano. Sul granito il grano non cresce! Se non c'è una viabilità, se non c'è questo nastro sul mare, non è possibile concepire uno sviluppo serio, organico della Sardegna. L'indirizzo governativo è teso a concepire il problema dei trasporti in Italia (malgrado la statizzazione, per esempio, delle Ferrovie che ormai risale a 60 anni) nel senso di gestire questo settore non come un settore di base, come la scuola, che non è oggetto di mercato o di valutazione economica immediata, ma di

gestirlo come altre attività economiche, con criteri prettamente aziendalistici. Quando il Governo o l'Azienda ferroviaria promuovono iniziative di ristrutturazione, non lo fanno in relazione ad un programma collegato all'economia del nostro Paese, ma lo fanno sotto il profilo del miglioramento della rete, dell'ammodernamento, dell'aggiornamento, del raddoppio, senza collegarsi con le altre strutture operative di carattere economico.

Se consideriamo la scarsa resa sotto il profilo del costo, e quindi del ricavo per lo Stato, del trasporto puro rappresentato dal commercio da e per la Sardegna (che è ben poco in confronto al complesso nazionale, direi; forse l'onorevole Assessore ci può anche dire in percentuale quanto incide, diciamo, il lordo del trasporto, sul piano del movimento di merci e anche di passeggeri), ecco che la Sardegna, vista già in un criterio più vasto, aziendalistico, vista poi per quel poco che rappresenta, è abbandonata a sé stessa; ecco che l'autonomia come prospettiva di progresso vede disimpegnato lo Stato e ricadiamo, anche in questo settore, in tutte le contraddizioni e tutte le negazioni che caratterizzano i rapporti fra Stato e Regione.

Ben venga allora, onorevole Assessore la vertenza con lo Stato. Io ho gradito moltissimo la sua affermazione, è stato il primo uomo politico, la prima voce nell'ambito della Giunta che ha detto: bisogna aprire con lo Stato una vertenza. Io sono qui a dire che sono d'accordissimo che questa vertenza si apra in termini perentori, in termini concreti, in termini risolutivi, direi che questo problema è a monte anche di ogni possibilità di applicazione e di sviluppo del nuovo piano di rinascita. Non c'è dubbio, dicevo, che già lo Stato con le sue ferrovie, con i suoi traghetti, ha tenuto conto di alcune esigenze di ordine sociale (come è detto bene anche in una delle mozioni, quella comunista), vi ha tenuto conto con dei parametri limitati negli spazi e nei tempi, per cui non ha esteso il concetto ma si è limitato ad assolvere al compito di un collegamento tra Golfo Aranci e Civitavecchia, quasi idealmente ad operare un congiungimento tra la Sardegna ed il Con-

tinente, così come domani potrebbe fare più razionalmente con quel Gargano che conosciamo isolato dai tormenti. "Abbiamo il dovere di accontentare anche i postulanti di queste penisole nell'ambito della Penisola, in quest'Isola che è la Sardegna; colleghiamola pure. Abbiamo il dovere di dare una continuità ideale alle nostre ferrovie, che in pratica risolvono ben poco ... Poi, per il resto (a parte la gestione, i criteri di gestione e di conduzione aziendalistici), per il resto lasciamo un po' alle aziende a partecipazione statale e alle iniziative di gruppi privati come la Bastogi con i Canguri, di garantire i trasporti, di garantire, quindi, nell'ambito di un'economia più vasta, anche questo settore". Così lo Stato ha dato i miliardi alla Bastogi quando questo gruppo, in effetti, ha creato il complesso dei trasporti dei Canguri; glieli ha dati non dico per fare i Canguri, ma a saldo delle aziende elettriche, però sono pur sempre soldi dello Stato!

Io non richiamo qui la polemica di quei tempi, sull'opportunità o meno di pagare queste aziende poste in liquidazione assorbite dallo Stato, a livello di aziende o di singoli azionisti; fatto sta che, forse, è l'unico esempio di investimento economico dei soldi che lo Stato ha dato a compensazione delle ex aziende elettriche (però lasciate a se stesse). Ovviamente, queste aziende private non potevano operare che sotto un profilo puramente aziendalistico e commerciale: è assurdo che un privato che investe non pensi al suo profitto e addirittura, quando vede che non ce la fa, cambi rotta e cerchi di andare, per salvarsi, dove eventualmente c'è rendimento. Di che ci si lamenta? Qui l'imprevidenza è dello Stato! Si è cullato in questa situazione; ha accettato che esistessero le sperequazioni che esistono sul piano dei prezzi, e questo sia per quanto riguarda per esempio i traghetti Canguri e la Tirrenia, sia per quanto riguarda a sua volta la Tirrenia e lo Stato, indifferenti verso questa situazione, senza volontà di intervenire per cercare di uniformare, per operare degli interventi eventualmente perequativi che rappresentassero — è pur vero — un costo sociale (come costo sociale è quello della scuola, o quello della sa-

nità che non produce immediatamente dei frutti).

Ma cosa è lo Stato? Lo Stato è una comunità nazionale giuridicamente organizzata e concepita e i benefici non si vedono al momento dell'intervento: do tanto e tanto devo incassare a fine anno! I benefici si vedono nello sviluppo e nei risultati che alle comunità e alle popolazioni vengono da una politica economica aperta e che crei ricchezza, miglioramento del reddito nazionale, occasioni di lavoro per tutte le attività, che di riflesso si mobilitano una volta che il settore dei trasporti non è in crisi ma aperto e pronto ad offrire condizioni economiche favorevoli al commercio. Non mi soffermerò ancora su queste affermazioni di principio, dette da un autonomista convinto quale io sono, perché sono state ampiamente illustrate dalle mozioni presentate; anche soluzioni indicate, in effetti, non hanno bisogno di essere ripetute.

Io auspico che la vertenza non sia soltanto un fatto del momento, legata alle spinte psicologiche ed in relazione alla tragedia di migliaia di persone — diciamo così — o al disagio che migliaia di persone hanno sofferto e che ha tutt'ora i suoi riflessi, perlomeno a livello dell'autorità nazionale e regionale; oppure sotto la spinta, direi un po' anche corporativa, di sindacati dei marittimi che, davanti alle decisioni dell'Azienda, si preoccupano e cercano l'intervento regionale. Non so in quale misura questo potrà essere offerto, perché se poi il tutto si dovesse tradurre, sotto sotto, nel dare soldi della Regione alla Bastogi, tanto per condizionare magari il fermo qui in Sardegna, io non sarei neppure di questo avviso. Guardiamo quindi, onorevole Assessore, al domani, affrontando il problema dei trasporti come un problema vitale, essenziale, un problema infrastrutturale; non tolleriamo più, la Regione sarda non tolleri che questo settore sia da un lato in mano a speculatori e dall'altro lato in mano a gestioni semi pubbliche o pubbliche che operano con criteri aziendalistici. Quello dei trasporti è un costo sociale, va misurato.

Io non sono d'accordo con quanto è stato detto a proposito dell'Azienda trasporti. Se ci

sono errori di gestione, se c'è una cattiva gestione, si corregga si intervenga opportunamente, ma non è detto che la pubblicizzazione necessariamente debba portare alla corruzione, al clientelismo, alle cattive gestioni. Questi sono fatti contingenti: si intervenga! Ma non possiamo dire che se ci sono dei professori disonesti o dei medici non all'altezza del loro compito si debbano abolire gli ospedali: questa è una cosa assurda e altrettanto vale in questo settore! O crediamo o non crediamo nel ruolo pubblico e pubblicistico che ha il settore dei trasporti e che deve essere gestito pubblicamente, non c'è dubbio, anche se questo rappresenta un costo. Non possiamo più tollerare, così come non si tollererebbe, nessuno si sognerebbe di privatizzare l'approdo dandogli un costo, affidando l'approdo ai privati. Un assurdo! E perché invece il trasporto sì? E l'approdo non ha un costo pubblico? Il porto che cos'è? Non è un bene comune che viene messo a disposizione delle attività? Il trasporto e i sistemi di trasporto sono la stessa cosa!

A questo proposito, in uno sforzo sovrumano che sto facendo per apparire un po' originale, perché originalità ne troviamo ben poca tutti, vorrei richiamare l'attenzione della Giunta e del Consiglio sull'opportunità, nel quadro di questa situazione che noi abbiamo oggi, di rispolverare, di rivedere quella questione che riguarda l'Ente Porti. Perché quando si parla — e lo vediamo anche nelle mozioni — di una serie di iniziative tendenti a garantire il miglioramento o il completamento o l'ampliamento delle strutture aeroportuali (portuali nella fattispecie), se è vero, come è vero, che viene lamentato per esempio il costo, a livello delle aziende, per la manodopera portuale che incide anche questa negativamente, perché non disciplinare il tutto attraverso quella pubblicizzazione che tenga conto delle situazioni di fatto esistenti e che veda concorrere all'Ente anche le aziende che operano nell'ambito dei porti?

Occorre operare per vedere, appunto, di strutturare in qualche modo; quindi collegando anche la funzione dei porti (in tutte le sue espressioni) alla funzione dei trasporti, in una visione pubblicistica che tenga conto

-- ripeto ancora e concludo -- che questo settore è basilare per l'economia e lo sviluppo della nostra Sardegna.

PRESIDENTE. La Presidenza, onorevole Fadda, la ringrazia per l'omaggio che ella ha voluto rivolgerle; è certa che ella riprenderà molto facilmente e rapidamente confidenza con l'Assemblea, la quale trarrà giovamento dalla sua esperienza, dalla sua capacità e dalla sua sensibilità politica.

Poiché nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Ha domandato di parlare l'onorevole Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Ne ha facoltà.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Signor Presidente, io credo che, allo stato attuale, sia impossibile rispondere immediatamente alle mozioni, alle interrogazioni ed alle interpellanze ...

PRESIDENTE. Onorevole Assessore, noi intendevamo regolare i lavori in questo modo: concludere la seduta odierna con l'intervento della Giunta, per rinviare la discussione, il proseguimento della discussione con le repliche e la conclusione, a domani pomeriggio, perché eravamo informati dell'assenza sua e del Presidente.

Se ella è in grado di confermare che domattina è presente, noi in questo momento possiamo, senz'altro ...

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Dovrei rinviare un appuntamento per questioni che riguardano il mio settore, quindi domani non andrei a Roma.

Arrivati a questo punto, sono disponibile per svolgere la replica domattina ...

PRESIDENTE. Onorevole Assessore, io direi, cioè la Presidenza gradirebbe sapere se questo "andrei a Roma" o "rinvierei il viaggio a Roma" può essere trasformato da condizionale in un altro tempo ...

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori*

pubblici e trasporti. Risponderò domani mattina.

Sull'ordine del giorno.

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

FRAU (M.S.I.-Destra Nazionale). Signor Presidente, una decina di giorni fa, forse dodici, assieme al collega Chessa, abbiamo presentato un'interpellanza che ha per oggetto la ristrutturazione dei servizi ARST in provincia di Sassari, più esattamente, il progetto di nuova turnazione dei servizi ARST in quel di Sassari e parte della provincia. Poiché l'argomento è di una certa rilevanza perché, se attuato, costringerebbe una cinquantina o sessanta lavoratori al trasferimento dai propri centri, dai propri paesi a Sassari, con tutte le conseguenze facilmente immaginabili; poiché inoltre il principio della ricerca di economie o di economizzare nell'ARST non deve essere perso di vista, come anche abbiamo potuto ascoltare dagli interventi relativi alle due mozioni in discussione, io dico che alla nostra interpellanza, anche se la data della sua presentazione è recente (dieci, dodici, quindici giorni fa), potrebbe essere data risposta.

Vorrei pregare l'Assessore di esaminare la mia richiesta con benevolenza e con responsabilità, benevolenza e responsabilità che egli ha sempre manifestato in occasioni importanti; la discussione potrebbe avvenire, almeno, alla fine di questa tornata del Consiglio.

PRESIDENTE. Onorevole Puddu, può dire qualcosa in proposito?

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. L'interpellanza materialmente non la conosco, però mi è sembrato di capire che riguarda il problema dell'accordo aziendale in merito alle turnazioni. Conosco l'argomento, quindi non avrei alcuna difficoltà a fornire la risposta.

Quando la Presidenza lo ritenga opportu-

no, può mettere all'ordine del giorno quest'interpellanza ed io darò la risposta.

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

La seduta è tolta alle ore 20 e 55.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Capo servizio

Dott. Irene Zurrida
