

CLIV SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

GIOVEDÌ 30 SETTEMBRE 1976

Presidenza del Vicepresidente DESSANAY

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):

PUDDU PIERO, Assessore ai lavori pubblici e trasporti	5583
MACIS	5597
PIREDDA	5606
ISONI	5613

La seduta è aperta alle ore 10 e 20.

MADDALON, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 3 agosto 1976, che è approvato.

Continuazione della discussione di mozioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della mozione numero 45 Piredda, Serra, Saba, Floris Mario, Monni Pietro, Tedesco, Zurru, Asara, Lorettu, 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 il suo più corretto assetto territoriale, e della mozione numero 46 Macis, Birardi, Raggio, Corrias, Loffredo, Marras, Orrù, Puggioni, Schintu, Sechi, Usai sulla 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.

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

PUDDU PIERO (P.S.I.), Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io credo sia giusto ringraziare i colleghi che hanno voluto, affrontando questo dibattito, impostare un discorso che superasse i problemi particolari, settoriali, per svolgere lo sguardo al grosso tema dei trasporti e dell'impostazione che l'Assessorato e la Giunta hanno voluto dare a questo problema quando, e non

solo in presenza dell'episodio estivo, ha cercato finalmente — nella sua presenza politica per mettere a fuoco i problemi reali della Sardegna — di sottolineare l'importanza fondamentale che ha questo tema nella crescita civile della Sardegna, quando ha voluto porre in risalto l'urgenza che la Regione si attrezzasse per svolgere una politica che fosse veramente, non solo nelle proposizioni o nelle declamazioni elettorali o dei singoli momenti, un momento unitario nella grossa battaglia per il progresso della nostra Isola. Dunque focalizzare questo tema sulla base, invero, non di grosse novità, perchè il dibattito non ha palesato grosse novità, ma sottolineato le cose che abbiamo cercato di portare avanti in questo periodo.

Credo che sia doveroso, in senso critico e autocritico, ripetere ancora una volta che la Regione sarda, pur nelle angustie delle sue difficoltà amministrative e politiche, solo ultimamente ha dato peso ed importanza a questo settore. Il fatto che il settore sia stato itinerante nel passato, passando da una conseguenza aggregata ad altra competenza, dal settore del turismo persino al settore dell'artigianato ed oggi ai lavori pubblici; il fatto che, spinti a crescere il convincimento nelle forze politiche che il settore dei trasporti va visto come fatto fondamentale nella crescita della Sardegna, come settore a sè stante attraverso una ristrutturazione della struttura organizzativa, della struttura funzionale della nostra Amministrazione regionale, nonostante tutti gli interventi, è la dimostrazione che noi dobbiamo sul serio interessarci a questo settore. Io credo, con estrema umiltà, ma con altrettanta fermezza, di dover sottolineare che, mentre noi andiamo in quest'Aula a sottolineare, a segnare l'importanza che ha il problema dell'isolamento della nostra Sardegna, della peculiarità che ha la nostra Isola per essere l'unica Isola del nostro Paese, quando trasferiamo questa teoria alla pratica vediamo e riscontriamo che gli strumenti non sono disponibili per portare avanti una linea politica seria. Non sono disponibili questi strumenti!

Ed allora non vale la denuncia delle sin-

gole disfunzioni nei diversi settori la pioggia di interrogazione e di interpellanze, che non possono evidentemente trovare nel mio intervento, nella mia replica una risposta puntuale; colleghi che hanno voluto, con dovizia di argomenti, sottolineare tutta una serie di disfunzioni, io rimando ad una più puntuale risposta, se non fosse sufficiente il mio intervento, attraverso documenti che farò pervenire ai singoli colleghi attraverso gli uffici della Presidenza. In buona sostanza voglio dire che questa nostra replica, questa mia replica evidentemente può non soddisfare negli aspetti particolari i problemi del settore e i problemi che hanno interessato anche negli interventi i singoli colleghi, che hanno voluto affrontare questo tema spesso disperdendo la visione generale dell'argomento per entrare in singoli temi, che sono sì importanti, perchè toccano dati reali del problema, ma che non affrontano alla radice il tema tenendo conto degli strumenti legislativi, tenendo conto dello Statuto della Regione sarda, tenendo conto della normativa che si è mossa nel nostro Paese nel settore dei trasporti, tenendo conto, in buona sostanza, della Costituzione repubblicana, che attribuisce compiti, funzioni, possibilità di intervento distribuendoli nei singoli momenti.

Io credo di dover ricordare che da anni si parla in Italia dell'urgenza di una pianificazione nazionale dei trasporti, basata principalmente sui trasporti pubblici - collettivi intesi quali strumenti di sviluppo economico, di promozione sociale, di assetto del territorio razionale ed equilibrio. L'esistenza delle Regioni a Statuto ordinario e speciale, il decentramento nell'ambito della Costituzione, le norme degli Statuti delle Regioni ordinarie e degli Statuti delle Regioni speciali hanno decentrato funzioni legislative ed amministrative dello Stato, che ancora le Regioni hanno da rivendicare; sono senza dubbio questi momenti per giungere finalmente ad un piano nazionale dei trasporti visto come sintesi dei vari piani regionali. Ma le esperienze negative accumulate nei due decenni scorsi ammoniscono che il piano nazionale dei trasporti deve esse-

re rigorosamente finalizzato ad obiettivi ordinati organicamente e resi vincolanti. Infatti, gran parte degli interventi del passato sono una somma di cose non ordinate in progetto. Le spese, anche notevoli, sostenute dalla finanza pubblica, hanno dato risultati mediocri ai fini del riassetto del sistema, dell'efficienza tecnica e dell'economicità. Esse hanno avuto sempre carattere settoriale e di intervento "tampone" e sono state fatte senza quella rigorosa guida programmatica finalizzata, che invece il piano dei trasporti dovrà adottare, secondo il dibattito, secondo una corretta interpretazione della dinamica del settore.

Il Piano nazionale dei trasporti dovrebbe avere finalizzazioni, colmare i fabbisogni arretrati dell'attuale sistema dei trasporti: ferrovie statali e in concessione, urbane ed extraurbane su gomma, portuali e aeroportuali, infrastrutture, mezzi mobili; prevedere ed orientare la domanda di trasporto nel medio e lungo periodo; programmare il soddisfacimento garantendo contestualmente l'offerta dei servizi per l'immediato. Per tali fini, il piano dovrà programmare con il recupero degli arretrati in modo vincolante il finanziamento degli interventi per opere e forniture, secondo rigorosi criteri di priorità compatibili con le risorse globalmente disponibile e rispondere al criterio di migliorare la qualità e la presenza dei servizi. Contestualmente agli interventi finanziari, il piano deve adottare una normativa sull'uso, l'esercizio dei mezzi e delle strutture, coinvolgendo gli enti locali e definendone le singole posizioni, in un discorso che deve vedere il Consiglio regionale della Sardegna, che deve vedere la nostra Regione adottare una strategia a tempi lontani che tenga conto delle normative esistenti e dello Statuto della nostra Regione e della sua peculiarità e che tenga inoltre conto di una tattica e di una strategia arretrata.

In buona sostanza, quando noi parliamo di una strategia a lunghi tempi, ci richiamiamo allo Statuto, ci richiamiamo all'articolo 53, che ha trovato collocazione ed espressione e volontà politica da parte della Giunta regionale in una delle sue ultime sedute su pro-

posta nostra, del nostro Assessorato, quando, uscendo dal fumo delle interpretazioni, noi abbiamo cercato di stendere un'interpretazione corretta della presenza della Regione sarda nell'ambito dei rapporti con il Governo nazionale. In sostanza noi diciamo che la Regione sarda non può subire scelte ed assetti del Governo su questo tema, che è il trasporto; il governo e l'assetto del territorio non possono esserci imposti dall'alto senza una presenza, non solo presenza, senza una possibilità di intervento, senza una possibilità di discorso, di una proposizione che consenta alla Regione di portare avanti la sua strategia. E la strategia noi dobbiamo ritrovarla collegandoci al discorso che la Regione ha fatto quando, approvando la legge 588 del Piano di Rinascita della Sardegna, siamo riusciti, all'articolo 12, ad ottenere una formulazione che consentiva di ottenere una tariffazione, un coinvolgimento da parte dello Stato nella creazione di una rete di trasporti che non fosse affidata all'armatoria libera per quanto riguarda i trasporti marittimi, che non fosse affidata all'intrapresa privata, che non fosse affidata all'intrapresa parapubblica, ma che fosse affidata allo Stato secondo le sue competenze primarie.

Tutto quello che è avvenuto in questo periodo, dal 1962 ad oggi, e le denunce che sono state avanzate in quest'aula, mi convincono e dovrebbero convincere tutti che la strategia da perseguire è quella di una legislazione speciale; una legge speciale che dovrebbe essere discussa dal Consiglio regionale per far sì che l'articolo 12 non costituisca un episodio per un processo di crescita o di rinascita, ma costituisca un punto di riferimento continuo, fisso, nell'ambito della legislazione statale nei confronti dell'unica Isola del nostro Paese. Noi conferiamo la necessità, l'urgenza, attraverso questo varco aperto dall'articolo 12 della 588, di organizzare un discorso legislativo che coinvolga il problema delle tariffe, che non può essere riferito solo al trasporto delle merci, ma anche al trasporto dei passeggeri, con buona pace dei giudici costituzionali e del Consiglio di Stato, che hanno cercato, interpretando questa norma, di restringerla solo al trasporto delle merci.

Questo discorso noi tendiamo a fare perchè sia precisa la linea strategica che la Giunta regionale vuol portare avanti in modo coerente. Ecco allora che il discorso del piano nazionale dei trasporti è un discorso arretrato, a nostro parere, perchè evidentemente all'interno del discorso del piano dei trasporti devono essere chiarite le divisioni di interventi tra Stato e Regione, tra Comuni, Province, Consorzi e tutte le aggregazioni possibili attraverso anche vecchie norme legislative, come quella del 1925, citata dal collega Murru, che io sostengo che è superata, antiquata, vetusta, e gli esempi li abbiamo nei Consorzi che sono stati anche in Sardegna creati (come quello di Cagliari). E, se non bastasse, basti guardare tutte le aziende municipalizzate nel nostro Paese, che hanno vuoti incolmabili, che superano l'arretrato, il *deficit* degli enti locali o che rappresentano la gran parte del deficit degli enti locali stessi. Noi possiamo, anche in questo settore, creare qualcosa di diverso, qualcosa di più razionale, che tenga conto della nostra peculiarità, che non ignori anche fatti che sono intervenuti nel recente dibattito politico, che ha creato anche nuove normative legislative (ricordo la legge numero 33).

Nell'ambito del problema dei trasporti, esiste tra i più importanti e complessi quello della mobilità a livello locale. Al riguardo dobbiamo esprimere alcune considerazioni, cercando di sintetizzare al massimo, al fine di verificare quanto è avvenuto in questi ultimi 10-15 anni nella nostra Isola, che ha riprodotto situazioni e anomalie presenti nella generalità del Paese. Il processo di industrializzazione ha creato in Sardegna condizioni per un massiccio sviluppo dell'urbanesimo: i grandi centri urbani, anche se limitati, nella nostra Sardegna, dove il fenomeno industriale si è per primo maggiormente manifestato, si sono ulteriormente allargati a seguito di una crescente emigrazione di forze di lavoro provenienti dalla campagna e dalle zone depresse dell'Isola. Si è così assistito alla creazione di poli che sono, non vi è dubbio, aree metropolitane che stanno creandosi, nelle quali ed attorno alle quali si è crea-

ta e formata una fitta rete di relazioni. Via via che il Paese e la nostra Sardegna andava, sia pure stentatamente, progredendo industrialmente, tale tendenza all'inurbamento, secondo un'identica logica di sviluppo, si è estesa anche ai centri minori. In questo processo è mancato un disegno logico, dobbiamo avere il coraggio di dirlo in senso critico e autocritico in questa sede, per tutte le forze politiche, di maggioranza o di opposizione, nessuna esclusa (perchè alcune forze politiche, che oggi di qua vanno a portare discorsi di questo genere, non possono ignorare che, quando l'Assemblea lo ha voluto nelle sue componenti, i discorsi sono stati portati avanti e non possono quelle forze politiche ignorare che, in momenti diversi della vita del nostro Consiglio regionale, sono stati anche presenti a posti di responsabilità all'intervento equilibratore, organizzatore dei pubblici poteri, sia locali che nazionali); è mancata una certa logica, dicevo, cosicché l'inurbamento è avvenuto in modo caotico, prevalentemente sotto la spinta degli interessi privati e speculativi.

Considerando questo duplice legame esistente tra gli insediamenti umani e l'esigenza di mobilità, conseguenza diretta della crescita spontanea dell'area urbana, è stata la creazione di una disordinata distribuzione della domanda di trasporto nel territorio. Domanda di trasporto che, d'altra parte, si è accresciuta in maniera continua e rapida e che di riflesso ha provocato un aumento del numero degli spostamenti ed un prolungamento dei percorsi medi. Nella totalità degli spostamenti quotidiani sono emersi con particolare importanza quelli di natura pendolare dovuti a ragioni di lavoro, di studio, così da sottolineare nel problema del trasporto il carattere locale. E qui si pone un interrogativo, si pone una proposta che evidentemente deve superare anche a monte il discorso del piano nazionale dei trasporti: è quella del governo del territorio, della legge urbanistica, senza di che non si può fare nessun piano serio dei trasporti. Si possono tanponare situazioni emergenti, ma non si può dare respiro a questo problema, ma non si può risolvere con sufficiente previsione e con sufficiente chiarezza questo problema. E' aria fritta!

Si, onorevole Murru, se noi non andiamo a fare realmente il discorso del governo del territorio! Se continuiamo, in buona sostanza — io mi riferisco al problema interno della nostra Sardegna, e non solo, anche ai collegamenti esterni —, a far sì che siano le industrie, le intraprese private a scegliere le localizzazioni, a scegliere le produzioni, a scegliere il tipo di processo di sviluppo della nostra Isola, per cui il potere pubblico si troverà sprovvisto, si troverà sempre in arretrato quando dovrà intervenire; perchè è assurdo che si siano creati i poli di Porto Torres, i poli di Cagliari, i poli di Ottana senza avere organizzato il territorio, che soffre di questa congestione. Sono migliaia i lavoratori che devono percorrere tragitti con pendolarità anche di un'ora e mezza per recarsi a lavorare ad Ottana; sono migliaia i lavoratori che devono percorrere ore, raccolti in decine di Comuni, per recarsi a Villacidro! Si verificano episodi che non danno sufficiente tranquillità per poter fare un organico programma di creazione di una rete di servizi, perchè quando si denunciano le lamentele dei lavoratori di Ottana o le lamentele dei lavoratori di Macchiareddu o di Villacidro, si denunciano cose reali, ma quando si va e si vuol tornare indietro, si deve dire che queste responsabilità sono a monte, sono più lontane, sono all'interno di questo Consiglio regionale, che non ha avuto il coraggio di dire a certe intraprese private che certe scelte erano sbagliate.

Questo è il dato vero del problema, perchè, senza avere questo coraggio critico e autocritico, noi continueremo ad illuderci di discutere su un problema, continueremo a sollecitare l'interesse dell'opinione pubblica, continueremo a sbagliare. Questo è il mio parere personale, questa è l'azione e la mia presenza nell'Assessorato dei trasporti; questo è il mio convincimento e la linea che ho portato all'interno del settore dei trasporti.

A fronte — dicevo — di questo fenomeno, è mancata quella risposta che doveva orientare gli investimenti, che doveva predeterminare i trasporti (e non solo i trasporti, ma anche le infrastrutture di trasporto). Quando noi riconosciamo

il *deficit* delle Ferrovie dello Stato, ci dobbiamo domandare che cosa abbiamo fatto realmente oltre le mozioni, oltre le interpellanze, oltre le interrogazioni, per affrontare sul serio il problema delle Ferrovie dello Stato. I chilometri sono gli stessi, la percorrenza è la stessa, onorevole Piredda, i gradi di curva sono gli stessi, le velocità sono le stesse. Io non posso non riconoscere che la sua disamina è quella reale; è la fotografia di un quadro reale, ma quando noi, a livello nazionale, avendo anche presenze responsabili, avremmo dovuto determinare scelte, modificare proposizioni, siamo stati assenti! E dovevamo anche curare di più questo settore per obbligare lo Stato a far sì che il compartimento delle Ferrovie dello Stato non vedesse una mobilità continua a livello dirigenziale o non vedesse un'assenza totale di un quadro tecnico che è, spesso, ed anche ora, inesistente nel Compartimento.

Ecco allora che i miliardi disponibili non si spendono; ecco allora che gli impegni si fermano, che le progettazioni si fermano e non vanno avanti o, quando vengono, sono superate dai costi reali che sono nel settore. Ecco che noi abbiamo realizzato in questo modo, dobbiamo avere il coraggio di dircelo, una doppia distorsione: la distorsione nel campo delle localizzazioni dell'industria, favorendo un'espansione sproporzionata nel settore automobilistico (questa è l'altra conseguenza di questo discorso), illudendoci ed accontentandoci che, invece dell'autostrada, sia sufficiente la superstrada. Ma se noi dovessimo prendere il Registro Automobilistico della Sardegna, ci accorgeremmo che abbiamo dato spazio, anche noi abbiamo concorso a creare i 15 milioni di macchine, e forse anche di più, che girano nel nostro Paese, limitando la presenza del trasporto collettivo, congestionando la rete stradale nelle zone urbanizzate, degradando il servizio di trasporto collettivo ad un ruolo marginale. Il trasporto collettivo è diventato il trasporto di chi non è riuscito ancora a comprarsi la motoretta, di chi si pone il traguardo di comprarsi la macchina.

Ognuno, in questa società, non vuol sentire il discorso della collettività, non vuol com-

VII LEGISLATURA

CLIV SEDUTA

30 SETTEMBRE 1976

prendere il discorso che, attraverso l'unità di più interessi, si porta avanti un discorso serio: in questa società dove l'uomo, l'io prevale e non il senso dei più, noi vediamo risolto il problema in questi termini e il trasporto pubblico diventa il trasporto della povera gente, della donnetta che deve andare a trovare il marito all'ospedale, non il trasporto inteso nel senso pieno della parola. Ed ecco allora che avvengono... Mi consenta, io sto cercando di fare un discorso, credo, facendo uno sforzo.... (*Interruzione*).

Mi consenta, se lei fosse venuto prima, avrebbe sentito le cose che ho detto. Se non è venuto prima, non è colpa mia! Lei doveva venire prima, onorevole collega!

Quando si denunciano disfunzioni nelle aziende pubbliche, come l'ARST, le Ferrovie Complementari, le Strade Ferrate Sarde e non le Ferrovie Meridionali — mi consenta, collega Murru — che non esistono più, che sono azzerate, che non ci sono nella pratica, perchè non hanno più un chilometro di ferrovia (non esiste un chilometro di Ferrovia Meridionale!), quando si verificano quelle disfunzioni denunciate, di pullman che corrono spesso a vuoto, si dimentica che i circa 360 o 370 Comuni o 400 insediamenti abitativi hanno bisogno di collegamenti che assicurano anche alla donnetta la possibilità di muoversi, che assicurano anche un normale processo di collegamenti, perchè io ritengo e sostengo che il trasporto pubblico è anche un fatto di cultura oltre che un bisogno di servizio.

Tutto ciò — dicevo — ha prodotto una struttura del sistema dei trasporti squilibrata, non v'è dubbio, a danno dei centri urbani, accentuando la crisi della mobilità proprio nelle zone ove si manifesta più intensamente il volume delle relazioni economico - sociali, conseguente a scelte politiche ed economiche centrali, generalmente non adottate dalle comunità locali che però sono chiamate a sopportarle e a darvi risposta. In questo contesto di sviluppo urbanistico e di crisi del sistema dei trasporti, è mancata e manca un'organizzazione razionale a livello istituzionale delle competenze in materia di trasporti; cosicché

è arduo realizzare anche un minimo di coordinamento tecnico tra i vari settori.

Dicevo che il Consiglio regionale ha approvato la 33. Ebbene, in uno sforzo di indagine, di studio e di visione più lontana, perchè non coinvolge il discorso dei comprensori nel discorso di un più equilibrato sviluppo non solo del territorio ma anche una risposta alla domanda del trasporto? Ma il comprensorio deve essere dotato della legge per il governo — devo sottolinearlo — del territorio, cioè della legge urbanistica, sennò le scelte continueranno dall'alto e a predeterminare ed obbligare gli enti locali a dare risposte che non sanno dare. Dicevo del comprensorio: è evidente che una scelta di questo tipo, è una scelta anche istituzionale. Si tratta di individuare quale è l'organismo che dovrà assumere, all'interno del comprensorio, la veste di coordinatore tra i diversi modi di trasporto, se cioè debba essere l'ente locale, la Regione, che debba decentrarli alla presenza, nel comprensorio stesso, di un delegato delle aziende o dell'azienda. E nello stesso tempo vedere se — io la ritengo superata! — la legge del 1925 possa dare risposta a questo discorso, oppure se la Regione debba legiferare in proposito per dare poteri veri al comprensorio. Noi abbiamo suddiviso la nostra Regione in venticinque comprensori; io ritengo che il discorso del comprensorio, mentre può essere omogeneo per fatti di sviluppo o per aggregazioni di interessi, non lo sia senz'altro per quanto riguarda i trasporti. Credo infatti che ci sia un inframmischiamento di interessi, di collegamenti tra i comprensori, perchè si svolga un ordinato sviluppo del settore dei trasporti.

I comprensori sono intesi quindi come organismi, a mio parere, che — superando la configurazione propria dei comitati zonali di sviluppo della legge numero 7 del 1962 — assurgono al ruolo di effettivi compartecipi della programmazione attraverso l'adozione e l'attuazione di piani pluriennali di sviluppo economico e sociale e dei piani urbanistici comprensoriali, coinvolgendo così anche il discorso dei trasporti. Da questa legge noi possiamo trarre sufficiente capacità per svolge-

re un discorso serio nell'ambito dei trasporti interni, per la razionalizzazione ed il superamento dell'esistente situazione e per portare avanti un discorso nuovo. Discorso quindi, che deve vedere il Consiglio impegnato in un dibattito più approfondito — mi consentano i colleghi — che coinvolga e superi il discorso importantissimo dei trasporti per vederlo nell'ottica più vasta della pluralità dei compiti che dobbiamo pur deferire, oltre la 33, ai comprensori. Dobbiamo, in buona sostanza, governare non globalmente e non solo le aziende di trasporto agenti all'interno del territorio, ma governare anche la Scuola, anche la Sanità, dobbiamo governare anche tutti gli altri fatti, senza di che non ci può essere organizzazione nel settore dei trasporti e sarà solo retorica ed illusoria la nostra posizione, qualunque essa sia.

Dobbiamo avere il coraggio di adottare uno *standard* di servizio, un tipo di tariffazione unificata, una responsabilità finanziaria fra tutte le componenti, in modo che le aziende non abbiano a soffrire il *deficit* continuo che vanno a soffrire proprio perchè a tutto devono pensare lo Stato e la Regione, mentre gli altri Enti sono assenti; avere il coraggio, cioè, di dire anche gli enti locali, ai Comuni, ai consorzi quale è il ruolo, in questo disegno organico, che devono svolgere anche per quanto riguarda una tariffazione unificata anche per quanto riguarda la responsabilità finanziaria che devono essi assumere in questo settore. Dicevo quindi che a mio parere questo discorso deve evidentemente continuare per tentare, sia pure a volo d'uccello, di fare un'analisi dei dati risultanti dal conto nazionale dei trasporti; abbiamo dati sino al 1971 (perlomeno sono quelli che io ho). La cifra di spesa complessiva per i trasporti nel nostro paese e nell'intera Repubblica, escluso i marittimi, assomma a 16.903 miliardi, pari ad un indice percentuale di incremento, rispetto al 1966, di 113 punti (25 punti nel 1970). Il reddito nazionale lordo contemporaneamente è salito da 38.493 miliardi nel 1966 a 68.127 miliardi nel 1971, con aumento del 64 per cento. Il costo dei trasporti, in confron-

to, è aumentato da 100 a 213 a fronte di un aumento del reddito che è passato da 100 a 165. Per gli anni successivi si registrano — dai dati provvisori — modificazioni della tendenza, anche se non possiamo correttamente ipotizzare un maggior approfondimento dello squilibrio.

Le ipotesi portano a valutare che per il 1974 avremo un ulteriore aumento del divario che passerà, grosso modo, dal costo di 100 a 326 per i trasporti, mentre il reddito aumenterà da 100 — dato 1966 — a 253. Vi è quindi in questo discorso, che è di cifre, un divario per cui l'incidenza dei trasporti individuali e su strada, sul totale al 1971, risulta essere dell'85 per cento, mentre, il trasporto collettivo offre risposta appena al 25 per cento della domanda. Bisogna capovolgere questa tendenza, per cui il trasporto collettivo dà risposta solo al 25 per cento della domanda, mentre l'85 per cento è trasporto individuale. Allora il discorso si collega a quello che dicevo prima anche per quanto riguarda il problema generale. A questo punto, io credo sia utile offrire al Consiglio un esame dei rapporti che ho cercato di fare anche prima dell'attuale strumentazione giuridico-amministrativa, e dei rapporti tra i vari livelli istituzionali: Stato, Regione ed Enti Locali. Ciò benchè in tutte le materie nominalmente attribuite alla competenza regionale, la Corte Costituzionale abbia osservato, con sentenza del luglio 1972, che le Regioni devono considerarsi come enti esponenziali di interessi a livello regionale, mentre allo Stato continua a far capo la cura di interessi unitari, tali in quanto non suscettibili di frazionamenti territoriali.

Permane, dunque, una bipartizione interna di ciascuna materia secondo le dimensioni locali o nazionali, infraregionali o ultraregionali, degli interessi in gioco. Appare più che mai evidente ed incontestabile, in tema di trasporti, dal momento che lo stesso testo della Costituzione ha smembrato questo campo fra la competenza regionale e la competenza statale, sia nel senso di affidare espressamente alle Regioni solo certi tipi di mezzi di trasporto quali le tramvie e le linee automobilistiche, lasciando nell'ombra la sorte e il regime dei mez-

zi rimanenti, sia soprattutto nel senso di precisare che i trasporti riservati alle Regioni sono quelli di interesse regionale, appare evidente, dicevo, che, almeno in questa sede, continuano a sussistere interessi nazionali, legislativamente e amministrativamente imputabili allo Stato. Ed anzi, la suddivisione così dilaniata si trasforma addirittura in una tripartizione se si tiene conto del disposto dell'articolo 118, primo comma, dell'ottava disposizione transitoria costituzionale che attribuisce alle Province, ai Comuni ed altri enti congeneri le funzioni amministrative di interesse esclusivamente locale, da identificare per mezzo di apposite leggi della Repubblica, mentre, nel frattempo, vengono mantenute ferme le attuali funzioni comunali e provinciali, ivi compresa l'amministrazione comunale dei trasporti.

Ma questo è un discorso che, evidentemente, si rivolge alla generalità del panorama giuridico-amministrativo delle Regioni. Ho detto prima che noi non possiamo ignorare che la Sardegna ha un suo Statuto che è legge costituzionale, uno Statuto speciale, che ha una sua peculiarità, per cui il rischio grosso che si corre è che lo Stato e il Parlamento, nel legiferare, come spesso hanno fatto, ignorino la peculiarità della nostra Sardegna e il suo Statuto e continuino a travasare, come hanno fatto nella 382, come hanno fatto col decreto del Presidente della Repubblica numero 480, normative che hanno ad occhio il fatto generale del nostro paese e che ignorano lo Statuto della Regione sarda. Questa è l'attenzione che dobbiamo riservare a ciò che avviene nel nostro Parlamento! Non so se volutamente, ma il dato reale è che quando si fece la 382 si delegarono competenze non nell'ambito e, tenendo conto che esiste una Sardegna che ha un suo Statuto, che esiste una Sicilia che ha un suo Statuto, che esistono cioè Regioni a Statuto speciale, in un discorso per cui sembrerebbe che la 382 possa non toccare la stessa Regione sarda, può essere necessario un momento di riflessione per condurre una battaglia politica onde evitare che venga agganciato a noi qualcosa che in buona sostanza non interessa la Sardegna.

Non dimentichiamo che col decreto del Presidente della Repubblica numero 480, nel trasferire competenze e nel delegarne altre, il settore dei trasporti è stato vanificato, per cui ad un anno di distanza oggi dobbiamo ancora decidere se due funzionari debbano o non debbano passare alla Regione; quale sia la funzione del capo - compartimento dell'Ispettorato; quale sia la funzione del direttore del Compartimento; addirittura, sommo disprezzo al Consiglio regionale e all'autonomia, il Ministro si permette di firmare un decreto per istituire quattro Ispettorati provinciali per la motorizzazione, in contrasto con lo Statuto, violando lo Statuto, a mio parere! Noi abbiamo fatto anche qui, come Assessorato e come persona, il nostro dovere, impugnando quel decreto, perchè riteniamo che il Ministro non possa permettersi di istituire delle cose inesistenti. Il progetto, perlomeno strategico del decreto numero 480, credo fosse il superamento di tutta una serie di bardature, di sovrastrutture a livello di trasporti; ebbene, firmato il decreto del Presidente della Repubblica, il Ministro fa un'altra sovrastruttura.

Quindi il discorso evidentemente va affinato, perchè le denunce dei particolari devono avere a confronto quello che abbiamo fatto; perchè non vale denunciare le storture nei singoli momenti particolari se non denunciando il male alla radice. E il male alla radice sta nel tentativo della burocrazia, che ha disperso il settore dei trasporti in quattro Ministeri (Ministero dei trasporti, dei lavori pubblici, della marina mercantile, Ministero della partecipazioni statali, programmazione) per cui, ad un certo punto, invece di semplificarsi questo discorso sempre di più resta invischiato nelle pastoie della burocrazia centralizzatrice, accentratrice romana, per fare esistere Ministeri, per fare esistere Direzioni regionali. Il 480 è stato così snaturato nella sua essenza, quale era, io credo, il disegno strategico, la volontà politica del Consiglio regionale e innanzitutto del popolo sardo, della gente della nostra Sardegna.

Dicevo ad un Ministro della Repubblica (non importa quale), recentemente, che la rab-

VII LEGISLATURA

CLIV SEDUTA

30 SETTEMBRE 1976

bia dei sardi è antica.

Onorevole Fadda, io credo di assumermene anche in quest'aula la responsabilità, non per fare della retorica, ma perchè voglio qui portare questa mia voce, che può anche cadere e che può anche, evidentemente, non fare le fortune di nessun uomo politico. La rabbia dei sardi è antica! E quando un Ministro della Repubblica non ha il coraggio di imporre ad una società privata che un servizio non si deve toccare senza che la Regione sia sentita, io credo di aver detto delle cose giuste; quando io a questo Ministro ho detto che è da troppo tempo che i Ministri si fidano delle veline che i funzionari responsabili di questo disastro da decenni prefabbricano, che vengono lette solo dal Ministro per dare risposta a chi chiede un atto di giustizia, non di ingiustizia in termini reali, ma di giustizia amministrativa, sulla base delle leggi della Repubblica, io credo non si possa dire alla Giunta che noi siamo intervenuti settorialmente.

Io respingo quindi l'affermazione, chiunque l'abbia fatta, che noi il settore, per quanto riguarda questa legislatura perlomeno, per quanto ci compete e compete a questa Giunta, sia stato affrontato in modo episodico. Abbiamo affrontato meno gli episodi, pur se anche questi li abbiamo affrontati. Abbiamo cercato di arrivare più lontano, tenendo conto che si crea un grosso fatto innovatore se noi riusciamo a sciogliere i nodi di una legislazione superata, non rispondente, non coordinata in modo che possa convergere su ciò che il nostro Statuto dice, su ciò che vuole la nostra Regione. Diciamo in buona sostanza che, per quanto riguarda le due mozioni, esse sono l'occasione — con questo dibattito, del resto sollecitato dalla Giunta regionale, tempestivamente, con precisi punti di riferimento — perchè noi si esca da quest'aula con una proposta concreta, con un ordine del giorno-voto da portare al Parlamento, da illustrare a tutte le forze politiche, per fare una battaglia come quella che abbiamo fatto per la 268 ultimamente, come quella che abbiamo fatto prima per la 588, per ottenere una legge speciale sul problema dei trasporti per la Sardegna, approfittando

tando — lo dicevo prima — del varco offerto dall'articolo 12 della 588. Questo è il discorso!

Abbiamo sufficiente capacità politica e fantasia per costruirla, smontando le leggi del 1925, non in odio ad un particolare periodo, ma perchè le riteniamo abbondantemente superate ed anche perchè riteniamo che la Regione sarda possa legiferare in proposito facendo un discorso di più ampio respiro.

Dicevo, dunque, che le premesse delle mozioni, sia quella presentata dal Gruppo comunista, sia quella presentata dal Gruppo democristiano, si trovano concordi. Si tratta, in buona sostanza, di argomenti che si aggiungono ad argomenti, di cose che noi abbiamo avuto la possibilità di denunciare, che la stampa spesso ha ripreso in modo corretto, e qualche volta, per nostra incapacità, per nostri limiti evidenti, per nostre insufficienze amministrative, di funzionari, non abbiamo saputo abbastanza e sufficientemente rifletterli all'esterno. Sono fatti, dicevo, e situazioni che interessano in relazione al sistema viario, ai trasporti su rotaia, a quelli su strada, ai trasporti marittimi ed aerei, ma non si può dire che non si è fatto nulla andando al pratico, scendendo anche nei particolari, in questo settore.

Forse di è fatto poco, in modo insufficiente, ma non si può dire che, per quanto riguarda il problema dei trasporti su rotaia, la Giunta regionale — e credo lo stesso Comitato della programmazione — non lo abbia affrontato secondo una proposta specifica dell'Assessorato, una proposta meditata dell'Assessorato dove, in buona sostanza, noi analizziamo tutti gli interventi di cui all'articolo 3 della legge del 1973, la numero 52, quando all'Azienda delle Ferrovie dello Stato è stato consentito di dare esecuzione ad un programma straordinario di interventi per l'importo di 400 miliardi (dei quali 267 destinati al settore degli impianti fissi). Abbiamo elencato le opere: sono 9.900 milioni che prevedono tutta una serie di interventi che non sto — per brevità di tempo, per non annoiare i colleghi e l'Assemblea — ad elencare e sono stati, e siamo stati noi, come Assessorato, a

VII LEGISLATURA

CLIV SEDUTA

30 SETTEMBRE 1976

denunciare anche il fatto che solo una parte di questi interventi sono andati a buon porto, mentre per una parte limitata sono ancora in fase di progettazione. Siamo stati noi a denunciare che, sull'ammontare di 21 miliardi e 867 milioni, gli interventi per la Sardegna sono limitati ed improvvisati e non rispondono alle richieste che noi facciamo: i miglioramenti per quanto riguarda gli ambienti di lavoro; il raddoppio "vero" della Cagliari - Decimomannu; la realizzazione del piano regolatore di Golfo Aranci; l'adeguamento dell'armamento e delle stazioni di linea; tutta una serie di altre opere che non sto ad indicare.

Siamo noi che abbiamo detto che occorre definire il discorso di Abbasanta, che non si può ulteriormente tollerare che la Cassa del Mezzogiorno abbia ad esaminare proposte che non sono state mai viste dalla Regione sarda, che non sono state mai definite dalla Regione sarda e che un funzionario, alzandosi di buon mattino decide di convocare per telefono il rappresentante della Regione sarda per fargli un discorso sconosciuto. Per limitarci quindi a questi accenni, diciamo che, in buona sostanza, anche per quanto riguarda quest'intervento, noi abbiamo denunciato la situazione reale, così come abbiamo denunciato, attraverso l'elencazione, il *deficit*, la assenza dell'azienda per quanto riguarda l'elettrificazione che era in un vecchio piano ipotizzata, mentre esistono i fondi *extra* per questi programmi per l'elettrificazione della rete delle Ferrovie dello Stato della Sardegna; allo stesso modo abbiamo comparato le cifre dei singoli compartimenti: a fronte dei 28 miliardi per il compartimento di Cagliari, ci sono il 71 per Torino, il 73 per Milano, i 72 per Trieste, i 75 per Genova, i 242 per Firenze. Se poi noi andiamo ad esaminare i dati statistici attraverso il parametro voluto dal Ministero dei Trasporti e dalla stessa Azienda delle Ferrovie dello Stato, vediamo che il traffico, rapportato a passeggeri e a merci, del compartimento di Cagliari, supera quello di Torino, quello di Verona, quello di Venezia e quello della stessa Firenze (noi siamo al IV posto, attraverso parame-

tri e dati pubblicati dalla stessa Azienda delle Ferrovie dello Stato).

Non si può dire dunque che noi non abbiamo affrontato il problema e che la nostra proposta non sia presente. Dicevo, dunque, che noi abbiamo affrontato questo discorso per quanto riguarda il trasporto su rotaia, così come abbiamo cercato, attraverso una presenza costante, di essere parte non secondaria nel discorso che riguarda il sistema aeroportuale della Sardegna. Siamo qui a dire e a testimoniare che delle cose che sono state denunciate alcune sono in fase di realizzo, per un importo di 21 miliardi e 570 milioni: precisamente 10 miliardi e 32 milioni per l'aeroporto di Cagliari, il cui impiego è previsto proprio per quelle cose denunciate (la nuova aerostazione con l'arretramento e l'utilizzo del piazzale, tutte le attrezzature per la sicurezza del volo, tutti i servizi indispensabili). L'aerostazione, collega Murru, non si fa con 700 milioni! Sono previsti e programmati 2 miliardi e 200 milioni e sono state già espropriate le aree; si stanno già facendo i tracciati.

Evidentemente, si è spesso disattenti o volutamente osservatori distratti di quello che avviene.

Così siamo intervenuti e si interviene per Alghero - Fertilia con 5 miliardi e 104 milioni; così per Olbia - Costa Smeralda con 6 miliardi e 511 milioni, ed io non sto ad elencare le opere, forse perchè non è utile al discorso generale quale io voglio fare. Siamo giunti, in buona sostanza, ad affrontare il problema del sistema aeroportuale della Sardegna e io credo che in questo contesto non possa includersi — senza offesa per le popolazioni interessate — il discorso di Arbatax o il discorso dell'aeroporto di Oristano, perchè il tutto è configurato in un disegno più organico, e le distanze e i momenti di percorrenza aerea, con i momenti di *transfert* dai posti di residenza all'aeroporto, sarebbero tali che sarebbe assurdo creare immobilizzo di mezzi finanziari che non risolverebbero il problema.

Il problema di quelle popolazioni, invero, si risolve con un piano viario serio; è l'ANAS, l'altra azienda statale, che deve fare, nell'am-

VII LEGISLATURA

CLIV SEDUTA

30 SETTEMBRE 1976

bito del piano regionale dei trasporti, il suo discorso. Tecniche moderne consentono di abbreviare il percorso fino a Lanusei, favorendo il congiungimento con l'Ogliastra; tecniche moderne consentono di utilizzare un sistema viario che, attraverso il trasporto su gomma e la stessa rete ferroviaria, ridefinita e migliorata nelle sue strozzature e nei suoi impedimenti di sviluppo di velocità, possa consentire di congiungere i diversi centri della Sardegna. Tutti questi interventi sono stati effettuati, sono stati definiti, discussi in incontri, in confronti puntuali con le imprese pubbliche, parapubbliche, con gli imprenditori, con le Camere di Commercio e con le stesse Amministrazioni comunali. Abbiamo fatto un discorso, per quanto concerne gli aeroporti, che ha interessato tutte le comunità sociali ed economiche.

Per quanto riguarda il discorso dei porti, non siamo stati assenti, perchè anche in quel settore abbiamo avanzato le nostre proposte; abbiamo avanzato richieste che assommano a decine di miliardi. Solo che, quando siamo passati alla fase attuativa, proprio per questo discorso abitudinario dei Governi, del nostro Parlamento, di fare il "piano azzurro" e il "piano delle autostrade", senza un coordinamento reale, abbiamo avuto solo interventi parziali. Ma abbiamo anche avuto interventi precisi che riguardano il porto di Cagliari, i cui lavori sono stati appaltati; sono in corso lavori per quanto riguarda il porto di Carloforte, per quanto riguarda nuovamente il molo sabaudo del porto di Cagliari, eccetera. Ho qui gli elementi per dire i nomi delle imprese, quando sono iniziati i lavori, quantificare i lavori eseguiti, ma non sto qui a leggerveli. Credo che solo debba rapidamente scorrere questi elementi per dare tranquillità e sufficiente serenità a questo Consiglio.

Ritengo però, che, dette queste cose, noi dobbiamo tornare al discorso più vasto, al discorso di strategia, perchè questa è tattica, non è strategia. Questa è la tattica che noi abbiamo portato avanti: quella di conservare l'esistente, di riparare le lacune esistenti. La strategia resta sempre quella del disegno costitutivo di una

legislazione regionale diversa, di una strutturazione diversa dell'Assessorato ai Trasporti, della creazione del settore dei trasporti nell'ambito del governo del territorio non come compartimento a sè stante, di una legge urbanistica, in buona sostanza, di una grossa iniziativa del Consiglio regionale per portare avanti in modo organico un discorso innovatore della legislazione nazionale. Se dobbiamo chiedere solidarietà per le intraprese industriali, per la crescita o per la nascita — come diceva il collega Fadda — dello sviluppo della nostra Sardegna, ebbene io credo che dobbiamo, per un momento, mettere da parte ogni divisione, per fare una battaglia coerente, per stravolgere il disegno che viene portato avanti dal Parlamento nazionale ignorando la peculiarità, l'importanza che ha la Sardegna in un disegno più vasto, di più ampio respiro, che deve vedere una legislazione speciale nel settore dei trasporti per quanto riguarda la nostra Isola.

Perchè la Sardegna è l'unica isola! Non piove con la legge 684 — mi si passi questa espressione — per quanto riguarda i collegamenti marittimi (è la legge che ristruttura la FINMARE e ristruttura i trasporti marittimi), perchè la 684 affida il settore ad una società parapubblica che è la Tirrenia nella quale noi siamo assenti, dove abbiamo un solo rappresentante e abbiamo avuto anche un collega, nella storia del Consiglio di Amministrazione della Tirrenia, che è stato presidente. Ma abbiamo ottenuto, tutt'al più, un ufficio a Porto Torres ed un ufficio a Sassari: questo abbiamo avuto dalla nostra presenza nel Consiglio di Amministrazione della Tirrenia, e non altro! Ecco perchè noi andiamo a sostenere che la Tirrenia evidentemente non può dare risposta alla richiesta dei trasporti, questa Società parapubblica, nè singolarmente lo Stato, nè le Ferrovie dello Stato nè i traghetti.

Per quanto riguarda il discorso delle tariffe non possiamo accettare il discorso mortificante del passivo dell'azienda delle Ferrovie dello Stato, mortificante perchè, in confronto ai 1.000 miliardi di passivo di quella

azienda, i dodici miliardi circa di passivo dei traghetti sono ben poca cosa. Se all'interno di questo discorso noi dobbiamo andare ad esaminare quali sono le componenti che formano queste tariffe, noi dobbiamo ipotizzare, accanto alla strategia legislativa che ho indicato, un disegno tattico a più breve scadenza, che veda tutte le società fornitrici di trasporti, di collegamenti marittimi ed aerei con, da e per la Sardegna, impegnate a creare una sorta di aggregazione che consenta di arrivare a prezzi che siano uguali per qualunque tipo di vettore. E' chiaro che non possono essere le tariffe della Tirrenia, che noi respingiamo, e non possono, per onestà amministrativa, essere neanche quelle attuali delle Ferrovie dello Stato, che vanno esaminate nelle loro componenti per arrivare ad una tariffazione media per cui l'utente possa scegliere qualunque tipo di vettore per trasferirsi da e in Sardegna.

Se questo discorso noi non facciamo, rischiamo allora, se non abbiamo chiara la strategia, di perdere la battaglia sul terreno della tattica. Ma dobbiamo avere — dicevo — anche una strategia più arretrata, che riguarda il piano nazionale dei trasporti. Il piano nazionale dei trasporti non può essere il piano dell'azienda delle Ferrovie dello Stato, il piano della FINMARE il piano della Tirrenia, il piano dell'ANAS: deve essere il piano di tutte le Regioni e noi, seguendo questa linea, abbiamo avuto contatti con tutte le Regioni; abbiamo svolto una conferenza a Bologna dove abbiamo detto in modo chiaro quello che vogliamo e, prima di presentare al Ministro le nostre deduzioni sulle diverse proposte sia per quanto riguarda l'azienda delle strade, sia per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, noi ci incontreremo con le altre Regioni per avere una strategia unica. Strategia unica che deve vedere però la nostra Sardegna su posizioni reali che esaltino la sua posizione, la sua insularità, il suo Statuto. Quindi concordiamo sulle cose dette.

Ritengo, per concludere — perchè il discorso potrebbe essere ovviamente troppo lungo e tutti gli elementi che io ho consentireb-

bero forse di stancare l'assemblea e di rendere meno incisivo il mio intervento —, di dover puntualizzare alcune cose. Va dunque ipotizzato il discorso della strategia a lungo termine, che è il discorso istituzionale della normativa, di una legislazione speciale per la Sardegna, da tradursi come volontà consiliare con un ordine del giorno - voto che questo chieda, distinto dall'altro ordine del giorno che indichi invece tutta una serie di adempimenti, di atti che deve fare la Regione, nel confronto con tutte le forze politiche e sindacali. Del resto, abbiamo già convocato un incontro con tutte le forze politiche e sindacali per domani pomeriggio, quindi siamo già sulla linea di questo discorso. Ma una conferenza sui trasporti oggi non può essere ripetitiva della prima conferenza sui trasporti, perchè quella è stata, con buona pace dei colleghi, una passerella dove ognuno ha letto la sua litania, e le cose son rimaste come prima. Deve essere una conferenza di studi, di gruppi di lavoro che finalmente affrontino i nodi del problema dei trasporti con creazione, nell'ambito del triennale, di un gruppo di studio che concretizzi in modo preciso le linee di un piano. Tale piano non può essere solo la fotografia della situazione esistente, ma deve essere la trasposizione di quello che vogliamo sia la nostra Sardegna in materia di governo del territorio.

Noi andiamo avanti, ma deve essere chiaro anche un altro discorso, senza di che non si va realmente avanti: il trasporto pubblico, se vuole essere pubblico, deve essere pubblico anche nei suoi particolari. Non può continuare a restare fermo nel Consiglio quello che può essere anche un parto distorto, non molto preciso, quale il piano per la pubblicizzazione — nella linea della numero 16 — di tutto il settore del trasporto automobilistico nell'ambito della Sardegna; non possiamo non avere chiaro che il trasporto, se vuole essere pubblico, deve essere gestito pubblico; non possiamo non ricordare che, per quanto riguarda le aziende pubbliche, si fa un discorso mentre si dovrebbe fare un "distinguo". L'Arst è l'azienda che la Regione ha voluto, ma anche questa

legge numero 16 va rivista, perchè per diventare un'azienda (e non, come io riconosco, un'aggregazione di interessi, spesso anche politici, e perchè no?, anche clientelari) deve essere gestita in modo tecnico e meno politico, sia pure con una volontà politica che deve risiedere però nell'autorità che è l'Assessore, l'Assessorato, e non può risiedere in un Presidente, qualunque esso sia. Questo è il discorso che noi facciamo! Ma l'Arst non può solo limitarsi ad avere quello che ha: deve riuscire a far scomparire le ferrovie meridionali, deve riuscire a far scomparire le ferrovie complementari, le strade ferrate sarde.

In buona sostanza, noi dobbiamo riuscire a creare un'azienda unica che gestisca il settore del trasporto automobilistico, ricordando anche che cosa è la ferrovia complementare oggi (una gestione per conto dei vecchi padroni, dei Pasquini) e come è diventata quella che è, sulla base di un voto del Consiglio regionale. Quando infatti i Pasquini non riuscivano a pagare i dipendenti, non riuscivano a smuovere nulla, il Consiglio regionale decise la gestione governativa; allora noi dobbiamo anche rivendicare 30 miliardi che vanno alle ferrovie complementari, i 30 miliardi che vanno alle ferrovie meridionali, sommando le une e le altre strade ferrate sarde, perché queste somme devono entrare in quest'azienda unica del trasporto automobilistico.

Ma anche qui ci sono responsabilità, onerevoli colleghi. E' mai pensabile che un Consiglio di Stato abbia a tener sospeso per anni un giudizio se questa gestione governativa sia legittima o no? E' da ben 7 anni, se non ricordo male, fermo al Consiglio di Stato, questo giudizio! Non so quali forze politiche o parapolitiche blocchino il giudizio del Consiglio di Stato, per cui tutte le inefficienze delle ferrovie complementari possono anche esser vere, ma sono anche impossibili a risolversi perchè si gestisce un'azienda che, ipoteticamente, può tornare nelle mani del privato e per la quale io, giustamente, non me la sento di chiedere ulteriori investimenti, se non si chiarisce la natura giuridica di questo rapporto.

Il discorso va fatto anche per quanto

riguarda la Società Traghetti Canguri. Per dare risposta a certe tesi, bisogna qui smetterla col dire delle cose che non rispondono alla realtà: la Regione sarda è intervenuta per la società dei Canguri con un intervento sul terzo esecutivo (non ricordo bene adesso) di 760 milioni. Solo 760 milioni sono l'intervento! Non vi è dubbio che questa società è una società che ha gestito i fondi dell'indennizzo della nazionalizzazione dell'energia elettrica; non vi è dubbio che è una finanziaria che fa il suo gioco, che fa i suoi interessi; non vi è dubbio che ha sufficientemente guadagnato e ha sufficientemente superato le spese che ha avuto in quest'impresa. Ma è un privato e, come privato, una volta che non vede più l'interesse e l'utile, abbandona questo settore; non possiamo noi chiedere alcunchè ad un privato, non abbiamo poteri per fare di più. Può il Ministero della Marina Mercantile (perchè, così come vi è un disciplinare per le concessioni automobilistiche, e la Regione lo rispetta, vi è anche la decadenza e vi è anche il non osta per trasferimenti), non vi è dubbio, dicevo, che il Ministro per la Marina Mercantile possa bloccare fin quando vuole le linee in Sardegna; non vi è altresì dubbio che il Ministero e lo Stato devono, in forza dell'articolo 53, sentire la Regione.

Non vi è dubbio che la Regione non è stata sentita, non vi è dubbio che questa società fa i propri interessi, non vi è dubbio che noi, a cuor leggero, non possiamo acconsentire alla realizzazione di questo piano (che non è il piano della Bastogi, ma nasconde qualche cosa di poco chiaro, perchè è impossibile attuare un collegamento Genova - Gedda con i traghetti misti, ipotizzando chissà quali correnti di traffico turistico, quando lì ci possono essere collegamenti con i "tutto-merci" che ormai il gruppo Bastogi, i Canguri, la società S.p.A. Canguri non possiede più perchè li ha venduti alla Tirrenia). Io dico che c'è qualcosa che si nasconde: forse l'allontanamento di queste navi verso il Golfo Persico, verso i paesi Arabi; fors'anche la vendita, la smobilizzazione o la messa in cantiere di queste navi. Noi abbiamo gli elementi per dire queste co-

se; certo è che , economicamente, la proposta del gruppo Bastogi non risolve il problema della sua gestione, perchè — noi lo abbiamo detto quando li abbiamo incontrati — i conti non tornano. La linea Gedda - Genova è una linea che aumenta il passivo: che possono fare i due Canguri misti che trasportano appena 40, massimo 50 articolati e possono portare 600, 700 e qualche volta anche 1100 persone? Evidentemente non è economicamente possibile questo studio se non per un disegno più vasto, che è la smobilizzazione, la svendita della flotta dei Canguri.

E allora il discorso qualè. La Tirrenia, lo ha detto il collega Piredda, ha impostato un progetto di ammodernamento — ed io non starò a ripeterlo — di navi che ben conosciamo e che è stato pubblicato: ebbene, la prima nave dovrebbero esser consegnata fra circa 3 anni, intorno al 1978 (a febbraio, è scritto), però sappiamo, dati dati che abbiamo controllato — perchè io mi sono preso la briga, come fa qualche altro collega, di andare nei cantieri —, che le navi non sono ancora impostate e le somme non sono ancora tutte disponibili. Per cui noi diciamo che occorreranno almeno 3 anni per avere la prima nave della Tirrenia! La Tirrenia ha venduto la Torres, dico, che era obsoleta, che era superata (non vi è dubbio che si tratta di un'operazione vecchia, anche se è riportata oggi sulla stampa); tutto il parco di navi, passatemi quest'espressione, della Tirrenia è un parco obsoleto, insufficiente, ormai non rispondente più alla realtà, perchè ha fatto il suo tempo, anche se ha dato risposta — in quel momento — ad una situazione drammatica quale era quella denunciata dal collega Fadda nel suo intervento di ieri.

Allora, dove si prendono queste navi? O si comprano dal Giappone (come qualche privato ha fatto, i Magli-Veras, per esempio), oppure bisogna andare al parco della Canguri. La Finmare e quindi il Ministro della Marina Mercantile e quindi la Tirrenia, hanno affittato due navi per 215 milioni mensili ciascuna, a scafo armato, cioè con equipaggio compreso, con contratto che vincola la Tirrenia ad avere tutte le forniture attraverso l'organizzazione della Bastogi (anche le forniture dei viveri, della nafta,

di tutto quello che serve al mantenimento di questi due traghetti); 215 milioni al mese anticipati più 90 milioni per il tutto (merci a scafo non armato, cioè senza equipaggio, senza quei vincoli), questa convenzione dice ancora che la Società Canguri in questo modo si impegna a non fare più concorrenza alla Finmare, a non fare più concorrenza alla Tirrenia.

In buona sostanza, questa convenzione che conosce il cassetto del Ministro della Marina Mercantile, non certo la Regione autonoma della Sardegna; che conosce il Gruppo Bastogi, non certo la Regione autonoma della Sardegna, vincola la società Canguri ad andar via dalla Sardegna — questo per essere chiari —, per cui quando noi diciamo che il Ministro della Marina Mercantile conosce la convenzione perchè in qualche modo la ha approvata, quando noi diciamo che il Ministro della Marina Mercantile può, se vuole, congelare la permanenza delle navi nei porti della Sardegna, non diciamo cosa nè demagogica, nè retorica, ma diciamo cosa reale, perchè solo la possibilità di avere reale capacità di intervento può consentire alla Regione sarda, può consentire al nostro Consiglio regionale di arrivare non alle sovvenzioni, perchè non di sovvenzioni si tratta, ma può consentire alla Regione sarda di obbligare lo Stato ad intervenire, — perchè non si può imbrogliare il Paese, come ha fatto un altro Ministro per la Marina Mercantile quando, credendo di risolvere il problema della crisi dei trasporti, ha inventato le crociere, la flotta delle crociere! Con 15 miliardi di investimenti si dovevano mettere su la Galileo e la Tiziano (non ricordo bene i nomi, ma non importa), due navi del gruppo del Loyd Adriatico e la Regione Sarda, insieme alle altre Regioni, doveva spartirsi 300 giornate — dal 1° giugno al 30 ottobre — di viaggi a 50.000 lire, con l'intervento delle Regioni stesse che potevano abbassare questo costo del viaggio crociera a 25.000 lire. E noi, ogni singola Regione, avremmo dovuto forse tirare a sorte questi 30 o 40 posti giornalieri per darli a chissà chi!

Il Ministro della Marina Mercantile, nonostante la 684 invocata dall'attuale Ministro,

riesce a fare una società "Costa Lauro Finmare" per gestire le crociere, e intanto il Ministro invoca la 684 per dire che non è possibile recuperare le navi dei Canguri ai collegamenti per la Sardegna! Non si trovano dall'oggi al domani, le navi: noi avremo una perdita secca di 7 collegamenti, avremo una perdita secca di 7 collegamenti con i porti della nostra Sardegna. Sì, è vero che il periodo estivo dà grosso traffico, è anche vero che il periodo invernale è deficitario, ma non è vero per quanto riguarda le merci, perchè sono circa 3.000 i carri ferroviari che attendono di varcare il Tirreno attraverso i traghetti delle Ferrovie dello Stato, e sono circa 1.000 quelli fermi a Civitavecchia che aspettano di entrare in Sardegna, e forse un altro migliaio sparsi in tutte le altre stazioni della Repubblica italiana. Quindi il traffico c'è! Certo, bisogna anche tener conto che il traffico, così come è commercializzato, oggi, non è solo quello dei carri ferroviari; vi è il traffico dei contenitori e vi è anche il traffico su gomme, data l'insufficienza della rete ferroviaria della Sardegna, perchè se venissero tutti e mille, io non so, faremmo un treno da Golfo Aranci fino a Porto Torres senza poterlo far scorrere, perchè questa è la realtà, questo è il dato reale. L'insufficienza della rete ferroviaria non può assorbire tutto il carico; in secondo luogo, vi sono altri modi, altri sistemi di containerizzazione, di trasporto, che consentono di fare un servizio più organico e di dare una risposta più organica alle richieste dell'utente.

In buona sostanza, allora, concludendo diciamo che siamo disponibili per tutti i confronti, siamo disponibili per tutti i discorsi, siamo qua a dare responsabilmente atto di quello che la Giunta, l'Assessorato ha fatto, credo con dignità, con modestia, e cercando di improvvisare il meno possibile, soprattutto con molto entusiasmo, consentitemi colleghi, credendo nel dovere che ha un uomo pubblico di dare risposte serie, concrete, non avventuristiche, non illusorie alle popolazioni della Sardegna. Credo che se altro merito non vada riconosciuto a questo Assessore, a questa Giunta nel settore dei

trasporti, debba esser riconosciuto almeno il merito di aver posto sul serio all'attenzione dell'opinione pubblica detto settore come fatto principale, come strozzatura da affrontare senza di che non vi è rinascita, non ci sono nè 588 nè 268, c'è deserto e basta.

PRESIDENTE. L'onorevole Piredda, presentatore della mozione 45, può replicare. Nella replica possono essere comprese le dichiarazioni in merito alle interpellanze numeri 33, 34 e 257.

PIREDDA (D.C.). Signor Presidente, chiedo che venga rispettato lo stesso ordine seguito nell'illustrazione delle mozioni. Avrei dovuto parlare io per primo e mi è stato chiesto dal Gruppo comunista che, per problemi del collega Puggioni, consentissi a che iniziasse loro. Quindi pregherei che si conservasse lo stesso ordine.

PRESIDENTE. Va bene. Allora l'onorevole Macis ha facoltà di replicare per la mozione 46, per le interpellanze numero 6 e 199, ed anche per le interrogazioni numeri 159, 201, 206, 315 e 486.

MACIS (P.C.I.). Onorevoli colleghi, innanzi tutto mi dichiaro insoddisfatto delle risposte relative alle interpellanze e alle interrogazioni, anche se questa dichiarazione mi sembra ingiusta perchè il discorso dell'Assessore ha giustamente sorvolato su queste questioni particolari per dare al problema dei trasporti un giusto rilievo e una giusta dimensione politica. Detto questo...

PUDDU PIERO (P.S.I.). Assessore ai lavori pubblici e trasporti. Vorrei precisare, per dovere di correttezza, che nel mio intervento ho sottolineato l'impossibilità di dare delle risposte puntuali cercando di comprenderle nel discorso più vasto e che mi riserva di far pervenire agli interroganti e agli interpellanti memorie puntuali e precise attraverso gli uffici della Presidenza del Consiglio. Era difficile veramente, mi consenta, dare

risposte puntuali e forse avremmo svilito...

MACIS (P.C.I.). Volevo darle atto dell'impegno del suo discorso, che sarebbe stato riduttivo se limitato all'esame delle interpellanze e delle interrogazioni; però, se questa dichiarazione io non avessi fatto, sarei stato richiamato dalla Presidenza a dichiararmi soddisfatto o insoddisfatto, quindi questo dovevo dire necessariamente. Allo stato quindi sono insoddisfatto, ma è una questione formale, mi creda, collega Puddu; poi sulle questioni di merito avremo occasione di vedere quale è il grado nostro di insoddisfazione per la politica regionale dei trasporti.

Ora a me pare che il dibattito sui diversi documenti che sono stati presentati, e lo dicevo or ora per quanto riguarda la replica dell'Assessore, ha avuto proprio il pregio di andare ben oltre l'esame delle questioni contingenti, pure estremamente importanti quali la rinuncia alla concessione dei servizi di linea da parte della società Linee Canguri, ed altre concernenti i problemi delle punte stagionali, dell'inadeguatezza delle strutture degli scali marittimi ed aerei, dell'insufficienza dei vettori, dell'inadeguatezza dei trasporti interni, cioè tutta la serie dei problemi che sono stati sollevati appunto con le mozioni, con le interrogazioni e con le interpellanze su questo problema. Questioni quindi di grande rilievo, che, al di là degli aspetti più particolari, mettono a nudo la precarietà, le carenze dell'intero sistema dei collegamenti e le conseguenti strozzature sull'economia isolana i cui settori, alcuni in particolare (si pensi al turismo), sono direttamente esposti alla mancanza di un servizio di trasporti interni ed esterni finalizzato al superamento degli squilibri derivanti dall'insularità e da disparità antiche anche nell'ambito di zone diverse.

Sono state ricordate le isole minori di Carloforte e La Maddalena, ma si pensi anche a quelle altre isole nell'ambito della Sardegna che sono le zone interne, e in particolare l'Ogliastra. Si pensi d'altra parte alle conseguenze immediate che derivano dal ritiro

delle navi della società Canguri, il cui trasferimento sulle rotte del Mar Rosso (al quale faceva riferimento or ora l'Assessore) comporta incertezze per quanto riguarda l'occupazione di oltre 700 dipendenti, ma anche una diminuzione in termini reali dei posti disponibili nelle linee da e per la Penisola, diminuzione che non è immediatamente, nei tempi brevi, compensabile con l'entrata in servizio dei nuovi vettori del piano Finmare, nuovi vettori peraltro impegnati e prenotati dalla società Tirrenia non ancora in stato di esecuzione e prenotati senza che vi fosse alcuna partecipazione con le Regioni interessate e in particolare con la Sardegna.

D'altra parte, questa prospettiva lontana e per molti versi incerta dell'ingresso di nuove navi rafforza ancora la posizione di monopolio della società Tirrenia, di quasi monopolio, posizione della quale sono stati criticati i criteri, i mezzi di gestione al limite, a nostro parere, di una compagnia coloniale. Metodi di gestione: qui sono stati ricordati i problemi della sede, i problemi del personale, problemi delle più importanti decisioni, direi, che riguardano l'amministrazione della società che vengono assunte, appunto, come quella dell'aumento del numero dei vettori, senza nessuna consultazione con la Regione sarda, completamente avulse dagli interessi, dalle esigenze della Sardegna. Naturalmente su questi problemi noi potremmo aggiungere altre considerazioni, ma non vogliamo né dilungarci, né eludere quello che ci pare il nodo fondamentale della questione dei trasporti, sul quale ci pare debba essere richiamata l'attenzione della Assemblea. Il nodo è che non esiste una politica nazionale di intervento nei trasporti per la Sardegna, e questa politica dei trasporti non vi è stata finora nemmeno da parte della Regione. Questo è il nodo!

Nel dibattito vi è stata anche una vigorosa denuncia dell'arretratezza del sistema dei collegamenti interni per quanto riguarda la rete ferroviaria, autostradale, la gestione dei servizi pubblici, ma mi pare giusto che siano state sottolineate in questa fase soprattutto le questioni che più direttamente si riferiscono alle compe-

tenze dello Stato e che quindi ci devono permettere di individuare una linea di condotta unitaria secondo la quale muovere una forte, vigorosa rivendicazione nei confronti del Governo nazionale. Ecco: noi dobbiamo avere la consapevolezza che stiamo gettando le fondamenta, stiamo appena iniziando la costruzione di una politica regionale dei trasporti, che finora non vi è stata; molti punti debbono essere precisati, molti obiettivi devono essere resi concreti anche attraverso gli studi e gli approfondimenti indispensabili perchè questa politica divenga una regola di condotta per il governo della Regione e divenga una piattaforma rivendicativa nei confronti del Governo nazionale.

Saranno quindi necessarie specificazioni in momenti successivi. A noi pare che saranno momenti essenziali di questo sforzo, che deve essere intrapreso e di cui questo dibattito costituisce la prima pietra, l'incontro Governo-Regione-Sindacati che dovrebbe essere promosso in analogia a quanto previsto dall'articolo 4 della legge 268 per le partecipazioni statali; l'incontro tra la rappresentanza della Regione e la Commissione trasporti delle due Camere; l'elaborazione di un vero e proprio programma, di un progetto regionale che dovrà essere redatto, come tutti gli altri progetti regionali, seguendo le procedure previste dalla legge 33. E' importante che in questa sede siano stati indicati — e mi pare che su questo vi sia stata una larghissima concordanza — i criteri ispiratori di questa rivendicazione, criteri che sono quelli di ancorarsi saldamente al richiamo, nei confronti dello Stato, del principio di eguaglianza fra i cittadini e fra le diverse parti del territorio nazionale, e di portare a compimento il processo di unificazione del territorio nazionale.

Quanto sia lontana e radicata questa aspirazione può essere testimoniato dalle parole contenute nella relazione al Congresso del Popolo Sardo di Renzo Laconi, tenuta il 6 maggio 1950 (il Presidente certamente ricorda, o era assente giustificato), dove il compagno Laconi, dopo aver ricordato con i dati quale fosse la situazione della rete stradale e della rete ferroviaria, denunciava il mono-

polio dei trasporti marittimi da parte della società Tirrenia. Dopo un ironico accenno, come era suo costume, a questa società, così continuava: "Meriterebbe tuttavia che si esaminasse anche qui quale influenza hanno avuto le tariffe per il trasporto merci e quelle per il trasporto passeggeri, due o tre volte più alte delle tariffe ferroviarie per eguale percorso, sul mancato sviluppo industriale dell'Isola". Queste parole Renzo Laconi pronunciava alla Assise del Popolo sardo 26 anni fa, e mi pare che non abbiano perso di attualità. Potrebbero essere ripetute anche oggi non per negare che progressi siano stati fatti, ma nel senso che ancora non sono stati superati gli squilibri, le disparità che derivano dall'isolamento geografico ed economico e che hanno dei riflessi su tutta la vita sociale, sulla vita culturale, sullo stesso atteggiamento psicologico dei sardi.

D'altra parte la legge sul primo Piano di rinascita, la legge 11 giugno 1962, numero 588, prevede, come è risaputo, all'articolo 12 che le merci trasportate dal servizio traghetti paghino la tariffa ferroviaria calcolata sulla distanza virtuale di 100 chilometri. Però, ecco, quale è stato il limite di questa norma, che evidentemente si collegava a quella rivendicazione del movimento di rinascita? Il limite è stato che non ha trovato una applicazione al di là del servizio dei traghetti delle Ferrovie dello Stato, limitatamente alla sola linea Olbia - Golfo Aranci, con una regolamentazione che tocca i vertici dell'irrazionalità e del paradosso nell'individuazione dei settori merceologici, paradossi che sono stati ricordati anche nel dibattito in Aula. E quindi comprensibile che il forte divario che esiste nelle tariffe per il trasporto delle merci, tra quelle praticate dalle Ferrovie dello Stato e quelle praticate da altre Società di navigazione abbia finito per creare altri squilibri incidendo in maniera notevole anche su alcuni fenomeni contingenti quale l'affollamento in occasione della stagione estiva, affollamento che si riversa non a caso sulla linea Olbia - Golfo Aranci.

Ecco, come risolvere questo problema? Io

credo che noi siamo in ritardo nel prospettare una proposta di carattere generale, anche se delle indicazioni sono state date (e sono state date anche nel corso della passata stagione). Bisogna però qui rilevare come, da parte degli amministratori della Società Tirrenia, vi sia stata la proposta (certamente non geniale, ma insidiosa, per i fini che si vogliono perseguire) della creazione di un *pull* per i trasporti e per le tariffe da e per la Sardegna. Certo, vi è l'esigenza di superare la frantumazione degli interventi, vi è la necessità di creare un sistema unico di tariffe, però dobbiamo dire che, a nostro parere, come linea di tendenza, questa unificazione deve tendere alla applicazione dell'articolo 12 della 588 a tutto il sistema dei trasporti e non, come parrebbe intuirsi in maniera molto facile dalla proposta degli amministratori della Società Tirrenia, nel senso di un livellamento delle tariffe ai prezzi più elevati.

Il problema è che, anche se noi concordiamo, dobbiamo trovare il modo per evitare che le decisioni finali spettino alla società Tirrenia. A questo punto è facile intendere che questo intervento unificante non può essere affidato ad un'unica società di gestione, ma deve farsi carico direttamente il Governo nazionale di assicurare quest'intervento, perchè le finalità che si perseguivano attraverso un rinnovato servizio dei trasporti sono tali che non possono essere ridotte a un problema meramente gestionale. E' lo stesso Governo nazionale, d'altra parte, che deve essere richiamato con molta severità a rispettare l'applicazione dell'articolo 53 dello Statuto, secondo il quale la Regione deve essere rappresentata tutte le volte che si elaborano le tariffe ferroviarie, che si regolamentano i servizi nazionali di comunicazione e di trasporto che in qualche modo interessano la Sardegna. Il problema è che sinora questa norma è stata puntualmente disattesa, mentre è necessario darle attuazione con un'articolazione precisa, con un'articolazione che dia possibilità di intervento reale.

L'esistenza di questa norma nello Statuto dimostra che la centralità del problema dei trasporti era ben presente ai padri dell'Autono-

mia regionale, così come alle forze che promossero il movimento di rinascita, che era presente anche nella fase di attuazione del primo piano di Rinascita. Però quelle indicazioni sono state abbandonate, questo dobbiamo dirlo, credo con senso autocritico da parte della Regione, sono cadute nel corso degli anni e non sono rispettate da parte del Governo nazionale. Ma io credo che non dobbiamo, in tema di rapporti Stato - Regione, farci illusioni laddove la Regione deve difendere suoi interessi, deve tutelare suoi diritti, giustamente non può fare affidamento sullo Stato, ma deve essere innanzitutto essa stessa a basarsi per la difesa delle sue prerogative. Vi è la necessità, cionondimeno, di una forte denuncia delle responsabilità del Governo nazionale, che non ha rispettato il dettato dello Statuto, non ha adempiuto all'obbligo di intervenire che gli deriva dai diritti fondamentali di eguaglianza che abbiamo ricordato e che sono parte fondamentale della nostra Costituzione e dall'impegno statutario e costituzionale a promuovere la rinascita economica e sociale della Sardegna.

Siamo infatti convinti tutti quanti, credo, che senza una nuova politica nazionale e regionale diretta a risolvere il problema dei collegamenti con la Sardegna, attraverso un intervento organico che interessi tutto il complesso delle strutture e delle tariffe, le speranze legate all'attuazione del nuovo piano di Rinascita sarebbero ancora deluse. L'avvio del programma triennale di sviluppo può ricevere un impulso decisivo se sarà collegato a misure che faciliteranno il sistema di comunicazioni innanzi tutto nel settore del trasporto delle merci, ponendoci quindi obiettivi realistici e graduali in questa battaglia e privilegiando il settore del trasporto delle merci come momento fondamentale che dia un reale incentivo alle forze produttive. Se niente sarà fatto, ancora una volta la strozzatura dei trasporti potrà limitare o soffocare le energie che potranno essere mobilitate dalla politica di programmazione. Dobbiamo quindi avere la consapevolezza che ci rivolgiamo al Governo non come questuanti fastidiosi, ma come rappresen-

tanti di cittadini che vivono in Sardegna e che chiedono di essere trattati come gli altri che vivono nella Penisola, che intendono ottenere ciò che altri hanno già ottenuto. Sarebbe grave ed assurdo se a questa rivendicazione si rispondesse in termini di costi e ricavi!

L'onorevole Piredda, nel suo intervento, faceva riferimento a un rapporto ottimale nel settore dei servizi pubblici (mi pare di uno a due tra costi e ricavi). A me pare che questo problema non dobbiamo porcelo noi, anche se si tratta di un discorso estremamente interessante perchè non dobbiamo trascurare che parliamo di un settore, quello dei trasporti, gran parte del quale viene oggi considerato come un servizio sociale e che, come tale, ricade sull'intera comunità. Ecco, non vedo francamente come dobbiamo avere noi questa preoccupazione, se non in fase di seconda battuta, che eventualmente ci dovesse porre questo problema, perchè sarebbe veramente singolare se nel settore dei trasporti si facesse eccezione soltanto per la Sardegna...

PIREDDA (P.C.I.). Mi riferisco a un problema nazionale, non a un problema nostro soltanto.

MACIS (P.C.I.). Certo, certo, complessivo, il problema della Sardegna potrebbe uscire da questi limiti purchè sia rispettato il conto diciamo globale, il calcolo complessivo.

L'economicità, d'altra parte, va sempre valutata tra i costi e i servizi che debbono essere erogati, che si intendono perseguire. Ora, tra questi servizi, tra queste finalità che noi perseguiamo (perchè a questo punto io credo che i conti ritornino, nel rapporto che indicava il collega Piredda), tra le finalità che noi perseguiamo, dicevo, vi è anche quella di chiedere al Governo di metterci in condizione di spendere bene le somme che ci vengono date attraverso gli stanziamenti della 588, della 268 e delle altre leggi nazionali, perchè — senza che si superi la strozzatura dei trasporti — anche quei finanziamenti dello Stato rischiano di essere delle spese per certi aspetti improduttive. Quindi la finalità è quella di promuovere lo svi-

luppo di una Regione che chiede di non essere più, e di non essere assistita in generale, ma di poter vivere con i suoi mezzi, e in questo senso credo si possa valutare l'economicità dell'intervento dello Stato nel settore dei trasporti.

Noi con questo discorso, certo, potremmo dare l'impressione di semplificare in termini estremamente riduttivi questioni che sono invece complesse, nè vogliamo trascurare tutte le difficoltà che vi sono nel rapporto tra lo Stato e la Sardegna, fra la Regione e il Governo, ma ci pare che sinora la Giunta (quando parlo di Giunta ne parlo come organismo collegiale, perchè sono dell'avviso, e insisterò ancora su questo tema, che il problema dei trasporti non possa essere affidato ad un solo Assessore, anche se si dovesse istituire un solo Assessorato ai trasporti, tanto meno a un Assessore che ha altre competenze, proprio per il rilievo, per la centralità che ha nel ventaglio delle proposte politiche della Regione), la Giunta, dicevo, abbia seguito aspetti singoli del problema, che sinora sia mancata proprio quella visione organica che adesso ci sforziamo tutti assieme di ricercare. Talvolta vi sono stati anche degli interventi estemporanei, che potevano essere evitati, ma mi pare di dover rilevare che, nonostante l'impegno individuale dell'Assessore (del quale dobbiamo dargli atto), si siano ottenuti dei risultati ancora oggi del tutto deludenti; e questo proprio per quei limiti, che sono limiti, lo dobbiamo dire con estrema franchezza, di tutto il movimento autonomistico e che non possono essere superati con la buona volontà, con il volontarismo dell'Assessore o dei consiglieri.

Bisogna proprio che da oggi si arrivi alla concezione del problema dei trasporti come elemento guida, come binario sul quale si deve camminare per anni, perchè non è una vertenza certamente che si può chiudere di qui a pochi giorni. E non a caso io credo che, ancora una volta, il movimento dei lavoratori si trovi in una posizione più avanzata della Regione. I marittimi delle linee canguro, i sindacati di tutte le categorie che solidarizzano con i dipendenti di quella società, si battono non

VII LEGISLATURA

CLIV SEDUTA

30 SETTEMBRE 1976

solo e non tanto per la sicurezza del posto di lavoro (anche per questo, certamente; è loro dovere, è una difesa elementare) ma si battono per sollevare il problema dei trasporti della Sardegna con la Penisola. Questa è una delle rivendicazioni essenziali dei marittimi, dei dipendenti della società linee Canguro! Perché se si fosse trattato soltanto del problema della sicurezza del posto di lavoro, se si fosse trattato soltanto di difendere i livelli occupativi, le assicurazioni della Società armatrice fatte proprie dal Ministro per la Marina Mercantile, potevano essere sufficienti, anche se certamente si andava incontro ad un avvenire estremamente incerto quale è quello che deriva dal trasferimento delle navi nel Mar Rosso. Ma, quello che ci pare importante, è che quest'esigenza di difesa elementare, di autotutela del sindacato, sia stata legata ad un problema di grande rilievo politico, di grande momento come quello dei collegamenti tra la Sardegna e la Penisola.

Cagliari e Genova sono oggi presidiate dalle navi della società Canguro, è stata proclamata una giornata di lotta. Vi è un movimento da parte dei lavoratori che certamente ha dei limiti, ma che supera, ecco quello che noi volevamo esprimere, supera il livello al quale è pervenuta la Regione. Una vertenza come quella dei trasporti, d'altra parte, non può essere, — per le cose che sono emerse nel dibattito, nella replica dell'Assessore, — non può essere di pertinenza dei sindacati e tanto meno quindi dei lavoratori del settore dei marittimi; è la Regione che deve essere il punto di riferimento che, partendo da quello che oggi esiste, cioè dalla lotta dei lavoratori del settore, veda un insieme, un collegamento che riesca a unificare le istanze delle categorie produttive di tutti i sardi in quanto tali e senza trascurare gli interessi dei lavoratori emigrati che risentono in maniera particolare, in maniera estremamente acuta del problema dei trasporti.

Ora, la debolezza della Giunta consiste nel fatto che si è mossa a tentoni, priva di una politica organica, senza ricercare appunto un collegamento stabile con il movimento dei lavoratori, con le for-

ze sociali e con gli stessi partiti autonomistici. Non siamo andati al di là della buona volontà, onorevole Assessore; in realtà, occorre lavorare molto per costruire questo movimento, questo fronte capace di suscitare la mobilitazione di massa del popolo sardo, in grado di sostenere una battaglia che è molto difficile e molto importante, vitale per l'avvenire della Sardegna. E' la Regione, quindi, che si deve far carico di questo compito, è la Regione che deve porsi alla testa di questo movimento. Il discorso naturalmente, come già detto, travalica quella che è stato l'attività e l'opera dell'Assessore Puddu; ci troviamo di fronte ad una Giunta di centro-sinistra inadeguata fin dal momento della sua formazione (luglio del '74), superata dal quadro che si è delineato nell'ottobre del '75 con l'intesa autonomistica, sopravvissuta con compiti ben definiti ben precisi alla vigilia delle elezioni, e resa ancora più anacronistica dal risultato del 20 giugno.

In questa situazione, con una Giunta ridotta in queste condizioni, sarebbe ingiusto, oltre che sbagliato, chiedere conto soltanto al compagno Puddu, Assessore non solo ai trasporti ma anche ai lavori pubblici, dell'intero problema dei trasporti e di questa vertenza che deve essere aperta, del movimento che è necessario suscitare. Certo, il compagno Puddu poteva risparmiarci qualche ricorso alla Corte Costituzionale sul traghetto "Reggium" (non so se poi lo abbia fatto, io non lo avrei fatto); poteva risparmiarci qualche intervento, mosso — intendiamoci — da buona volontà, da ottime intenzioni, ma che è parso estemporaneo agli occhi dell'opinione pubblica e talvolta persino eccessivo proprio perché non legato ad un piano di lavoro organico, ad un piano della Giunta. ecco; però, detto questo, e mosse le critiche che anche all'Assessore devono essere mosse, dobbiamo dire che si tratta di una responsabilità che investe in primo luogo la Giunta, una Giunta che si presenta estremamente fragile sul piano politico.

In realtà, a me pare che dalla questione dei trasporti emerga la necessità di superare rapidamente l'attuale quadro politico, lo stato di paralisi, gli scompensi che potranno anche

derivare dal protrarsi di questa situazione che tende a confondersi, nella quale si possono innestare elementi di tensione che possono essere evitati. L'urgenza non nasce da una nostra richiesta, da un nostro desiderio, ma dalla realtà quale si presentava ieri, per restare soltanto al problema dei trasporti, con i drammi umani vissuti sulle banchine di Civitavecchia, di Genova; quale emerge oggi dalla lotta estremamente difficile e dura dei lavoratori dei traghetti Canguri, ai quali, a mio parere, deve andare la solidarietà di tutto il Consiglio; quale emerge quindi dalle attese che vi sono da parte del popolo sardo, da parte dei lavoratori; quale infine emerge da tutti gli altri problemi che oggi non sono in discussione. Da parte nostra noi abbiamo indicato la necessità di dare vita ad una Giunta autonomistica, ad una Giunta di unità fra tutti i partiti autonomistici in grado di assicurare la capacità operativa necessaria per attuare il programma di sviluppo triennale e per avviare la politica di rivendicazione nei confronti dello Stato su alcune questioni di grande rilievo, tra le quali emerge quella dei trasporti, ma anche quella delle servitù militari, dell'estensione e articolazione delle competenze statutarie, oltre a quella della riconversione industriale da portare avanti anche con le altre Regioni in un rinnovato impegno meridionalistico.

La nostra proposta di governo di unità autonomistica ha trovato la significativa e piena adesione dei compagni socialisti, socialdemocratici, degli amici sardisti, degli amici repubblicani e del collega Fadda. Evidentemente queste forze, oltre che dalla volontà di porre fine a preclusione anacronistiche e superate, sono state mosse dalla stessa nostra preoccupazione sulle difficoltà che deriveranno dall'attuazione della politica di programmazione e dall'esigenza di stabilire e rafforzare il rapporto unitario tra le forze autonomistiche. Dobbiamo dire che a nostro parere questa preoccupazione e questa esigenza sono condivise, almeno questa è l'impressione che abbiamo, anche da una parte rilevante della Democrazia Cristiana, anche se il partito dello scudo crociato nel suo complesso risponde

ancora "no" ai comunisti, anche se gli uomini che rappresentano la Democrazia Cristiana si mostrano ancora prigionieri di un passato che è stato ormai travolto dal 15 giugno, dal 20 giugno, dall'avanzare, dall'incalzare dei problemi. *(Interruzione).*

Ma io credo che non sfugga all'onorevole Piredda il fatto che vi è un governo in Italia soltanto perchè, nonostante il rapporto di forze che vi è, il Partito comunista ha deciso, sulla base di una valutazione, l'astensione, proprio per un rapporto di forze che credo non sfugga. Non credo che d'altra parte sfugga che il nostro è l'unico partito che, mi pare, abbia aumentato la sua rappresentanza in Parlamento, mentre lo stesso non possa essere detto dalla Democrazia Cristiana, nonostante vi sia stato un recupero, la tenuta, eccetera. Evidentemente lei potrà essere tra quelli che — lo dirò più avanti nel mio intervento — possono essere indotti ad una cattiva lettura del risultato del 20 giugno, che è quello di una forte avanzata, della continuazione della spinta a sinistra, e certamente di una Democrazia Cristiana che non può essere abrogata, come qualcuno sosteneva (ma fra quelli che volevano abrogare la Democrazia Cristiana credo non ci siano mai stati i comunisti). Ora, a noi non interessa sapere se il "no" che è stato espresso dai rappresentanti della Democrazia Cristiana nel corso delle trattative per la verifica sia un "no" che riscuota il consenso di tutto il partito o di una parte di esso; non interessa sapere se sia più o meno debole, nè quale sia il suo grado di convincimento. Noi prendiamo atto di questo e ne diamo una valutazione politica, una valutazione politica sulla quale ritornerò tra breve.

Quello che a me preme aggiungere in questo momento è che il Governo di unità autonomistica che noi abbiamo richiesto, così come non era una richiesta pregiudiziale — lo abbiamo detto con estrema chiarezza —, rimane un obiettivo irrinunciabile del nostro partito, della nostra azione politica, perchè la richiesta di un Governo di unità tra le forze autonomistiche non risponde agli interessi e alla logica del Partito comunista, ma alle necessità del

VII LEGISLATURA

CLIV SEDUTA

30 SETTEMBRE 1976

popolo sardo, alle difficoltà e complessità di un processo di effettiva rinascita dell'isola, che esige quindi il massimo di unità tra le forze e tra i partiti autonomistici. Il Governo che noi chiediamo, di unità tra le forze autonomistiche, non è quindi un espediente tattico, ma è un obiettivo che rimarrà anche se dovessero mutare i rapporti di forza tra i partiti. Ciò che tuttavia ci pare di dover sottolineare in questa nostra proposta è l'esigenza, la necessità dell'unità tra le forze autonomistiche, non perchè noi vogliamo sottovalutare le differenze profonde che esistono fra i diversi partiti e soprattutto le differenze che dividono e che ancora divideranno per molto tempo ancora forse noi e la Democrazia Cristiana, ma perchè questi punti, che sono rilevanti soprattutto sul piano dell'ideologia, si attenuano nell'azione concreta, tendono a smorzarsi, talvolta addirittura cadono completamente, si annullano, giungendo quindi a convergenze significative quando sono in gioco i problemi fondamentali del progresso e dello sviluppo della Sardegna.

La storia del Consiglio regionale di questi ultimi due anni sta a dimostrare che, tutte le volte che sono stati in gioco i problemi della programmazione, i grandi temi della rivendicazione autonomistica, si è sempre arrivati ad una convergenza tra tutte le forze autonomistiche. Ora, questo patrimonio unitario che abbiamo costruito tutti assieme, che non è nostro, così come crediamo non sia di questo o di quell'altro partito, questo patrimonio noi crediamo debba essere non solo conservato, ma che esistano le condizioni in questo momento per un ulteriore arricchimento, per ulteriori passi in avanti. Ci rendiamo conto della diversità delle proposte che sono state fatte dai diversi partiti, non ci sfuggono le differenze fra quanto sosteniamo noi e quanto sostengono i compagni socialisti e gli altri partiti, e quanto invece viene sostenuto dai democristiani (e, ripeto, non mi interessa sapere con quale grado di convincimento). Noi non abbiamo nessun interesse a smorzare, a eliminare questa differenza che esiste evidentemente. Quello che però crediamo di dover fare è di cer-

care di vedere, anche nelle proposte diverse, quello che può unire ancora queste forze, quello che può consentire di fare dei passi in avanti.

Mi pare sia interessante vedere che, nonostante queste diversità tra le diverse proposte, non vi sia una sostanziale contraddizione, perchè mi pare esista comune aspirazione, non solo — come dicevo prima — alla conservazione, ma all'arricchimento di questo patrimonio unitario. Oggi, d'altra parte, esiste un quadro politico ed istituzionale che sollecita l'ampliamento dell'area del consenso, che estende la sfera di partecipazione all'esercizio del potere a parti sempre più ampie e diverse della società. Questa è una linea di tendenza che interessa tutto il nostro Paese a livello nazionale, ma che interessa in modo particolare, in maniera precisa e diretta la Sardegna, e il riferimento d'obbligo a questo proposito è la legge 33 che, per limitarci ai principi generali che io voglio soltanto richiamare e che sono ben noti ai colleghi, assegna un ruolo centrale al Consiglio regionale nella formulazione degli indirizzi della programmazione, istituisce organismi comprensoriali, quindi allarga la distribuzione del potere con compiti non formali, ma estremamente pregnanti nella preparazione e attuazione dei programmi economici e dei piani urbanistici, stabilisce il metodo del confronto tra le forze politiche e le forze sociali.

Io questi principi, che certamente non sfuggono ad alcuno dei colleghi, ho voluto richiamare proprio per mettere in rilievo come oggi vi sia un quadro estremamente vario, un quadro che rende superati oggettivamente i rapporti tradizionali che si riferiscono ad una logica e ad una divisione dei poteri di stampo settecentesco, se riferite all'iniziatore della teoria della divisione dei poteri, o di stampo ottocentesco nell'attuazione, per rifarci al secolo più recente. Vi è in atto invece un processo di riappropriazione dei poteri che già erano delle Assemblee e che sono stati sottratti, per tutta una serie di fatti storici sui quali abbiamo avuto occasione anche di soffermarci in questa Assemblea, dal potere ese-

cutivo.

Vi è, d'altra parte, anche un ampliamento della sfera dei poteri del Consiglio regionale, mentre altri organismi irrompono sulla scena istituzionale, come gli organismi comprensoriali. Ecco, di fronte a questo quadro estremamente mosso, il "no" della Democrazia Cristiana, non motivato da differenziazioni politiche sui problemi concreti, sui problemi che riguardano la Sardegna, può apparirci come un tentativo di estrema difesa di posizioni di potere. Ma nella valutazione politica dell'atteggiamento del partito di maggioranza non ci pare di dover trascurare il fatto che esso è sintomo delle contraddizioni che vi sono all'interno del partito stesso, del permanere delle forze che credono possibile un'attuazione della 268 che veda divise le forze autonomistiche, di gruppi che interpretano il voto del 20 giugno in chiave di rivalsa, quindi di arretramento sul piano politico. Io non vorrei che fra questi, come dicevo prima, vi fosse il collega Piredda... Né può mancare, in questo momento, chi si illude dei dati che in questo periodo possono leggersi sulla stampa e che dovrebbero documentare una ripresa produttiva che è molto effimera e che certamente non riguarda né la Sardegna né il Mezzogiorno, che sono invece in questo momento investiti in pieno dalla crisi economica, che rischiano di vedere trasformarsi la crisi in un arretramento storico, un arretramento dopo il quale saranno necessari decenni perché possa accennarsi nuovamente ad una ripresa.

Ecco, da questa situazione di crisi che travaglia la Sardegna, dai problemi della rivendicazione autonomistica, dai problemi della riconversione industriale che bisogna porre oggi con urgenza, con rapidità, senza perdere tempo, emerge la necessità inderogabile, indilazionabile di ricercare l'unità tra le forze autonomistiche; la massima unità possibile senza cedimenti, ma anche (questo è stato il nostro atteggiamento) senza pretese massimalistiche, pretese che poi coincidono con quelle che portano al cedimento, perché finiscono per prefigurare un quadro politico ar-

retrato come quello attuale, che invece tutti diciamo di voler superare. La massima unità possibile deve essere ricercata e deve essere ritrovata nel grado migliore. E' chiaro che, per noi, la più adeguata per rispondere alle attese del popolo sardo, alle esigenze poste dal movimento dei lavoratori è quella del governo di unità autonomistica, ma ciò non ci esime anche dal ricercare quest'unità ad un grado diverso, anche se non è questo il massimo che a noi parrebbe necessario ed indispensabile per avviare l'effettiva rinascita della Sardegna. Sarebbe quindi grave la responsabilità di quelle forze o di quei gruppi che in qualche modo potrebbero ostacolare questo processo.

Questo non significa che noi non comprendiamo il travaglio, il contrasto che vi può essere; travaglio all'interno dei singoli partiti, delle diverse forze politiche, però crediamo che in questo momento dovere principale delle forze autonomistiche sia quello di lavorare per costruire molto rapidamente un quadro politico più avanzato e dare vita ad una nuova intesa autonomistica. I problemi incalzano, e necessita dare risposte non soltanto adeguate ma anche rapide, perchè a questo punto il problema dei tempi credo che divenga un problema di sostanza: rinviare oggi le risposte significa fare incancrenire il problema. Rinvii, dilazioni, non solo non sarebbero capiti, ma rischiano a questo punto di fare aggravare il quadro complessivo della situazione economica e politica.

Ora, tra i problemi che certamente urgono, incalzano — e il richiamo ci proviene dalla lotta dei lavoratori in questi giorni nei porti di Genova e di Cagliari —, vi è appunto quello dei trasporti, per i quali io credo che siamo tutti convinti di non poter fare progressi senza che vi sia una gran mobilitazione di tutte le forze politiche, di tutte le forze sociali. La vertenza dei trasporti quindi, signor Presidente ed onorevoli colleghi, dobbiamo impegnarci a portarla avanti innestandola nel grande filone delle rivendicazioni autonomistiche, tra le grandi tappe fondamentali, quali quella della conquista del nostro libero e autonomo ordinamento, quella dell'impegno

statuale a promuovere la rinascita economica e sociale dell'Isola, quella della sua attuazione nelle leggi 588 e 268. Il problema dei trasporti è fondamentale e si inquadra appunto in questo filone.

Collocandoci in tale prospettiva oggi dobbiamo chiedere con forza l'effettiva unificazione del territorio nazionale perchè sia resa reale e concreta l'aspirazione dei sardi alla rinascita e al progresso dell'Isola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Piredda.

PIREDDA (D.C.). Io volevo replicare all'Assessore Puddu Piero, se fosse possibile; se non chiedo troppo, signor Presidente...

PRESIDENTE. Non è nelle facoltà del Presidente fare il prestigiatore. In questo momento posso solo garantirle la presenza della Giunta. Continui, prego.

PIREDDA (D.C.). A me va bene anche l'Assessore Puddu Mario, come persona.

Signor Presidente, credo che nel riprendere la parola sulla mozione dei trasporti di cui abbiamo ampiamente discusso nei giorni scorsi, io, come è stato detto dalla Presidenza, debba dichiarare innanzitutto la soddisfazione o l'insoddisfazione a proposito delle risposte ad interpellanze ed interrogazioni. E' difficile dichiararsi soddisfatti delle risposte che sono venute, perchè in effetti, oltre a girare attorno al problema, non mi pare che siano intervenuti dei fatti tali o degli interventi tali da darci garanzie per le prospettive future; quindi direi che — quanto meno — dobbiamo dichiararci parzialmente soddisfatti, quasi insoddisfatti. So che sono formule non rituali, ma non credo che ci si possa dire completamente soddisfatti dal momento che, in maggioranza, non possiamo dichiararci insoddisfatti.

Ma veniamo al discorso che abbiamo affrontato come mozione. Qualcuno si è chiesto se noi stessimo parlando, al di là di quello che era stato proposto con le mozioni, solo del problema dei Canguri. Io devo ricordare al

collega Macis, anche se non è presente in questo momento, che nella mozione del gruppo democratico cristiano non si parlava soltanto dei Canguri: si partiva dal problema dei Canguri, ma si affrontava l'intero problema dei trasporti. Quindi noi non abbiamo mai ritenuto e non riteniamo che l'Amministrazione regionale, il Consiglio regionale debbano discutere dei trasporti soltanto quando succedono i fatti di emergenza che puntualmente si verificano nel mese di agosto. Anzi, abbiamo ampiamente sottolineato nella mozione, e nel mio stesso intervento di illustrazione della mozione, che sarebbe ora di finirla di parlare con episodicità, con frammentarietà del problema dei trasporti.

Abbiamo ampiamente sostenuto che il problema dei trasporti è un problema permanente, essenziale, preliminare ad ogni altro tipo di discorso, di sviluppo relativo alla nostra Isola. Abbiamo anche cercato di dimostrare che cosa il problema dei trasporti interni nella Sardegna rappresenti, che cosa sia in effetti in rapporto all'assetto territoriale, in rapporto all'assetto urbanistico e abbiamo anche cercato di dimostrare che cosa il problema dei trasporti rappresenti nei confronti della possibilità dello sviluppo turistico, dello sviluppo industriale, dello sviluppo agricolo della nostra Isola. Allora non è soltanto il problema dei Canguri, il problema delle Ferrovie dello Stato, il problema dell'Arst, il problema dell'Alitalia, ma è il problema nel suo insieme, è il complesso problema dei trasporti interni ed esterni all'Isola, è il problema della politica dei trasporti.

Io ho lamentato, nell'illustrare la mozione (forse era una mia sensazione, ma in effetti non è poi una sensazione), che la Regione sarda non ha ancora avuto una seria politica dei trasporti e tutto quel che è avvenuto non è avvenuto per caso; tutto quello che è avvenuto è conseguenza diretta della mancanza di una reale politica dei trasporti. Non è un caso che il piano delle Ferrovie dello Stato, quello dei 400 miliardi, quello dei 50 miliardi, questo dei 2.000 miliardi hanno riservato, come il prossimo di 4.000 miliardi riserverà, alla Sardegna soltanto briciole e co-

VII LEGISLATURA

CLIV SEDUTA

30 SETTEMBRE 1976

munque certamente non interventi che risolvano un qualche problema di fondo; certo continueremo ad avere pennellate nelle facciate delle stazioni, avremo sperimentazioni di sistemi di controllo del traffico straordinari (nel piano dei 2.000 miliardi è detto che si sperimenta un sistema di TCC, non so com'è, non ricordo bene come lo chiamino, che è l'unico in Italia), ma, se mi è consentito dirlo, non sono questi gli interventi che si richiede la rete ferroviaria della Sardegna. Quindi, dicevo, non è un caso se le ferrovie dello Stato fanno un piano raddoppiando la Decimomannu - Cagliari, pur non essendo questo il più importante dei problemi della rete ferroviaria in Sardegna; non è un caso se il progetto esecutivo del raddoppio della Cagliari - Decimomannu non consente nemmeno la futura elettrificazione, perchè ha strutture che consentono delle velocità inferiori ai 140 chilometri orari, perchè ha, per esempio, quei raggi di curvatura di cui abbiamo parlato inferiori a 750 metri, che non consentono l'adozione di tecniche e di macchine, di materiali che siano moderni. Non è un caso! Noi non dobbiamo in un certo senso lamentarci con nessuno, se non con noi stessi, se queste cose avvengono.

Quindi, l'osservazione che ho fatto nell'illustrare la mozione che il mio Gruppo ha presentato al Consiglio, debbo ancora sottolinearla, nel senso che voglio con questo stimolare l'amministrazione, la Giunta, il Consiglio, la maggioranza, le opposizioni a cambiare, direi, atteggiamento nei confronti di questo tipo di problema, appunto assumendolo come problema centrale, prioritario, assolutamente precedente ogni altro discorso di sviluppo. Quindi non un discorso di tipo congiunturale, ma di tipo essenziale; il rapporto tra Stato e Regione non può essere risolto, secondo me, onorevole Assessore, mi consenta e mi consentano gli amici del Gruppo comunista, invocando l'articolo 3 della Costituzione o invocando l'articolo 53 dello Statuto o ancora invocando l'articolo 12 della 588, perchè queste, secondo me, sono pie petizioni di principio che non trovano riscontro nella realtà. Occorre un altro

tipo di discorso, cioè occorre il discorso che incida sulle scelte che fa lo Stato, così come quando noi ci riferiamo (e lo hanno fatto tutti gli oratori che sono intervenuti) al problema dei Canguri: certo, è giusto dare la solidarietà ai lavoratori dei Canguri che lottano per la conservazione del posto di lavoro, ma dobbiamo stare attenti, perchè dobbiamo precisare che cosa è che vogliamo. Ed io, se mi è consentito dire quello che penso, dirò che vorrei la sparizione dei Canguri dalle linee di traffico da e per la Sardegna, perchè ritengo che non ci sia spazio per le iniziative private in questo servizio di trasporto. Non c'è spazio ed è inutile invocare l'articolo 12 della 588 sulle distanze virtuali, perchè io credo che quello che dobbiamo invece invocare sia che le Ferrovie dello Stato assumano la totalità dell'esercizio delle linee di traffico da e per la nostra Isola. Altrimenti il chiedere che quando si fanno le tariffe ci chiamino è una cosa che, secondo me, non sta nè in cielo nè in terra, perchè sappiamo quale è la nostra possibilità di incidere in un discorso che riguardi le efficienze aziendali. La Società Traghettoni dice: io nel 1975 ho perso nell'esercizio delle linee da e per la Sardegna la somma di 3 miliardi di lire, nonostante praticassi prezzi alti. Se il Governo o l'autorità pubblica vogliono intervenire ad amministrare i prezzi, devono dire "il disavanzo te lo copro io". Ma noi siamo contrari a che lo Stato intervenga a coprire disavanzi di privati!

Quindi non l'invocazione dell'articolo 3 della Costituzione e nemmeno dell'articolo 53 dello Statuto. Sì, io posso certamente apprezzare e apprezzo lo sforzo dell'Assessore Puddu, il quale prevede ed elabora uno schema di decreto del Presidente della Repubblica sulle norme di attuazione relative all'articolo 53 dello Statuto; io apprezzo questa buona volontà ma, secondo me, non è con la consultazione che noi risolviamo i nostri problemi. Il metodo deve essere quello dell'affermazione operativa del principio secondo il quale, nelle relazioni di traffico da e per la Sardegna, le tariffe sono quelle praticate dai vettori che operano a terra per eguale distanza.

VII LEGISLATURA

CLIV SEDUTA

30 SETTEMBRE 1976

Questo è il principio; non vogliamo che ci consultino, perchè noi voteremo sempre contro l'aumento delle tariffe, ma ciononostante l'aumento delle tariffe avverrà. Invece il discorso è che, se un cittadino per percorrere 400 chilometri da Milano al Sud, da Reggio Calabria verso Nord, spende 10.000 lire, ebbene anche i sardi devono spendere 10.000 lire, non di più! Il principio della consultazione, mi sia consentito, è un fuorviare, un non affrontare il problema.

Il rapporto tra Stato e Regione in materia di trasporti deve riguardare una serie di competenze o di esercizio di competenze. Abbiamo detto che esistono servizi di preminente interesse nazionale, che esistono servizi di interesse nazionale, che esistono servizi di interesse locale. Bene, credo che noi dobbiamo contrattare con lo Stato non tanto una consultazione nell'esplicazione delle competenze, ma una delega di esercizio di competenze, perchè diverso è che noi veniamo consultati dal fatto che noi esercitiamo le competenze amministrative. Per intenderci, fino a quando noi non eserciteremo effettivamente le competenze amministrative dello Stato sulle ferrovie concesse, sui 30 miliardi che lo Stato spende non utilmente o non del tutto utilmente nella gestione delle Ferrovie complementari sarde, delle strade ferrate sarde, questo tipo di controllo noi non potremo esercitarlo, non potremo averlo, se non, ripeto, esercitando per delega le competenze dello Stato.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. C'è la 480.

PIREDDA (D.C.). Certo, la 480, la 382, certo, ma è su questo piano, onorevole Assessore, che occorre muoversi, non invocando nè l'articolo 3 nè l'articolo 53 del nostro Statuto.

PUDDU PIERO (P.S.I.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Sta costruendo un discorso su un presupposto sbagliato.

PIREDDA (D.C.). Dicevo che nel rapporto

tra Regione e Stato (e lo cito perchè lo diceva anche il collega Macis) i problemi sono ampi, e direi di portata straordinaria, ma noi non abbiamo mai avuto un corretto rapporto tra Stato e Regione in termini di difesa degli interessi dei sardi. Direi che forse ha fatto eccezione la presidenza Dettori nell'impostare un discorso corretto di rivendicazione da parte della Regione dell'esercizio di alcune competenze; dopo la contestazione Dettori, noi non abbiamo mai avuto un giusto rapporto con lo Stato, così come, sul piano della ristrutturazione industriale (e riprendendo il discorso che ha fatto il collega Macis) noi non possiamo accettare nè le tesi del Governo e nemmeno le tesi dei sindacati. Le tesi del Governo che sono di un certo tipo e le tesi dei sindacati sono quasi coerenti e puntano soprattutto alla difesa dei livelli occupativi nel Nord Italia, ma mi dovrebbe saper dire la Giunta regionale se si difendono e se si ricostituiscono nel Nord Italia tutti i posti di lavoro che sono entrati in crisi con la spesa di 6.000 miliardi; mi dovrebbe saper dire cosa si potrà fare in Sardegna quando torneranno i nostri emigrati, se noi spendiamo le risorse di tutto lo Stato per ricostituire lo stesso numero di posti di lavoro che l'Italia aveva nel Nord Italia.

C'è un problema, quindi, di rapporto complessivo, globale, fra Stato e Regione che abbia come occasione permanente la verifica del nostro star bene nella comunità nazionale quanto ai trasporti, quanto ai servizi, eccetera, eccetera. L'Assessore ha richiamato con scandalo gli interventi della Cassa per il Mezzogiorno nella zona di Ottana, ma io debbo dire che neanche questo avviene per caso, e qualche responsabilità l'abbiamo anche noi perchè, se prima ancora di fare la legge 33 (che dichiara che il metodo della programmazione è il metodo ordinario dell'azione della Regione) avessimo fatto una qualche ipotesi di piano regionale dei trasporti, certamente non ci saremmo trovati alla sprovvista. E' stato detto che abbiamo "inventato" Ottana, ma non è vero, onorevole Assessore, che le industrie si localizzano dove pare e piace agli imprenditori, perchè il caso di Ottana è invece un caso opposto

di giusta imposizione della localizzazione, a mio giudizio, da parte della classe politica. Quando noi, classe politica, o chi c'era (io non ero e forse non lo sono neanche adesso classe politica), imponiamo una scelta di localizzazione territoriale, dobbiamo muovere tutti gli altri strumenti coerenti con questa scelta, quindi quando la classe politica impose Ottana, chi impediva, che si facesse, perchè non è stato fatto un discorso sull'assetto territoriale della Sardegna centrale, sui mezzi di trasporto che dovevano essere nuovi? Non poteva non esserci la ferrovia nella direttrice Ottana, forse per Abbasanta; l'Assessore contesta che sia Abbasanta, ma quale altra proposta è stata fatta dall'Assessorato (in quel periodo non c'era lei), quale altra proposta è stata fatta per l'ipotesi del servizio ferroviario?

Quindi gravissima carenza: la nostra di non aver elaborato una proposta di piano dei trasporti regionale che evitasse il discorso degli interventi straordinari della Cassa per il Mezzogiorno! Io ho letto — e mi sovviene per questo suo riferimento — una notizia sulla stampa secondo cui il Ministro Ruffini, Ministro nazionale dei trasporti, in una intervista a "Il Corriere della Sera" circa un mese fa, parlando del problema dei collegamenti marittimi da e per la Sardegna, diceva di aver interessato la Cassa per il Mezzogiorno per completare le infrastrutture nel porto di Olbia. Credo che sia un pochino dovuto anche a nostra carenza nella visione degli interventi della Cassa per il Mezzogiorno nella nostra Isola se un Ministro nazionale si fa parte diligente di una cosa di cui invece dovremmo occuparci noi. Nel rapporto tra Stato e Regione noi dobbiamo avere una maggiore diligenza nell'elaborare le proposte e nel farle avanzare. E' stato detto che, circa il problema esterno dei trasporti (mentre io credo che sia auspicabile l'affermazione della prospettiva di una gestione, direi quasi in monopolio, da parte delle Ferrovie dello Stato a mezzo traghetto in tutte le relazioni di traffico interessanti la Sardegna), si potrebbe anche verificare l'opportunità che vada avanti l'ipotesi che è emersa, non so se su proposta Tir-

renia o di altri, di un *pull* di vettori che gestisca il complesso delle linee esterne alla Sardegna.

Certamente potremmo anche verificarlo noi: dobbiamo farci carico di che cosa costi e che cosa significhi la creazione di un *pull* di questo genere, perchè se è conveniente, coerente al discorso che fa la Sardegna, io credo che potremmo anche accettare questa come un'ipotesi transitoria; ma sia ben chiaro che la costituzione di un *pull* di trasporto non può che avere come punto centrale ed esclusivo (anche come sede legale, come sede amministrativa) la nostra Isola, perchè se non avverrà questo continueremo a lamentare quello che avviene oggi, apparendo anche provincialisti. I giovani diplomati degli istituti nautici della Sardegna, se vogliono navigare devono andare sulle linee transoceaniche (petroliere, navi private), perchè non trovano alcuna possibilità di inserimento presso nessuno dei vettori operanti nei porti sardi (che come è noto, formano gli equipaggi esclusivamente con personale dei porti della Penisola). L'ho detto nell'illustrazione della mozione: noi avremmo potuto avere 2.000 emigrati in meno, con un monte salari circolante in Sardegna di svariate decine di miliardi all'anno, quindi con una vitalizzazione della nostra economia, se solo avessimo avuto un minimo di attenzione a questo tipo di problema.

A proposito del *pull* dei trasporti dicevo che può anche essere esaminato se convenga, se, soprattutto c'è l'impegno, per volontà dello Stato, a non praticare le tariffe virtuali. L'articolo 12 della 588 è certamente un grande articolo, però, al limite, noi possiamo accontentarci anche della non virtualità della distanza, bensì della distanza effettiva; se tra Cagliari e Palermo di mare ci sono 401 chilometri, le tariffe siano di 401 chilometri non sul mare ma sulla terra, così come avviene fra tutte le città italiane. Quindi, un *pull* che si impegni a praticare le stesse tariffe del trasporto ferroviario sulle distanze effettive, potrebbe anche essere verificato, sempre che — naturalmente — non implichi nessun impegno di spesa da parte della Regione, pur richiedendo

la Regione l'esercizio delle competenze e delle funzioni amministrative da parte dello Stato su questo *pull*.

Sul piano interno (l'abbiamo detto nell'illustrare la mozione, lo ribadiamo), stimoliamo ulteriormente la Giunta, e per essa l'Assessore, ad assumere iniziative coraggiose, vivaci nei confronti di chi di competenza, per far sì che siano corrette le gravi inadempienze dello Stato nei confronti della Regione sarda in materia di reti ferroviarie sia principali che in concessione. Lei, onorevole Assessore, ha detto nel suo intervento che cosa hanno fatto per cambiare (io direi che cosa abbiamo fatto); ma non mi interessa nemmeno citare l'ordine del giorno a) o l'ordine del giorno b) che tutte queste cose sono soltanto adempimenti formali, quindi inutili. Mi interessa invece sottolineare che cosa abbiamo realizzato, perché dobbiamo misurarci sulle cose che realmente abbiamo fatto, non sui documenti che scriviamo. Quindi, onorevole Assessore, quando speriamo di non dover ridiscutere con intensità il problema dei trasporti, venga a dirci che cosa la Giunta ha ottenuto, non che cosa ha fatto! A noi non interessa sapere quanti viaggi ha fatto.

Io, onorevole Assessore — perché me la sono procurata, perché la Regione negli uffici non ha niente, manco il bilancio della Tirrenia, non solo quello dei Traghetti —, ho anche la relazione che riproduce tutti gli interventi delle Ferrovie dello Stato in Sardegna in questo dopoguerra; la documentazione ce l'ho. Non mi interessa sapere quanti viaggi fa lei a Roma, o il Presidente Soddu; mi interessa sapere che cosa risolvete, che cosa realizzate, a che cosa siete arrivati!

Dicevo che, nei confronti dello Stato, il nostro stimolo nei suoi confronti e nei confronti della Giunta è perché si risolvano le ingiustizie del passato. Innanzitutto, lo dicevo nell'illustrazione della mozione, la principale rete ferroviaria sarda deve essere classificata di categoria A) (i tecnici sanno che cosa vuol dire); se noi riusciremo a risolvere la classificazione di categoria A) dovranno certamente spendere qualche centinaio di

miliardi, ma questo significherà la possibilità di elettrificazione immediata. Noi dobbiamo perseguirla, l'elettrificazione, altrimenti avremmo un sistema di trasporti diverso dal continente; non solo, ma quando le Ferrovie dello Stato faranno le gare di appalto per i materiali, il materiale che circola in Sardegna non sarà dell'appalto delle grandi linee nazionali, ma sarà invece appartenente all'appalto delle linee minori, quindi avremo anche qualitativamente, in senso particolare, una categoria ed una qualità. Dice il collega Isoni che mandano i rifiuti, non lo so, comunque è sicuro che nell'approvvigionamento dei materiali, la Sardegna, in quanto non rientra nella categoria A), non fa parte degli appalti di rilievo, ma fa parte degli appalti di scarso rilievo.

L'ottenimento di una rete che abbia la classificazione in A) permetterebbe la revisione dell'andamento altimetrico (perché bisogna puntare su richieste precise); l'andamento altimetrico della rete ferroviaria sarda è una delle più grosse strozzature alla velocità commerciale, assieme al problema delle curve. Noi non chiediamo, lo ripeto, la velocità della linea Firenze - Roma, che costa 1.000 miliardi e che comporta possibilità teoriche di velocità di 250 chilometri orari; ma chiediamo i 150 di possibilità teorica, che poi saranno velocità assai inferiori, quelle commerciali. Ma è possibile che non riusciamo a spuntarla nemmeno in questa direzione della variazione altimetrica? Non possiamo noi aspettare che ci risolvano tutto il problema in una volta, perché nel primo programma dei 2.000 miliardi non c'è per lo meno la revisione del tracciato in senso altimetrico, in senso funzionale di 20 chilometri (non dico di 400, dico di 20 chilometri, a testimoniare che siamo in cammino verso un ammodernamento della struttura). Ma quel pezzo che si riammodernava nasce antiquato! Lei chieda, onorevole Assessore, ai tecnici: il raddoppio della Cagliari - Elmas nasce antiquato, con un sistema preelettrificazione, e lei sa che l'elettrificazione è già una cosa antica nelle Ferrovie dello Stato italiano.

VII LEGISLATURA

CLIV SEDUTA

30 SETTEMBRE 1976

Sugli altri piani, onorevole Assessore, dei trasporti interni, c'è il vecchissimo discorso del ripristino delle competenze. Questa confusione, questa commistione nei bacini di traffico tra i vari soggetti deve essere superata; deve avvenire un riordinamento, perchè se non ci sono duplicazioni di officine, c'è personale male utilizzato. Mi sia anche consentito, chiudendo o riprendendo quel discorso che l'Assessore faceva sulle localizzazioni industriali, dire che, quando si fa la localizzazione di Ottana, la colpa è nostra se ci sono operai che partono da Guspini, che partono da Alghero, che partono da Portoferrero e che fanno, a fronte di otto ore in fabbrica, sei ore di viaggio. La colpa è nostra, o la colpa è di chi ha determinato questo tipo di assunzioni, perchè anche lì c'è un certo clientelismo; i lavoratori del mio paese, che dista 30 chilometri da Ottana, non hanno trovato posto, mentre lo hanno trovato gli operai di Guspini, che dista 80 chilometri in più rispetto al mio paese, come lo hanno trovato gli operai di Alghero, perchè anche lì ci sarà stata qualche scelta sbagliata (se fosse D.C., sarebbe clientelare; siccome non è D.C., bisogna trovare un altro nome, sarà forse anche questa progressista).

Ma in queste linee, onorevole Assessore, se lei esamina il rendimento, non dico il rapporto tra costi e ricavi, perchè siamo da 1 a 600 (per ogni lira incassata si spendono 600 lire, quindi altrove rapporto da 1 a 2, che potrebbe essere, come ho detto, il massimo considerato ottimale), anche lì occorrerebbe verificare e occorrerebbe contrattare con le organizzazioni sindacali un diverso assetto. Non possiamo continuare ad andare avanti con *pullmann* che viaggiano con tre persone! Ci sono linee nelle quali il complesso dei passeggeri trasportati in un mese è di 20 persone; non venti persone al giorno, no, ma 20 persone, 20 biglietti singoli in un mese. Altrimenti il discorso degli sprechi del sistema, della ristrutturazione dei servizi, del miglioramento del rapporto, noi non lo faremo mai. Torniamo al discorso che avevo fatto, come esemplificazione, della linea Villacidro,

Guspini, Gonnosfanadiga, Pabillonis, San Gavino, che tiene impegnati 12 *pullmans* giornalieri, con un carico di 24 persone: è uno spreco, perchè basterebbe convogliare il traffico sulla stazione di San Gavino e di Pabillonis, dove corrono, come ho detto, 19 coppie di treni al giorno utilizzati al 30 per cento della potenzialità, per avere un miglioramento del sistema, e le risorse potremmo certamente orientarle verso utilizzi migliori.

Occorre una serie di accorgimenti, di studi, ecco, mettiamoci a studiare; fatelo questo piano regionale dei trasporti, verificate tutti questi problemi. Siete voi, Giunta, siete voi dirigenza che dovete fare queste cose, non non possiamo certamente fare niente.

Quanto al problema delle competenze istituzionali, ha detto il collega Macis che lui non vede bene la permanenza di un solo Assessore, se non ha capito male, che si occupi di traffico. Ebbene, io debbo dire, mi si passi l'espressione, "Dio ci guardi dal dividere le competenze del settore trasporti in più Assessori"! Si fa un discorso a livello nazionale di un riordinamento delle competenze dei trasporti, oggi divise in quattro Ministeri, perchè vi sia un unico responsabile; non si capisce una politica differente dal Ministro dei trasporti, perchè il Ministero dei lavori pubblici si occupi della viabilità (quindi problema interconnesso, interdipendente, venga trattato da una pluralità di persone). Ecco, io mi auguro semmai che un Assessore solo si occupi dei trasporti. L'Assessore attuale "fa" i lavori pubblici, i trasporti e non so che cosa altro. Semmai, quindi, ci augureremmo che venga scissa la competenza dei trasporti da qualunque altra competenza, e finalmente potremmo chiedere a chiunque sia Assessore un impegno un po' più vivace ed attento su questo che riteniamo fondamentale.

Il collega Macis ha preso le mosse da questa considerazione per introdurci in un campo un po' più vasto dell'adeguatezza della Giunta come strutture e come politica, come formazione e come maggioranza che la sostiene. Io credo, naturalmente, di dover dire che questo tipo di discorso ha una serie di

pecche, ha una serie di artificiosità, ma siccome è un po' usuale che, quando si fanno interventi, soprattutto in coincidenza con particolari momenti politici, ci si richiami al quadro generale, anche io brevemente mi richiamerò al quadro generale. La Democrazia Cristiana ritiene la Giunta non inadeguata sul piano politico; inadeguata sul piano dell'organizzazione, della strutturazione, questo sì. Sul piano politico, invece, non comprendiamo il discorso, e non comprendiamo nemmeno molto il discorso del superamento dell'intesa. La Democrazia Cristiana sarda ha dato dimostrazioni nel passato, senza voler essere la prima della classe (spero che non abbia sempre la mania di apparire la prima della classe), ha dato dimostrazione di non grettezza politica, di non chiusura politica.

Il discorso sull'intesa, il discorso sulla non chiusura, il superamento del cosiddetto integralismo della Democrazia Cristiana è avvenuto in quest'aula subito dopo le elezioni regionali del 1974, che vedevano una Democrazia Cristiana vittoriosa, non una Democrazia Cristiana perdente; quindi, da partito che vinceva le elezioni regionali, in coerenza con l'evoluzione dei tempi e della società ed anche riconoscendo l'evoluzione non irrilevante che il Partito Comunista ha subito in Italia (perché non bisogna non sottolineare i passi in avanti, l'evoluzione, la trasformazione profonda e radicale che c'è nel partito comunista, una volta rappresentante unico della sinistra, oggi non più unico rappresentante della sinistra, ma, come si dice, scavalcato a sinistra da altre forze, che quindi si muove in una logica non più di totalmente estrema sinistra), superando quindi il cosiddetto integralismo, riconoscendo i passi avanti fatti dal Partito Comunista, la Democrazia Cristiana aderì all'ipotesi di un nuovo rapporto tra le forze politiche all'interno di questo Consiglio, e si diede origine così al processo che si conclude con il documento dell'intesa.

Oggi ci viene chiesto il superamento della intesa, ma sulla base di quali elementi? Noi non riteniamo esistano elementi che portino ad un superamento dell'intesa, ad un superamento

che voglia dire che i comunisti, dall'appartenenza ad un'intesa che supera il vecchio rapporto tra partiti in Consiglio, diventino presenti in Giunta, diventino presenti in maggioranza. Noi non lo facciamo questo discorso per integralismo, ma per coerenza con l'ipotesi che noi abbiamo dello Stato, cioè per l'ipotesi fondamentale dello Stato parlamentare, secondo cui deve esistere una maggioranza che esercita il potere, che esercita gli indirizzi elaborati dall'Assemblea. Anche questo è un passo in avanti: nel passato gli indirizzi, i programmi e le linee programmatiche le elaboravano le maggioranze; oggi, con la legge 33, con il discorso sull'intesa, abbiamo detto che il Consiglio è competente ad elaborare le linee direttive, i principi fondamentali dell'operato, ma, dopo questa elaborazione nella quale ci possiamo riconoscere tutti, a prescindere dalla maggioranza, esiste un momento attuativo. Ed è nel momento attuativo che si scompone o si ricompone il metodo, nel senso che esiste una maggioranza che lo attua ed un'opposizione che ha una sua funzione essenziale e fondamentale, che controlla l'esercizio della funzione di attuazione delle linee fondamentali.

Quindi, collega Macis, non si può parlare di inadeguatezza di questa Giunta sul piano generale soltanto perché la Democrazia Cristiana, nonostante il parere dei partiti laici, dei socialisti, dei socialdemocratici e dei repubblicani, ritiene di dover ancora dire che noi, Democrazia Cristiana, per rispondere al nostro elettorato, per rispondere alla nostra vocazione, per essere coerenti con la nostra idea dello Stato, dobbiamo dire di "no" ad un sistema assembleare dove non esiste più un rapporto tra maggioranza ed opposizione. Non potete dire che le cose non vanno bene soltanto perché noi continuiamo ad affermare questo principio. La Democrazia Cristiana ha dimostrato disponibilità a rivedere tutto ciò che è rivedibile, dal discorso sulle istituzioni al discorso anche sulla Giunta, anche al rapporto all'interno del Consiglio nella elaborazione dei principi fondamentali dell'amministrazione, ma più di questo direi che

VII LEGISLATURA

CLIV SEDUTA

30 SETTEMBRE 1976

la Democrazia Cristiana non possa fare. Noi lasciamo agli amici socialisti il predicare che è assolutamente necessario che i comunisti non si avvantaggino dell'essere comandati dell'essere oppositori, dei benefici dell'influenza sul Governo e dei benefici della guida della opposizione. Lasciamo che siano gli amici socialisti a dire, come ha detto il collega Farigu ieri sera, che soltanto con un Governo che veda assieme tutti i partiti che si riconoscono nella Costituzione, soltanto con questa formula è il progresso.

Noi continuiamo, forse per ottusità, forse per analfabetismo politico, magari di ritorno, a ritenere che il progresso sia più possibile laddove esistono delle distinzioni di ruoli, laddove esista una non compartimentizzazione di chi elabora i principi e di chi non partecipa all'elaborazione, dove esiste una distinzione tra chi esegue i principi comunemente elaborati e che emergono dalla società che ci esprime tutti e chi controlla il modo nel quale vengono eseguiti. Noi riteniamo che il progresso possa venire di più con questa formula anziché con la formula dell'Assemblea.

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

ISONI (D.C.). Sarò molto breve, anche perchè i colleghi che mi hanno preceduto hanno ampiamente sviscerato il problema.

L'Assessore nella sua lunga disamina del grave problema dei trasporti, ha sottolineato le deficienze che questo importante e vitale settore presenta. Devo anche rilevare che egli non ha certo lesinato giuste e severe critiche ai vari Governi nazionali e regionali che si sono succeduti negli anni, ai quali governi per vari lustri hanno partecipato e tuttora partecipano direttamente e indirettamente anche gli uomini di parte socialista, ed è bene non dimenticarsene, perchè altrimenti sembrerebbe che il nostro Assessore stia precipitando fresco fresco da una nuvola e che non sappia nulla di ciò che è accaduto qui e fuori di qui

fino ad oggi. Io do atto all'Assessore ai trasporti del fatto che da qualche mese a questa parte si è seriamente sforzato ad agitare le acque nelle quali indisturbatamente navigano le sorti di imprese pubbliche e private, di corporazioni esose e anacronistiche e di consorterie sindacali che, a Napoli come a Civitavecchia come a Genova, sistematicamente discriminano i lavoratori sardi, che vengono notoriamente emarginati e scacciati attraverso metodi di marca coloniale, così come ha rilevato prima di me l'amico Piredda; e l'utente sardo è trattato troppo spesso come profugo indesiderato, scomodo e fastidioso.

Debbo un plauso alla Giunta Soddu per avere, in breve volgere di tempo, tentato di mettere a fuoco lo scottante problema e allo stesso tempo non posso sottacere il silenzio che, fino ad oggi, ha fatto riscontro alle nostre segnalazioni tradotte in interrogazioni ed in interpellanze fin dall'estate del 1975, ossia dal momento nel quale ne abbiamo avuto l'opportunità; interpellanze e interrogazioni formali alle quali mi pare troppo sovente è stata data scarsa rilevanza e alle quali si è creduto in troppi casi di rispondere con il più assoluto silenzio. Quindi, dietro la precaria situazione nella quale ci dibattiamo, sono collocate le responsabilità di tutti, dei Governi centrale e regionale, delle maggioranze, delle opposizioni e degli stessi sindacati.

Prendo atto della volontà della Giunta di affrontare in maniera completa, organica, sistematica il nodo relevantissimo dei trasporti marittimi, aerei, ferroviari e stradali che fino ad oggi ha contribuito a ritardare e frustrare la crescita economica, civile, democratica e autonomistica del popolo sardo. Pertanto, mi dichiaro parzialmente soddisfatto.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 17.

La seduta è tolta alle ore 13 e 35.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Capo Servizio

Dott. Irene Zurrida