

CCXLVIII SEDUTA

MERCOLEDÌ 3 NOVEMBRE 1982

Presidenza della Vicepresidente CARDIA

i n d i

del Presidente GHINAMI

I N D I C E

Comunicazioni del Presidente	1
Dichiarazioni della Giunta regionale sul problema dei trasporti e successivo dibattito:	
BAGHINO	3
OFFEDDU	18
BERLINGUER	20
ATZENI	36
OGGIANO	39
Disegni di legge (Annunzio di presentazione) ..	1
Elezione di un Segretario del Consiglio regionale:	
(Votazione segreta)	3
(Risultato della votazione)	3
Interpellanze e Interrogazioni (Annunzio)	2
Sull'ordine del giorno:	
GIANOGGIO	2
COGODI	3

venuti alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

“Anagrafe all’utenza degli alloggi di edilizia residenziale pubblica, sovvenzionata ed agevolata, e del relativo patrimonio abitativo”. (277)

“Approvazione dello Statuto della IX Comunità montana denominata “Del Nuorese”. (278)

“Costituzione in Comune autonomo con denominazione “Santa Maria Coghinias” della frazione di Santa Maria Coghinias del Comune di Valledoria”. (279)

“Ricostituzione in Comune autonomo con denominazione “Quartucciu” della frazione di Quartucciu del Comune di Cagliari”. (280)

La seduta è aperta alle ore 17 e 15.

DEMONTIS, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 14 ottobre 1982, che è approvato.

Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono per-

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Giunta regionale ha presentato, in attuazione dell’articolo 24 della legge regionale 7 gennaio 1977, n. 1, l’elenco delle deliberazioni adottate dalla Giunta nelle sedute del 10, 15 e 30 giugno, del 9, 13, 27 e 30 luglio e dell’11 agosto 1982.

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

DEMONTIS, Segretario:

“Interrogazione Buzzanca - Puggioni con richiesta di risposta scritta sulla tentata rapina degli stagni Tortanelle e Saline nel progetto ‘Olbia 2’ ”. (572)

“Interrogazione Cogodi - Raggio - Corrias - Orrù sul previsto blocco delle opere di ammodernamento e potenziamento del porto di Cagliari”. (573)

“Interrogazione Atzori Villio - Battolu - Berlinguer - Pischedda, con richiesta di risposta scritta, sulla bitumazione della strada S. Barbara-Castiadas-Costa Rei”. (574)

“Interrogazione Melis sulla nomina di un ingegnere dirigente del Corpo dei vigili del fuoco nella provincia di Nuoro”. (575)

“Interrogazione Atzori Villio - Satta Sebastiano - Pischedda - Corrias sui criteri di erogazione degli interventi sulla siccità”. (576)

“Interrogazione Atzori Villio - Battolu - Sechi - Saba Antonio, con richiesta di risposta scritta, sulla gestione dell'acquedotto di Costa Rei”. (577)

“Interrogazione Puggioni - Buzzanca sull'iscrizione di studenti stranieri alla Facoltà di Medicina”. (578)

“Interrogazione Pischedda - Pintus - Mulleda - Barranu, con richiesta di risposta scritta, su gravi irregolarità che sarebbero emerse nella compilazione delle graduatorie dei medici specialisti relative ad alcune USL della provincia di Nuoro e sul tentativo di alcuni laboratori privati di monopolizzare la gestione delle analisi cliniche”. (579)

“Interrogazione Anedda, con richiesta di risposta scritta, sugli immobili acquistati dalla Regione negli anni 1981-1982”. (580)

“Interrogazione Atzori Angelo sulla drammatica situazione dei trasporti nella provincia di Oristano”. (581)

“Interrogazione Offeddu, con richiesta di risposta scritta, sui gravissimi danni causati alla Bassa Baronia dalla ridotta utilizzazione del ponte sul Cedrino”. (582)

Annunzio di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

DEMONTIS, Segretario:

“Interpellanza Pischedda - Barranu - Cogodi - Marras - Battolu - Berlinguer sul piano nazionale stralcio per le strade statali e sull'atteggiamento dell'ANAS sul piano triennale delle strade statali 1979-1981”. (350)

“Interpellanza Ladu - Oppi - Secci - Zurrù sulle gravi conseguenze derivanti alla Sardegna a seguito dell'accordo CEE sulla riduzione della produzione di fibre sintetiche”. (351)

“Interpellanza Chessa - Anedda - Murru - Offeddu sui contributi ai concessionari di linee ordinarie”. (352)

“Interpellanza Berlinguer - Pischedda - Battolu - Cogodi - Schintu sullo stato dei trasporti in Sardegna”. (353)

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare l'onorevole Gianoglio. Ne ha facoltà.

GIANOGLIO (D.C.). Presidente, per chiedere che venga iscritto all'ordine del giorno il disegno di legge n. 273 sulle graduatorie regionali dei giovani assunti con la 285.

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

PRESIDENTE. Vorrei sapere se sulla richiesta dell'onorevole Gianoglio ci sono obiezioni.

Ha domandato di parlare l'onorevole Cogodi. Ne ha facoltà.

COGODI (P.C.I.). Il Gruppo comunista si associa, dichiarando contestualmente di rinunciare ai termini per la presentazione della relazione.

PRESIDENTE. Se nessuno ha obiezioni da fare sulla richiesta di Gianoglio, includiamo all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge n. 273.

**Votazione a scrutinio segreto per l'elezione di un
Segretario del Consiglio.**

PRESIDENTE. Il Consiglio deve procedere all'elezione di un Segretario in sostituzione dell'onorevole Medde, eletto Vicepresidente del Consiglio. Il 5° comma dell'articolo 6 del Regolamento stabilisce che nelle elezioni suppletive, quando si debba coprire un solo posto, è eletto chi, al primo scrutinio, abbia raggiunto la metà più uno dei voti; se nessun candidato abbia riportato la metà più uno dei voti si procede al ballottaggio tra i due candidati che abbiano riportato il maggior numero dei voti.

Si proceda alla votazione a scrutinio segreto.

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	53
votanti	34
astenuti	19
maggioranza	18
schede bianche	3

Hanno ottenuto voti: Mura Giuseppe, 31.

Viene quindi proclamato eletto Segreta-

rio del Consiglio l'onorevole Giuseppe Mura.

(Hanno preso parte alla votazione: Asara - Atzeni - Atzori A. - Baghino - Becciu - Boi - Carrus - Castellaccio - Casula - Demartis - Demontis - Dettori - Erdas - Floris M. - Floris S. - Gianoglio - Ladu - Loretto - Mela - Melis - Moretti - Mura - Offeddu - Oggiano - Oppi - Pigliaru - Pili - Puddu - Rojch - Saba B. - Secci - Soddu - Spina - Zurru.

Si sono astenuti: Atzori V. - Barranu - Bottolu - Berlinguer - Cardia - Cogodi - Corrias - Marras - Muledda - Orrù - Pintus - Pischredda - Puggioni - Saba A. - Satta G. - Satta S. - Schintu - Tamponi - Uras).

**Dichiarazioni della Giunta regionale sul problema
dei trasporti e successivo dibattito.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: dichiarazioni della Giunta regionale sul problema dei trasporti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore dei trasporti.

BAGHINO (D.C.), *Assessore dei trasporti.* Onorevole Presidente, colleghi consiglieri, nel complesso mondo dei trasporti non possiamo non considerare quanti ostacoli abbia arrecato allo sviluppo della Regione la sottovalutazione di molti problemi, la cui risoluzione non solo si sta dimostrando più importante di quanto potesse supporre, ma sta aparendo nella più cruda evidenza che essa costituiva altresì il logico presupposto della risoluzione di tanti altri.

Non voglio dilungarmi sul passato, ma è sintomatico di un modo di pensare che era corrente il fatto che siano occorsi 30 anni di autonomia perché fosse costituito l'Assessorato dei trasporti. Prima di allora era considerato l'appendice di questo, ora di ora quell'altro Assessorato col chiaro scopo di dosare sapientemente le competenze quando si ritenevano squilibrate, a volte senza alcun nesso di affinità. Sono riflessioni che ricorrono e che non hanno il carattere dell'originalità, ma che si rinnovano man mano che il tempo sedimenta su di

esse l'esperienza di fatti sempre nuovi, come la congiuntura economica che stiamo vivendo con i suoi aspetti multiformi, anomali e inusitati. E' fra le sue pieghe che abbiamo trovato la certezza che non si può parlare del problema dei trasporti limitandosi al solo aspetto settoriale: i trasporti, in ispecie per i territori decentrati e a basso reddito, non costituiscono un comparto neutrale alle variabili economiche. La Sardegna, in effetti, ha ripercorso lo stesso sentiero che il pensiero economico aveva tracciato già da molti decenni. E' improprio affermare che la Regione non si rese conto fin dal suo sorgere della vitale importanza dei trasporti, ma non ne intuiva appieno la loro natura incentivante ed il più delle volte indispensabile al mantenimento delle intraprese cui si era artificialmente dato vita con gli incentivi monetari.

I trasporti erano considerati staticamente importanti di per sé stessi, ma non era chiara la visione dinamica per cui, senza una autentica rete efficiente di collegamenti, era vano ed illusorio attendersi un qualsiasi processo di industrializzazione. Sono state sufficienti le prime bufere di un certo rilievo per dimostrare quanto questo timore fosse fondato. Ed i risultati sono impietosamente di fronte a noi.

Si dirà che le carenze infrastrutturali del sistema economico sardo non sono limitate alla scarsità dei trasporti; è anche vero, però, che le altre infrastrutture necessarie allo sviluppo sono riconducibili in modo più o meno diretto alla causa remota dei trasporti. Per cui nel sistema sardo, caratterizzato prima di tutto dalla sua insularità, essi assumono un carattere di assoluta rilevanza e predominano sugli altri fattori che ostacolano il decollo della nostra economia. Alla decadenza delle attività tradizionali si è sommato nel recente passato il precoce declino delle nuove intraprese, in una sorta di processo cumulativo del quale non abbiamo ancora visto il fondo.

Ciò perché non erano stati valutati in tutta la loro portata i nessi che intercorrono fra il sistema dei trasporti con il sistema produttivo e le aree di scambio. Le prime a farne le spese, come si è detto, sono state le attività che si fon-

davano sullo sfruttamento dei settori tradizionali, come le industrie estrattive e l'agricoltura. Esse, infatti, sono contraddistinte dalla rigidità della localizzazione, nel senso che è loro preclusa la possibilità di mobilitare gli impianti per posizionarli in aree più favorevoli in rapporto alla dinamica dei mercati. La loro marginalizzazione è diventata così ineluttabile nello stesso momento in cui un efficace sistema di trasporti non si è fatto carico di avvicinarle con un più favorevole andamento dei costi agli sbocchi commerciali.

Il discorso si fa ancora più complesso per i nuovi insediamenti industriali, i quali, vinto il disagio dell'insediamento con le provvidenze compensative, si sono trovati a competere di un sol colpo con industrie già affermate e con costi di gestione sicuramente inferiori. Lo svantaggio iniziale ha contribuito in due modi a porli su un piano di cronica inferiorità rispetto a quelli della terra ferma: direttamente attraverso un aumento del prezzo di vendita dei beni prodotti, indirettamente attraverso l'impossibilità di conseguire un volume della produzione ottimale e un dimensione aziendale sufficiente.

Lo svantaggio, naturalmente, non è uniforme per tutti i settori; è inferiore per i grandi stabilimenti a ciclo integrale, come la chimica di base, il cui degrado va imputato per la massima parte a fattori di altra natura. Diventa incolmabile per le industrie manifatturiere, quelle a più alto contenuto di lavoro, alle quali la programmazione economica si era affidata per promuovere la diffusione sul territorio della occupazione delle unità lavorative che venivano espulse dai settori in crisi. In un caso e nell'altro non si prescinde mai dal fattore trasporti. Ben lo sanno i piccoli imprenditori che, in un recente convegno, hanno sollecitato un'inversione di tendenza nella politica di incentivazione, con la formulazione di una nuova politica che si fondi sul miglioramento e su ipotesi di sviluppo più aderenti alla realtà.

Quanto ho detto, anche se in termini fin troppo sintetici, non può essere considerato un'opinione, in quanto si basa su fatti, su indicazioni di operazioni frontali e sulle ana-

lisi dei bilanci delle aziende, sul consuntivo che la crisi economica si è fatto carico di presentarci in termini reali, con disoccupazione e serrata delle aziende.

Viene spontanea, a questo punto, la domanda sulla ricerca delle responsabilità, non tanto di ordine personale (tanto siamo sicuri che, comunque, chi ha operato ha fatto nel solo intento di arrecare vantaggi alla propria regione) quanto a livello di sistema, per non incorrere negli stessi errori e costruire in termini più corretti la politica del futuro.

Da parte della Regione dobbiamo riconoscere che può essersi commessa l'ingenuità di trasporre sul territorio modelli aziendali che non erano nostri, nella speranza che avrebbero prodotto gli stessi risultati che producevano in territori più fecondi e meno decentrati. Ma non bisogna dimenticare che molte provvidenze provenivano da leggi statali, per cui è impensabile che si dovessero attendere le condizioni ideali per l'investimento, per spendere fondi a rigida destinazione, che una volta persi non si sarebbero mai più recuperati, in una situazione in cui la miseria è la norma e l'emigrazione la via per sopravvivere.

Le responsabilità fondamentali, dobbiamo riconoscere, sono da ascrivere a ben altri livelli, anche perché con la più buona volontà la Regione non poteva, come non potrà in futuro, disporre di finanziamenti sufficienti per predisporre l'attrezzatura di trasporto necessaria a garantire un minimo di uguaglianza con le altre Regioni e un minimo di competitività alle proprie attività.

D'altra parte non è pensabile che si possa ritornare, ogni volta che si parla di trasporti e di Sardegna, a concetti che sono ormai universalmente condivisi in politica così come in dottrina. Quando si pensa (e la televisione ne fa vanto) che si costruiscono opere imponenti affidandole alle tecniche più ardite dell'ingegneria, per abbreviare solo di qualche minuto il viaggio degli automobilisti settentrionali, sorge spontanea la domanda se la Sardegna possa essere ancora considerata una parte dell'Italia. Data la particolare temperie culturale del momento, per non ingenerare equivoci,

voglio precisare che non si pone da parte nostra alcun problema di frazionismo. Noi ci riconosciamo in questa comunità nazionale, per la quale abbiamo lottato, combattuto e sofferto. Sembrerebbe che si ponga, invece, per lo Stato nazionale un problema di ripudio di fatto della comunità sarda, nel momento in cui rinuncia ad un suo scopo precipuo che è quello di rendere omogeneo il suo territorio e promuovere l'uguaglianza fra tutti i suoi cittadini. E quando si parla di uguaglianza s'intende andare oltre la semplice tecnica di perequazione dei redditi, per sconfinare nel più ampio contesto della solidarietà nazionale, nella quale dovrebbero trovare accoglimento i profondi mutamenti che le sempre nuove esigenze sociali e culturali hanno inciso nella società sarda. Molti ostacoli si sono frapposti in passato per realizzare intorno a questo tema un'unitaria e uniforme coscienza autonomistica. Soprattutto a livello istituzionale gravi indecisioni hanno suscitato le non definite competenze in materia dell'ente Regione, cui ha fatto riscontro l'impossibilità di fare riferimento a puntuali provvedimenti legislativi, la frammentarietà dei poteri dello Stato dispersi in più dicasteri, un quadro almeno indicativo della programmazione nazionale, l'affidamento del servizio dei trasporti ad organismi non controllati dalla Regione.

Per questo, una volta dimostrato che l'argomento è di interesse vitale per la Sardegna, occorre ricercare lo spirito aggregante che ha pervaso le più grandi battaglie autonomistiche in un rinnovato clima di concordia regionale, che ci porti tutti uniti a difendere la nostra causa e a non demordere finché non troverà un favorevole accoglimento. Come dirò più diffusamente in seguito, la nostra vertenza deve tendere a elaborare una strategia globale della programmazione, nella programmazione degli obiettivi e nella scelta dei mezzi per raggiungerli. Non è ulteriormente tollerabile la pratica dell'intervento singolo, sconnesso e indipendente dalla logica complessiva che deve presiedere ad ogni sana politica di programmazione che voglia raggiungere risultati.

Signor Presidente, cari colleghi, mi è sembrato doveroso esporre queste enunciazioni

di carattere generale per inquadrare il problema in tutta la sua portata, conferendogli il peso che lo colloca fra le condizioni indispensabili per invertire il ciclo negativo, con un disegno strutturale profondamente modificato rispetto al passato. Scendendo a qualche dettaglio cercherò di rappresentare al Consiglio problematiche specifiche, e lo stato dei trasporti che interessano la Sardegna.

Credo che chiunque voglia parlare di trasporti in termini generali non possa non dividere in due momenti il problema che riguarda la Sardegna. Per comodità di intervento dividerò in due parti e affronterò in due parti l'intervento parlando separatamente di trasporti esterni e trasporti interni.

I trasporti esterni, pure in assenza di un rigido quadro di programmazione che ha comportato certamente sprechi di risorse, sono andati aumentando negli ultimi vent'anni ad un tasso di incremento abbastanza sostenuto. Fino a questo momento il dispositivo costituzionale ha trovato applicazione — io dico — solo sulla carta (non lo dico io, ma lo ha ribadito la Conferenza Regionale dei Trasporti; e provengono inoltre, questi riconoscimenti, da esplicite indicazioni sulla esigenza di realizzazioni da parte di consensi nazionali e internazionali. E mi riferisco a riconoscimenti che provengono dalla 684, dalla 17, dalla risoluzione della V Commissione nella Conferenza Nazionale dei Trasporti). L'infrastruttura dei trasporti, come già si è detto e qui si ribadisce, non può che avere matrice nazionale. La Sardegna non può essere considerata solo un peso per la comunità nazionale. Dopo tutto, se tante persone si sobbarcano spese e titaniche fatiche per venire in Sardegna, quest'Isola deve pur avere qualcosa di bello. Consideriamola pure la seconda casa dei nostri connazionali più fortunati, seppur non aggiungiamo molto alla loro ricchezza, almeno rintempriamo le loro membra e disintossichiamo i loro polmoni. Le cale della Sardegna hanno ospitato, fin dagli albori della storia, migliaia di navi in difficoltà, contribuendo ai progressi della navigazione e alla sicurezza delle rotte. La nostra posizione strategica è stata d'altra parte notata

dalle autorità militari. La Sardegna sacrifica alle esigenze della difesa nazionale centinaia e centinaia di ettari del suo territorio senza praticamente avere in cambio neppure un ringraziamento. La continuità territoriale prima che un diritto nostro rappresenta un dovere per lo Stato; proprio perché ad esso spetta il compito di rendere massima la funzionalità del territorio, che è uno degli elementi costitutivi ed essenziali della sua stessa entità di persona giuridica. La mobilità delle cose e delle persone, così come per il resto del territorio, la deve garantire lo Stato, perché rientra nella logica dei suoi compiti. Neanche per un momento ci sobbarcheremo compiti che non ci spettano.

Vi sono poi da considerare gli effetti indotti dalle migliorate condizioni di trasporto e il loro influsso sulla produzione e sul reddito che crea effetti moltiplicativi sulla domanda.

Per quanto concerne l'organizzazione attuale del servizio, trova applicazione, seppur parziale, l'articolo 53 dello Statuto della Regione sarda, per cui il Ministero dei trasporti, per quanto riguarda il settore aereo o il Ministero della marina mercantile per quanto riguarda i servizi svolti dalla Tirrenia, inviano i programmi dei vettori con scadenza periodica per il prescritto parere della Regione, in merito a modificazioni dei servizi e delle relative tariffe.

Le società operanti sulle linee aeree predispongono due programmi dei propri servizi, uno per l'autunno-inverno e uno per la primavera-estate, intensificando, assolutamente in modo insufficiente, i voli per il periodo estivo. Questi programmi vengono esaminati dall'Assessorato che fa le relative osservazioni, chiedendo, se del caso, le opportune modifiche. Negli ultimi tempi il controllo si è ridotto comunque ad una pura formalità, in quanto le variazioni richieste dalla Regione, sempre supportate da considerazioni tecniche, sociali e spesso condivise dai Ministri, sistematicamente vengono disattese. Le società tendono, infatti, ad anteporre la logica della utilizzazione dei veicoli su rotte remunerative piuttosto che redigere i programmi in funzione della necessità

dei sardi. I voli, pertanto, se si esclude la linea di Roma, evidentemente remunerativa, sono collocati prevalentemente al centro giornata, quando i velivoli rimarrebbero inutilizzati, dopo che hanno percorso le linee più appetibili. Il disagio del cittadino sardo risulta evidente in quanto non gli è possibile programmare la propria giornata come la norma (partenza al mattino e rientro serale); in conseguenza alla scarsa funzionalità degli orari il sardo deve sobbarcarsi le maggiori spese derivanti dal pernottamento in Continente, con tutti i relativi oneri sia in termini monetari che in termini di tempi morti.

Per quanto riguarda i servizi marittimi esistono due situazioni completamente diverse riferibili ai diversi periodi dell'anno: quella che presenta caratteristiche straordinarie si verifica durante il periodo estivo, quando la domanda di trasporto diventa esuberante in conseguenza del notevole flusso di turisti. Negli ultimi anni questa domanda, localizzata fra i mesi di giugno e settembre, è cresciuta in misura considerevole, raggiungendo la punta del 15 per cento rispetto agli altri anni per i passeggeri e del 20 per cento per le auto al seguito.

In termini assoluti i passeggeri trasportati nell'81 ammontano a circa 3 milioni. Rimane indeterminabile la domanda inevasa, così come non è quantificabile l'effetto dissuasivo che può provocare sul turismo la scadente qualità del servizio. In altre parole non è dato sapere quante persone verrebbero in Sardegna se le navi fossero in numero maggiore e se non obblighessero i passeggeri a viaggiare in condizioni subumane. A differenza del settore aereo le modifiche al programma proposte dall'Assessorato vengono in parte accolte; occorre pervenire ad un accoglimento totale in quanto la parte inevasa va probabilmente a soddisfare bisogni non primari di altre Regioni.

E' necessario — secondo noi — il ricorso a tipologie di navi più specializzate ad adattamenti repentini della domanda, avendo riguardo alla qualità del servizio offerto.

Il settore del trasporto merci potrebbe subito sensibilmente migliorare con una coordinata razionalizzazione, che fra l'altro definisca con maggiore precisione i rispettivi ruoli

dell'ammortamento pubblico e di quello privato. La maggiore offerta di servizi sarebbe peraltro vanificata se per tempo non si pensasse al contemporaneo e contestuale potenziamento delle nostre infrastrutture ricettive. Sembra certo che le operazioni di scarico di certe merci tradizionali comportino sei volte il tempo delle stesse operazioni svolte nei porti del Mare del Nord. La legislazione che regola la materia pone molti ostacoli alla speditezza dei finanziamenti: quella sui porti ha raggiunto quasi il secolo, le incertezze sulle attribuzioni creano conflitti di competenze che sfociano nello stallo, le strutture esistenti sono interessate da un incessante processo di degrado e presentano lacune che hanno dell'incredibile; le carenze dei porti di Cagliari, di Olbia, di Porto Torres, di Golfo Aranci, anche in termini strutturali e ricettivi, credo che non abbisognino di un commento in quest'Aula. Rimarrebbe pur sempre il problema di quanto pagare per le varie componenti di costi connessi al trasporto. Anche il più perfetto sistema di riorganizzazione bisogna pensare che non eliminerà mai completamente le condizioni di inferiorità legate all'insularità della Sardegna, né per intero il differenziale di costi in rapporto al trasporto via terra. Al maggior costo monetario si aggiungono poi una serie di limitazioni oggettive alla mobilità, che influiscono negativamente sulla organizzazione dell'apparato produttivo, traducendosi a loro volta in altre categorie di costi. E qui ritorna il quesito posto dalla continuità territoriale sotto forma di problema delle tariffe. La collettività nazionale deve per noi sobbarcarsi la parte di maggior costo, determinata dalla particolare condizione geografica della Sardegna per quanto concerne i trasporti di prima necessità, come già abbiamo avuto modo di dire. I documenti ufficiali hanno ampiamente accolto la tesi della continuità territoriale, ma le difficoltà sorgono quando dal generico si passa a quantificare l'entità reale dei livelli tariffari.

Per il servizio aereo, ad esempio, non si fa distinzione fra la Sardegna e resto d'Italia se non per le linee che hanno un più alto contenuto sociale, come l'Alghero-Roma e la

Cagliari-Roma, per le quali il Ministero ha accolto il principio proposto dall'Assessorato di una tariffa scontata ad oggi di circa il 30 per cento. In ogni caso le cifre raggiunte sono insostenibili per una utenza alla quale non sono offerte alternative al mezzo aereo e che si serve dello stesso usualmente per le normali esigenze di mobilità collegate prevalentemente alle esigenze del proprio lavoro.

Relativamente alle tariffe praticate dalla Tirrenia si deve osservare che l'Assessorato era riuscito a bloccare più volte le richieste di aumento palesi, anche se non sono stati impediti aumenti mimetizzati derivanti dalla differenziazione tariffaria tra periodo estivo e periodo invernale, nonché tra residenti e non residenti.

La questione tariffaria, come si vede, più che a criteri di equità serenamente determinati con validità nel tempo è affidata ad una sorta di contrattazione nella quale gioca un ruolo determinante l'elemento del caso, come, ad esempio, può essere la formazione culturale del Ministro del momento o la sua sensibilità ai problemi delle Isole o ad altre cose che preferisco tacere.

Resta così un ampio margine di indeterminazione e indecisione che compromette la formulazione di un qualsiasi piano, vuoi a livello di unità aziendale, vuoi a livello di sistema; mentre l'azienda della terraferma può prevedere l'andamento dei costi e le aspettative dei ricavi su parametri facilmente reperibili, fondando su di essi la propria strategia, risulta difficile per un'azienda sarda, in aggiunta a queste difficoltà logiche, proiettare nel futuro il costo del trasporto, così come per l'Assessore, per la Giunta regionale risulta defatigante ed improbo il ruolo di sorvegliante di una realtà che nasconde insidie in ogni momento e nella quale tutte le tesi son buone per giustificare un aumento di prezzi: oggi è il riferimento alle leggi dell'economia, domani la liquidazione della spesa statale, un altro giorno ancora la tesi più brutale che chi vuole i servizi se li deve pagare, come se dalla Sardegna dipendessero le sorti della finanza pubblica e come se in Italia non esistessero ben altri *deficit* e ben altre questioni antieconomiche.

Allora, una volta per tutte, lo Stato deve pronunciarsi avendo chiaro il concetto che, mentre è ipotizzabile una gestione economica delle ferrovie o delle metropolitane (non mancano esempi nel mondo) non è pensabile di poter conciliare la parità del bilancio delle aziende che esercitano il trasporto con le esigenze imposte dal principio della continuità territoriale. Il nostro pronunciamento non è difficile da elaborare e chiaramente chiediamo allo Stato che la politica delle tariffe sia incardinata sul principio che il cittadino sardo non deve sopportare un costo superiore a quello che gli altri cittadini sopportano per usufruire del servizio delle Ferrovie statali. Il mezzo aereo ha perso in Sardegna quel carattere elitario che in altre regioni ha, tanto che il coefficiente di riempimento dei velicoli è tra i più alti d'Italia, nonostante il reddito medio dei viaggiatori sia ben inferiore al reddito dei viaggiatori di altre regioni. Una mobilità tanto pronunciata non può che essere generalizzata e comprendere tutte le classi sociali; il mezzo aereo, come già detto, adempie alle funzioni elementari del traffico passeggeri come i servizi automobilistici o ferroviari per le città collegate alla terraferma.

Onorevole Presidente, colleghi consiglieri, anche se espressi in maniera necessariamente sintetica, sembrano questi i contenuti concreti sui quali fondare le rivendicazioni della continuità territoriale e non ho timore — non lo abbiamo, come Giunta — di affermare che il nostro, più che un lavoro di originale elaborazione è stata una presa d'atto di istanze sulle quali si sono già pronunciate in più occasioni, tra le più importanti la Conferenza Regionale dei Trasporti, le forze autonomistiche, le parti sociali, le fonti di informazione e più o meno tutte le Giunte regionali, nessuna esclusa.

Di diverso c'è il contesto nel quale sono inserite, per il quale l'aggettivo "grave" credo che debba essere riveduto dalla realtà. Esse attendono la definitiva consacrazione del Consiglio per diventare ufficialmente le richieste di tutto il popolo sardo; sono proposte ovviamente aperte alle modificazioni, che le esperienze di studio e di vita di ciascuno di noi può suggerire; ma su di esse, alla fine, è necessaria

la totale convergenza che ha contraddistinto gli atti fondamentali della storia autonomistica della Regione. Noi nutriamo fiducia che, uniti, si potrà pervenire al successo, nella convinzione, però, che il problema dei trasporti avrà avuto, una volta accolte queste istanze, solo il minimo di quell'assetto necessario ad iniziare in quasi parità con gli altri il ricupero dell'economia per poi superare il cerchio definitivo della povertà e dell'arretratezza.

La risoluzione dei problemi di base altri ne crea ed altri ne pone, ai quali già sin d'ora occorre dare risposte contestuali, se non si vuole continuare sul terreno della tattica frammentaria e temporeggiatrice. Vi è l'esigenza di realizzare un tutto coordinato, ponendo in essere strumenti che consentano di selezionare le scelte ordinandole secondo priorità imparziali e di programmare gli interventi di lungo periodo.

E' indispensabile l'impegno di essere anche in futuro coerenti con le scelte di piano, non cedendo ai gruppi di pressione, alle rivendicazioni particolari e alle lusinghe del facile consenso, come diceva spesso il collega che mi ha preceduto in Giunta.

La Regione deve passare da un ruolo di mediazione che la vede impegnata a comporre le vertenze tra gli enti locali sulla divisione delle scarse risorse di cui dispone ad un ruolo attivo di indirizzo, sfidando, se necessario, anche l'impopolarità, ma spiegando alle realtà locali che il massimo di soddisfazione per tutti postula, è vero, il concorso di tutti nella definizione degli obiettivi, ma anche la consapevole sottomissione di tutti alle regole comunemente fissate. Condotta, questa, che non sopprime il singolo ma che, al contrario, ne esalta il ruolo inquadrando i singoli interessi nella visione generale del bene comune.

A questo proposito ci rendiamo perfettamente conto che le nostre richieste tariffarie possono non essere in linea con i migliori canoni della contabilità aziendale dell'armatoria privata. Ci è chiaro che il costo dell'utente è ricavo per il fornitore dei servizi e che è compito nostro armonizzare, nei limiti del possibile, bisogni che in partenza sono contrastanti. All'armatoria privata, intesa come globalità di operatori, an-

che potenziali, ripeteremo il concetto che il settore dei trasporti è vitale per l'economia sarda. Un abbassamento delle tariffe, a livelli compatibili con le opportunità di investimento in Sardegna, crea un effetto propulsivo sul reddito regionale e quindi sul volume d'affari con il conseguente aumento, in volume ed in valore, delle merci da trasportare. Ciò può produrre economie di scala con notevole riduzione dei costi aziendali e può richiamare altri operatori del settore, o il potenziamento di quelli esistenti. Il concetto esposto può anche essere generico, ma per questo non è infirmata la sua validità come linea indicativa. La classe armatoriale, in parole più povere, deve rendersi conto che, continuando di questo passo, con crisi e chiusura di industrie, ci sarà ben poco da trasportare in Sardegna. Il settore non va ovviamente trascurato, anche per l'apporto intrinseco che esso apporta al reddito e all'occupazione, non meno che per salvaguardare il principio della pluralità dei vettori, stimolo all'efficienza e alla continua emulazione.

Il principio della continuità territoriale è però la frontiera — sia chiaro e la Giunta si ispira a questo concetto — oltre la quale ci è impossibile dialogare, in quanto detto principio, fondato su considerazioni di ordine universale, rappresenta sicuramente il massimo di bene per il popolo sardo.

La preoccupazione che la maggior dinamica dei costi possa portare alla espulsione del privato sul mercato del nolo è fondata ed è legittima; tuttavia, ogni eventuale soluzione non potrà gravare sull'utenza con traslazioni negative sui prezzi delle merci, quindi sul sistema produttivo. Siamo disponibili a studiare altre forze sostitutive del ricavo derivante dall'aumento del nolo: come gli interventi finanziari compensativi a carico dello Stato e il diritto di esclusiva per la marineria privata di determinate rotte da concordare. Sollecitiamo il dibattito con tutti i soggetti interessati al problema dei trasporti, con lo Stato in prima fila, per pervenire finalmente a quell'assetto definitivo che da tempo ci auguriamo.

Al potere centrale diciamo che siamo edotti a sufficienza sulla crisi della finanza pubblica,

sulle difficoltà di reperire mezzi monetari provenienti dal risparmio per destinare ad investimenti, sulle preoccupazioni dei ministeri finanziari di non aumentare la massa monetaria con spese di trasferimento. Saremmo tentati di volere tutto e subito e non sarebbe neanche colpa grave, poiché i tagli andrebbero operati sulle spese superflue, non su quelle necessarie e minimali per garantire che una regione arretrata come la Sardegna possa almeno arrivare al palo di partenza della competizione. Ma vogliamo essere ragionevoli fino all'estremo, concordando un'articolazione programmata delle soluzioni operative, con una trattativa paritaria e onnicomprensiva che ci esoneri, una volta tanto, dalle petizioni d'emergenza e dai provvedimenti estemporanei. Purtroppo, dagli esperimenti fatti dalla passata Giunta (e non è una colpa), abbiamo visto che — annunciata dal presidente Rais la costituzione di un organismo paritario alla Regione, sappiamo come è stato trattato il nostro rappresentante a livello nazionale — abbiamo visto che il metodo dell'interlocuzione permanente tra assessori regionali e ministri, tra Giunta e Governi, nei rari periodi in cui contemporaneamente sono nella pienezza dei loro poteri, non ha garantito la continuità necessaria per coordinare gli sforzi e condurli verso l'obiettivo, come richiedono i cambiamenti strutturali. I risultati dobbiamo pretendere che arrivino secondo una cronologia preordinata, così come la disponibilità dei finanziamenti deve essere definita con precisione nella quantità e nella destinazione. La definizione dei trasporti deve essere sancita, garantita, ed attuata con una legge.

Vi sono le premesse (ahimé, le notizie che abbiamo appreso da parte di un deputato sardo sono tristi e le ho apprese solo dopo che la Giunta ha steso questa relazione) dicevo, ci sono le premesse: quattro disegni di legge, proposti da altrettanti gruppi politici, pendono inerti nelle secche di Montecitorio, e come primo passo dobbiamo pretendere che sia attivato l'*iter* che deve condurli alla discussione e quindi all'approvazione.

La Tirrenia, che assolve la gran parte del servizio dei trasporti dei passeggeri e delle

merci...

MULEDDA (P.C.I.). A proposito di queste leggi giacenti in Parlamento, cosa dice il Governo?

BAGHINO (D.C.), *Assessore dei trasporti*. Lo abbiamo appreso e mi fa meraviglia che la Giunta precedente non ce l'abbia detto, perché il pronunciamento (sto rispondendo alla sua osservazione) è del 28 novembre 1980...

MULEDDA (P.C.I.). Ma il Governo, cosa dice?

BAGHINO (D.C.), *Assessore dei trasporti*. Lo dico dopo. La mia relazione sarebbe stata anche diversa, se avessi conosciuto prima quanto ha dichiarato un parlamentare sardo l'altro giorno, ieri esattamente, sulla polemica, su questa differenza di valutazione tra Ariuccio Carta e il compagno Pani.

La figura giuridica di società per azioni, al di là delle finzioni del diritto, non può infirmare la sostanziale rilevanza pubblica di questa società, soggetta alle direttive del completo controllo della Finmare. Lo Stato si incarica, come i colleghi sanno, di ripianare la perdita di bilancio. L'80 per cento — cosa nota — del suo traffico complessivo, è costituito da traffico svolto su rotte della Sardegna, per cui non è azzardato affermare che la Tirrenia trae la sua stessa ragione esistenziale dalla Regione sarda. Per contro la possibilità di influire sul momento decisionale della società da parte della Regione è praticamente nulla, essendo la sua rappresentanza limitata ad una carica puramente onorifica che non consente — al di là della qualità, della bravura, dell'impegno della persona, che non è in discussione — una effettiva presenza e partecipazione alle scelte aziendali che contano.

Questa ingiustizia a noi sembra palese; useremo comunque un tono pacato, perché non vogliamo fornire alibi a chi ritiene di poter sopprimere la Tirrenia, suggerendoci magari di costituire una società sarda alla quale questa Giunta è contraria, per le ragioni che ho esposto

e che ripeto: le principali infrastrutture di trasporto italiane sono a carico dello Stato; per noi, la Tirrenia, con tutte le sue lacune gestionali, è infrastruttura primaria. Non mi dilungherò sulle voci di corridoio che danno continuamente per mutato l'assetto del pacchetto azionario o la sua trasformazione in azienda di stato ovvero il suo trasferimento all'Azienda delle ferrovie statali. Personalmente sono convinto che si tratti di diversivi posti in essere con l'arte antica del gioco delle parti, che, palleggiando le responsabilità, rinvia continuamente le decisioni in attesa di un fatto nuovo ed importante che non arriva mai. Siamo convinti che essa debba essere mantenuta e potenziata con un programma nel quale alla Regione non debba essere preclusa la partecipazione, e nella fase formulativa e nella fase attuativa.

In questo spirito si riconosce la proposta che è nota come "un sardo alla presidenza della Tirrenia". E' stata però impropriamente definita proposta; noi la consideriamo semmai un'idea che è valida per ciò che vuole rappresentare più che per il suo contenuto letterale che non costituisce per noi — sia chiaro — niente di definitivo e di irrinunciabile. Al Consiglio presentiamo una necessità inderogabile: che la Regione non rimanga assente, ancora di più, dagli organismi che operano sul suo territorio. Sosteniamo cioè che la presenza di un sardo in un posto di responsabilità, nelle forme da studiare, della società di navigazione, non significhi abbandonare il valore complessivo della nostra rivendicazione; vuol dire, al contrario, dotare la Regione di una forza contrattuale maggiore proprio per attuare quel disegno. Integra resta l'autonomia dei ruoli e la non confusione delle competenze, rimanendo la Regione ben altra cosa della Tirrenia, anche qualora la rappresentanza legale fosse delegata ad un suo rappresentante. Lo Stato e i suoi organismi, anche se interlocutori, non vanno considerati istituzionalmente come antagonisti.

Lo stesso significato più prossimo della "continuità territoriale" racchiude la volontà di un'unione autonoma, ma organica, che presuppone, pur nella specificità delle sue funzioni proprie, il concorso della Regione alla formazione degli atti che più direttamente la riguarda-

no. Esiste anche un problema di garantire la trasparenza dell'organizzazione aziendale dell'azienda: conoscere come è — tanto per dirne una — l'organizzazione delle prenotazioni.

La Società sembra che abbia accolto la proposta fatta dall'Assessorato, già da tempo, di anticipare l'apertura delle prenotazioni per il periodo estivo; rimane ferma l'esigenza di evitare forme di accaparramento che proibiscono ai meno informati e ai meno privilegiati, come i nostri emigrati, di provvedere con la dovuta tempestività. Si è eccepito, in una polemica forse non costruttiva, che il Presidente del Consiglio di amministrazione ha scarsi poteri e quindi poco peso; noi sosteniamo che sono gli uomini a far valere il proprio peso più che le cariche considerate astrattamente. Comunque, se verranno dal dibattito suggerite più originali forme di rappresentanza, questa Giunta è pronta a discuterle, ad accoglierle; l'importante in questo momento è che si trovi la strada unitaria per contare di più, nella convinzione che ogni posizione che si guadagna va nel senso e non contro la continuità territoriale. Per concludere questa breve panoramica sui trasporti esterni, non può essere omessa la problematica inerente i traghetti delle Ferrovie statali.

Oggi l'Assessore (l'Assessore in senso generale) è incolpato, sulla stampa, di essere lui l'artefice dello stanziamento dei carri ferroviari a favore dei passeggeri che vengono in Sardegna. La loro insufficienza ha assunto i caratteri di cronicità. Si deve ricordare che il trasporto da e per la Sardegna delle merci spedite a carro completo, tramite il servizio delle Ferrovie statali, è disciplinato da una graduatoria di carico in dieci punti, resa necessaria dalla limitata capacità di trasporto in rapporto al sempre crescente volume dei traffici. Il rapporto esistente fra costo del trasporto con il traghettamento Ferrovie dello Stato e quello degli altri vettori, è attualmente di uno a tre, con la conseguenza che tutti gli operatori economici preferiscono effettuare il trasporto con il mezzo ferroviario. In determinati periodi dell'anno, quando più intenso risulta il flusso turistico, la precedenza dell'imbarco viene accordata ai passeggeri e alle auto al seguito, con l'immediata conseguenza

che un gran numero di carri ferroviari viene costretto a sostare per lunghissimi periodi sul Continente, interrompendo in modo grave il circuito dell'economia della regione. Noi speriamo che l'entrata in servizio della quinta nave-traghetto "Giuseppe Garibaldi", prevista per dicembre, possa dare — infrastrutture recettive permettendo — un grosso contributo alla risoluzione del problema. E' una nave capace di trasportare 80 carri e 24 *containers*, contro la capacità di quelle attualmente in servizio di appena 28 carri. L'immissione di nuove navi e l'equiparazione delle tariffe Tirrenia-Ferrovie dello Stato sulla Golfo Aranci-Civitavecchia e sulla Olbia-Civitavecchia, sono per noi l'obiettivo da perseguire per dare un serio contributo in questo particolare settore.

Dovremo stare vigili sulla destinazione delle cinque navi previste dalle legge 17, che verranno immesse sulle rotte delle due isole maggiori; chiederemo che siano dislocate secondo reali esigenze di traffico. Per quanto riguarda la Regione sarda, in conseguenza del benigno andamento della stagione turistica, meno di un mese fa, sulle banchine del Continente, erano fermi circa 700 carri, con destinazione Sardegna. Ci è voluto un po' di...

PISCHEDDA (P.C.I.). ...di gazzosa!

BAGHINO (D.C.), *Assessore dei trasporti*. ...gazzosa per far sì che la Tirsus viaggiasse in continuazione sino a smaltire i 700 carri, e ora non ci sono più. Con la gazzosa, se la gazzosa serve, si fanno anche questi servizi per la Sardegna.

PISCHEDDA (P.C.I.). Sarebbe bella che ci fossero ancora!

BAGHINO (D.C.), *Assessore dei trasporti*. ...Oggi siamo al punto decimo della graduatoria di carico. L'immissione dei nuovi traghetti richiama l'altra grave necessità di approntare per tempo gli invasi sulle coste del Continente e sulle coste sarde; il raddoppio dell'invaso di Golfo Aranci non basterà da solo a smaltire l'accresciuto volume di traffico, per cui urge trovare soluzioni idonee e capitali con i quali

farvi fronte. Non è da sottovalutare l'idea di costruire un invaso nell'ambito del portocanale di Cagliari.

Questi, onorevole Presidente e colleghi consiglieri, i più rilevanti problemi per i trasporti esterni, che sono stati presentati in modo sintetico, certamente, proprio però per rendere l'argomento suscettibile di accogliere tutte le proposte che il Consiglio certamente formulerà in modo ritengo capioso e competente. L'attesa per la soluzione di questi problemi è più sentita che in passato per una duplice motivazione: l'una scaturisce dal processo squilibrato, a forbice, per cui l'esigenze crescono più che proporzionalmente alle nuove capacità di trasporto dei vettori; l'accresciuto divario, giunto ormai al limite della tollerabilità, ha creato le condizioni di una accentuata sensibilizzazione collettiva, che ha portato in primo piano il problema come indifferibile ed essenziale. L'altra si origina in positivo da una rinnovata coscienza autonomistica che ha suscitato un dibattito sempre più serrato che coinvolge enti locali, momenti istituzionali, forze sociali e culturali, travalicando l'aspetto settoriale per pervenire ad una dignitosa presa di coscienza di diritti mai rivendicati in passato con tanta sicurezza e tanta dovizia di argomenti.

Sarebbe grave se disperdessimo questo patrimonio in aspetti scarsamente rilevanti o in polemiche fuorvianti; ad un popolo così unito nella sua battaglia non può che fare riscontro una unione in sede politica. Spetta ai partiti scegliere se intendono rappresentare in modo effettivo i loro elettori o se, viceversa, vogliono ancora scavare il solco che divide la realtà del Paese con la realtà delle aule consiliari. L'argomento dei trasporti interni non è meno complesso dei trasporti esterni, se si considera lo stato di arretratezza del sistema di comunicazioni.

E cominceremo con le Ferrovie dello Stato che si presentano in Sardegna con un fiore all'occhiello: il tempo di percorrenza tra Cagliari e Sassari. Di rilievo esistono comunque gli investimenti di settore previsti nel programma integrativo delle Ferrovie dello Stato di cui alla

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

legge numero 17, che mirano ad eliminare le strozzature dei trasporti ferroviari tra il Continente e la Sardegna attraverso la riqualificazione organica delle linee ferroviarie di maggior rilievo, il loro recupero di efficienza e il potenziamento dei collegamenti con i porti. L'ammontare complessivo — è noto — degli investimenti fissi previsti a favore della rete sarda è sull'ordine dei 300 miliardi di lire; a tale somma si deve aggiungere quella non ancora ripartita, concernente opere di protezione e di rinnovamento degli impianti, e 150 miliardi per la costruzione delle cinque navi di cui abbiamo parlato. Il programma integrativo è al momento alla fase di avvio; sono stati definiti i criteri da seguire nella soppressione dei passeggeri a livello ed è stata predisposta la progettazione di massima di alcuni interventi in stazioni ferroviarie. Sulla elettrificazione dobbiamo dire che, chiaramente, la scelta del sistema monofase per la prima volta in Italia è stata fatta per venire incontro alle richieste della grande industria nazionale del settore elettromeccanico-ferroviario, che aveva necessità di presentare referenze in gare internazionali per la fornitura di mezzi di trazione e di siffatto sistema di elettrificazione. Ci auguriamo che le varianti generali da apportare alla rete ferroviaria nell'ambito del piano poliennale siano tutte previste e finanziate come parti integrate ed integranti di un programma complessivo.

Il suddetto piano deve comunque essere elaborato con l'intesa della Regione; ma, al momento, nessuna bozza è stata fatta pervenire agli uffici della Regione sarda.

Una sana politica di programmazione nazionale, nel momento in cui i Ministeri finanziari procedono a tagli sui consumi, vorrebbe che il calo della domanda globale venisse compensato con spese statali per investimento, soprattutto da operarsi nei paesi a più basso reddito, i quali più degli altri risentono della crisi per mancanza di alternative sul mercato degli investimenti del settore privato.

La stessa logica impone una certa sollecitudine nella spendita, perché una eventuale inversione del ciclo — cosa comunque molto improbabile — sconsiglierebbe, in caso di mas-

sima occupazione dei fattori della produzione, una domanda addizionale di consumo, per la probabile componente inflazionistica che potrebbe creare. In parole povere, non si vede perché si debbano permettere guadagni aggiuntivi ad imprese che più o meno già lavorano, quando le imprese sarde non hanno di che vivere, e questi miliardi — trecento — con un discutibile deliberato del Consiglio di amministrazione dell'Arst, sono stati assegnati ad un *team* di imprese continentali con a carico l'Ansaldo.

E parlando di ferrovie non possiamo dimenticare che Nuoro è esclusa dai collegamenti ferroviari dell'Azienda di Stato. Diciamo che la soluzione va ricercata tenendo conto quanto dovrà provvedere il citato piano pluriennale delle Ferrovie dello Stato in fatto di ferrovie concesse. E' questa delle ferrovie concesse una realtà molto complessa, per i ritardi con i quali lo Stato dà corso a vecchie decisioni, e per l'inusitato regime giuridico che le contraddistingue.

Il D.P.R. 348 stabilisce la delega alla Regione sarda delle funzioni amministrative in materia di linee ferroviarie in concessione, da effettuarsi con l'assenso della stessa Regione, previo il risanamento tecnico-economico da parte dello Stato; norma questa che non ha mai avuto un seguito proprio perché il progettato risanamento non ha mai avuto luogo. Le strutture delle ferrovie concesse sono in Sardegna precarie, fatiscenti, come se il tempo si fosse fermato a molti decenni fa. Io, quando ho fatto una relazione alla Commissione trasporti della Camera sulla situazione delle ferrovie concesse, ho detto che in Sardegna non si verificano tragedie, nonostante i quasi quotidiani deragliamenti delle ferrovie, perché la famosa "Littorina" (termine fascista) si adagia su un fianco, tanto è bassa la velocità. Non dovrebbero essere tuttavia cosa da poco, se si pensa che il tracciato delle ferrovie, di 630 chilometri, è quasi il doppio del tracciato delle ferrovie statali. Potrebbero essere ancora utili al sistema sardo se lo Stato sciogliesse nodi antichi, definendo il problema dell'assetto proprietario e se si procedesse ad una revisione critica del loro tracciato, modificandolo in funzione delle nuove esigenze, collegandole con i servizi delle ferrovie statali,

sostituendo tratti ferroviari con servizi automobilistici, riorganizzando e razionalizzando tutta la struttura. Ma le proposte devono essere serie, non come quelle che anni fa hanno fatto, di soppressione quasi totale del settanta per cento di questi 650 chilometri, proponendo alternative da affidare per la realizzazione ad altri Ministeri. Questa è la serietà con cui taluni Ministeri procedono nel prospettare alla Regione sarda soluzioni per noi tanto importanti.

La Regione, comunque, dovrà farsi carico di dare corso ad un piano proprio, non solo quale futura destinataria dei poteri delegati in materia, ma soprattutto per l'opportunità di coordinamento di tutto il sistema dei trasporti. Tanto più che dovrà partecipare al Comitato tecnico che dovrà approvare il piano tecnico economico previsto dalla 297 del '78, preliminare indispensabile per il trapasso delle concessioni. Solo in questo quadro potranno trovare collocamento e soluzione le giuste aspirazioni dei nuoresi, dotati praticamente di un servizio ferroviario che è fine a sé stesso.

Nel settore dei trasporti interni ha rilevanza per noi, e l'assume soprattutto in questo momento, la legge 26 *bis*, così la chiamiamo, approvata da questo Consiglio nei mesi scorsi, che concerne il complesso di norme che regola le concessioni di contributo di esercizio e per investimenti alle aziende di trasporto esercenti servizi pubblici di linea a carattere regionale locale.

E' stata emanata in attuazione della 151, definita come legge quadro per il riordino e il riassetto del settore dei trasporti urbani e interurbani. Fra le finalità della legge ricordiamo: la possibilità della Regione di erogare contributi alle aziende urbane, sia pure con fondi della 151; la modalità di erogare dei contributi collegati a parametri indicativi delle singole realtà aziendali; l'entità del contributo di esercizio commisurato ai ricavi dell'azienda, dedotto un costo *standard*; l'istituzionalizzazione di tempi di concessione che consentiranno di non aggravare le imprese, specialmente l'Arst, di gravosi oneri finanziari; il finanziamento per il potenziamento del parco del materiale rotabile; la costruzione di infrastrutture, di impianti e di officine.

L'Assessorato, nell'individuazione pratica

dei parametri che determinano l'entità del contributo, ha posto il principio di gratificare le aziende a conduzione più efficiente e con gestione più rigorosa. E' senza dubbio una innovazione fondamentale che apporterà grossi benefici al sistema dei trasporti, ma non è ancora quel disegno complessivo di cui più volte si è parlato, e che già si era posto la legge 16 del '74, la legge sulla pubblicizzazione rimasta in gran parte inattuata. Il tema del rapporto tra regime di concessione e totale pubblicizzazione suscita quesiti polivalenti, legati a fattori temporali e ambientali che fanno propendere, ora per l'uno, ora per l'altro le forze politiche sarde.

Il problema si collega quindi con la realtà della nostra Azienda regionale per i trasporti con un diretto richiamo alla logica e alla volontà politica che l'ha istituita, al suo stato attuale, al ruolo svolto e che potrà svolgere, imponendo in termini non più dilazionabili una attenta valutazione ed un responso sull'opportunità di dare o meno totale applicazione alla legge 16. In pratica se dar corso o meno alla totale pubblicizzazione del settore del trasporto pubblico ordinario extraurbano.

L'argomento, se posto in termini astratti, può facilmente prestarsi a teorizzazioni che porterebbero lontano, e perciò richiede il confronto di una analisi su modelli concreti per quantificare costi e benefici di ogni soluzione.

I modelli di riferimento non possono essere quelli attuali, nei quali i fattori sono impiegati con la logica del particolare, la quale ha permesso per esempio l'esistenza nelle medesime zone dell'Isola di autoservizi esercitati da aziende diverse, interferenti fra loro, costituendo inutili doppioni con accentramenti e dispersioni e con sprechi di risorse.

Sono convinto che a monte di questa scelta fondamentale ci sia il riordino di tutto il regime concessionario; non a caso la stessa legge, all'articolo 4, prevedeva l'individuazione dei bacini di traffico entro i quali va collocato il quesito del rapporto fra pubblicizzazione e concessione, analizzando globalmente il problema, alla luce del complessivo bilancio delle relazioni aggregate che interessano il bacino, piuttosto che riferirlo all'economia della singola linea, come potrebbe farsi attualmente. E'

argomento quindi che richiama la programmazione regionale e che deve essere affrontato e risolto in un ambito più ampio quale il piano regionale dei trasporti, che appare la sede più appropriata.

Per dare una idea di quanto esposto, qualche dato significativo che attiene all'attuale situazione concessionaria: le aziende pubbliche concessionarie sono 16, le aziende private 46; le autolinee delle aziende pubbliche 402, quelle delle aziende private 149; la lunghezza delle linee delle aziende pubbliche 24.000 Km, quella delle linee delle aziende private 6.000 Km; la percorrenza delle linee delle aziende pubbliche 50.000 Km l'anno, quella delle aziende private 4.500 Km annui.

In questo quadro si inserisce a pieno titolo, noi riteniamo, il discorso sull'Azienda Regionale Sarda Trasporti. Nei confronti di questo ente strumentale della Regione si appuntano, come del resto nei riguardi di tutte le aziende di servizio, critiche frequenti che non sempre sono fondate su ragioni obiettive. Evidentemente c'è delusione o si provano delusioni; forse il tempo ha cancellato lo spirito che anima la legge 16 che l'ha istituita con il concorso delle forze sociali e delle lotte dei lavoratori. Nel corso dei suoi dieci anni di vita, i dati più significativi ci dicono che l'ARST è passata da 11.300.000 Km/autobus a quasi 17.000.000 Km/autobus e il trasporto dei passeggeri per anno è salito da 9.000.000 a 15.500.000, con un parco autobus che è salito da 226 unità a 370.

Dietro questi dati vi sono alcune realtà, certamente; la organizzazione delle correnti di traffico è stata soggetta anche in Sardegna a profonde trasformazioni se pensiamo agli insediamenti industriali, alle unità sanitarie locali, alla localizzazione sparsa nel territorio degli istituti scolastici superiori; i costi della motorizzazione privata, notevolmente aumentati, fanno riversare la popolazione sui mezzi pubblici specie nelle medie e lunghe percorrenze. La crisi delle aree industriali riduce il numero degli operai pendolari, ma non ci consente di ridurre in modo proporzionale l'entità dei servizi che sono insostituibili. Nell'utenza dell'ARST, oltre il 40

per cento è costituito da abbonati che fruttano un ricavo medio di 22 lire a chilometro. Nonostante tutti questi fattori negativi, noi dobbiamo dire che solo una azienda pubblica regionale, cioè sostenuta dalla collettività, avrebbe potuto assolvere a certi servizi insostituibili, arrivando a servire le località più decentrate, attraverso linee dove, a fronte di costi che superano l'importo di 1880 lire a chilometro, si incassano appena 137 lire a chilometro.

Anche se in media, contro 100 lire di ricavi se ne spendono 300, occorre sottolineare che questo coefficiente di esercizio è fra i più favorevoli delle aziende italiane. Pensate che il rapporto della Tirrenia, questa bistrattata Tirrenia, è di 1 a 2: forse il più alto coefficiente di una impresa pubblica di trasporto! La Tirrenia cioè, su 100 lire spese ne ricava oltre 50.

La legge 151 sul fondo nazionale dei trasporti e la legge 16 pongono, come si è detto, a tutte le aziende vincoli di efficienza tali per cui o le aziende recuperano produttività attraverso l'organizzazione interna dei servizi, ovvero l'obiettivo del raggiungimento dell'equilibrio del bilancio nel quinquennio, non potrà essere raggiunto. Per risolvere il problema dei trasporti interni le aziende pubbliche debbono fare alcuni sforzi in direzione delle innovazioni tecnologiche e della razionalizzazione delle reti di servizio.

Noi faremo il nostro dovere attraverso la più intensa azione di coordinamento, e il finanziamento dello sviluppo dei servizi imporrà alle imprese il miglioramento qualitativo delle loro prestazioni. Compito della Regione è altresì la rimozione di quei vincoli esterni all'azienda che ne condizionano la piena efficienza, ad iniziare dall'esigenza del rinnovo del Consiglio di amministrazione che deve svolgere un'opera ed un ruolo rilevante nell'organizzazione della gestione.

Non posso — e ho quasi finito — in questo quadro complesso del problema dei trasporti, tralasciare un breve accenno al porto-containers di Cagliari, che sarà uno dei punti di forza del piano regionale dei trasporti per gli aspetti rela-

tivi al traffico delle merci e del quale è in fase di studio la sua qualificazione da parte della Regione, d'intesa con la Cassa per il Mezzogiorno. Sulla portata della riqualificazione è necessaria qualche considerazione di dettaglio. D'altronde, ritengo che sia necessaria proprio perché in questi giorni era alla ribalta della Sardegna il ruolo dei finanziamenti di questa infrastruttura. La previsione del porto canale, come infrastruttura, rivolta a favorire nell'ambito dell'area di sviluppo industriale di Cagliari la localizzazione di industrie che necessitano di grandi spazi a ciclo di banchina fu formulata compiutamente per la prima volta nel piano dell'area di sviluppo industriale del '67; successivamente, l'evoluzione della tecnica dei trasporti e il mancato sviluppo dell'industria chimica imposero un ripensamento sulla funzione di questa infrastruttura. Il CIPE attribuì quindi al porto canale la nuova funzione di polo di smistamento mare-mare dei traffici con containers mondiali gravitanti nel Mediterraneo, e ne finanziò, su proposta della Regione, un primo lotto funzionale come progetto speciale numero 1.

L'esigenza della riqualificazione venne prospettata dallo stesso CIPE in sede di approvazione del programma quinquennale '76-'80 per il Mezzogiorno, quando erano già in corso di realizzazione le prime opere foranee a mare. Tale riqualificazione è stata definita come un aggiornamento generale del progetto, volta a considerare l'opera "nel contesto più generale del problema dei trasporti regionali e in connessione con il piano nazionale dei trasporti, nonché a finalizzarla alla realizzazione delle strutture necessarie specie con il sistema ferroviario nazionale".

Con la riqualificazione, pertanto, si dovrà porre l'obiettivo di esaltare al massimo non solo la funzione locale di questa nuova entità portuale, ma anche soprattutto la sua funzione regionale attraverso un adeguato coordinamento delle reti di trasporto verso il retroterra; un elevato grado di intermodalità dei trasporti ed un sostenuto livello di produttività portuale. Il massimo grado di intermodalità è oggi perseguibile nell'ambito dei containers, e tra merci suscettibili di essere trasportate con queste unità di carico figurano i prodotti semilavorati destinati ad industrie manifatturiere operanti nella fascia delle seconde

lavorazioni, ossia a valle della produzione di base.

E' evidente la connessione con quanto già affermato nelle premesse generali, per cui la soluzione che sarà data a questo problema influirà sullo sviluppo di quel tessuto di piccole e medie industrie per le quali, come dicono gli stessi piccoli industriali, è necessario passare dal mito alla realtà. Nell'ambito dello studio di riqualificazione trova collocazione il problema gestionale dei porti e degli aeroporti, con l'importante appendice della smilitarizzazione dell'aeroporto di Elmas.

Noi riteniamo comunque che per prospettare adeguate soluzioni si debba continuare il lavoro di ricognizione delle realtà esistenti con un serrato confronto con le varie parti interessate al problema. Sin d'ora ci dichiariamo favorevoli al coinvolgimento dei vari enti locali interessati alla gestione delle infrastrutture portuali e aeroportuali dichiarando che è volontà della Giunta muoversi, perché uno dei tre aeroporti sardi abbia caratteristiche intercontinentali. Perché noi riteniamo che sia questo uno dei più seri contributi allo sviluppo "continentale" del turismo sardo.

Per ultima, non meno importante, la questione delle isole minori, per le quali la battaglia della continuità territoriale ha il duplice obiettivo di pretendere la loro omogeneizzazione con il territorio dell'isola madre prima ancora che con il Continente. Non può, la Regione, comportarsi per logiche ragioni di coerenza, come lo Stato si comporta nei suoi confronti, a rischio della propria credibilità.

I tempi sono maturi per la costituzione della Saremar, una società con sede in Sardegna che avrà per oggetto la gestione dei trasporti per le isole minori.

Abbiamo lasciato la Giunta, l'assessore Berlinguer ha continuato su questa linea, ora la riprendiamo. Mi auguro che il Consiglio possa essere presto convocato per votare questa importante legge, molto attesa dalle popolazioni interessate, e fiduciose che una società più vicina ad esse, anche come sede sociale, possa meglio interpretare le loro esigenze, e fornire un servizio migliore di quanto non sia stato fin'ora.

Signor Presidente, colleghi consiglieri, tutta questa ampia problematica pone necessariamente l'esigenza di un documento regolatore di tutto

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

l'insieme, che è stato individuato nel più volte citato piano regionale dei trasporti.

L'esigenza di accentrare in un'unica sede unitaria la determinazione delle scelte di politica dei trasporti si è manifestata già a livello nazionale nei primi anni Settanta, quando, a seguito della crisi energetica, si sono ridotte le risorse da destinare ad investimenti ponendosi contemporaneamente la necessità di ottimizzare l'uso delle risorse disponibili destinandole agli interventi prioritari nei settori da individuare con un esame critico fondato sui relativi bisogni di mobilità del territorio.

Nel '75 si arrivava così alla costituzione del Comitato dei Ministri per i trasporti con il compito di definire le linee fondamentali di programmazione nazionale dei trasporti, nonché di individuare la metodologia e le procedure per la formazione del piano generale dei trasporti, dei piani settoriali di competenza diretta dello Stato e dei piani regionali dei trasporti. Quest'organo del Governo centrale si è però di fatto dimostrato insufficiente a concretizzare un sia pur minimo disegno organico di riforma e di riorganizzazione dei trasporti, sia nei riguardi della componente infrastrutturale, che di quella organizzativa e di gestione. Dopo aver approvato nel '76 il quadro di riferimento, e dopo aver predisposto un secondo documento sulla metodologia col quale venivano definiti abbastanza analiticamente i meccanismi che avrebbero dovuto portare alla elaborazione del piano nazionale, visto come articolazione di piani regionali e settoriali fra loro integrati, si è preferito, dopo il '78, privilegiare i programmi definiti urgenti, concepiti ancora secondo la logica della concorrenza fra ciascun nodo di trasporto.

Azioni organiche sono mancate anche sul piano delle tariffe — si pensi ad esempio al continuo rinvio della legge sulle finanze locali e alle modifiche via via introdotte nei vari provvedimenti concernenti il ripiano del deficit di gestione delle aziende di trasporto pubblico.

In questo confuso e contraddittorio contesto nazionale, ha stentato a trovare una fisionomia ben definita anche l'azione della Regione, che nel campo dei trasporti ha dovuto limitare la sua azione a provvedimenti di tipo ammini-

strativo, tesi prevalentemente a permettere il funzionamento del settore del pubblico trasporto. Il piano regionale dei trasporti, ritenuto urgente dalla Regione che ne ha disposto il finanziamento col programma di sviluppo economico e sociale '76-'78 del Piano di rinascita, è attualmente alla sua prima fase preparatoria; sulla lentezza della sua preparazione, come già detto, oltre al già detto scarso riferimento alle direttive statuali, ha certamente influito il lungo periodo di risoluzione della crisi politica. Per l'approntamento del piano regionale si è costituito un gruppo di lavoro in seno al Comitato regionale per la programmazione, che comprende le strutture ordinarie del centro medesimo e dell'Assessorato dei trasporti, oltre ad un congruo numero di esperti esterni all'Amministrazione regionale.

Al gruppo fu affidato, dalla passata Giunta, il primo compito di redigere la proposta di capitolato da inviare a qualificate società del settore. Il primo compito è stato portato a termine; attualmente il gruppo di lavoro sta esaminando le controofferte delle società che hanno risposto positivamente all'offerta della Regione.

Gli obiettivi che la Regione si propone di perseguire col piano dei trasporti, li possiamo riassumere brevemente in quelli di fornire un piano per lo sviluppo del sistema coordinato di trasporto, tenendo conto del sistema esistente, del quadro di opzioni regionali in tema di sviluppo sociale ed economico, e di assetto del territorio; di formare una struttura tecnica capace di gestire la evoluzione temporale del piano; di definire gli interventi tecnici ed economici finanziari, e individuare l'insieme dei necessari provvedimenti legislativi e organizzativi. Come obiettivi specifici di livello nazionale, sono rilevanti quelli relativi all'aumento della produttività del sistema globale dei trasporti, alla definizione degli strumenti operativi di settore, soprattutto all'attuazione del principio della continuità territoriale. Come obiettivi specifici del livello regionale e subregionale, si citano sia quelli di un sistema integrato dei trasporti interni ed esterni (trovando l'equilibrio tra pubblico e privato), sia quelli

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

dell'individuazione dei bacini di traffico, e del grado di integrazione tra rete di bacino e rete regionale di trasporto.

Sono queste le linee su cui dovranno lavorare i cervelloni.

I tempi tecnici assegnati per la redazione del piano sono previsti in mesi trenta dalla data di stipulazione del contratto con la società di ingegneria che sarà prescelta tra quelle che hanno presentato l'offerta. A livelli successivi, come già ampiamente messo in rilievo in tutta la relazione, saranno ovviamente consultate tutte le parti pubbliche e private, in modo diretto o indiretto interessate a questo vitale problema della nostra Regione.

Signor Presidente, colleghi consiglieri, giunti al termine, sembra opportuno ribadire che la relazione non può rimanere allo stato di una rituale elencazione di problemi che tende a ricercare esclusivamente responsabilità e colpe estranee all'operato della Regione. Con profonda amarezza, collega Muledda, solo oggi, attraverso il solito canale della stampa, abbiamo appreso da un deputato sardo che oltre ai consueti tagli sul finanziamento degli investimenti, il Governo, rompendo ogni indugio di diplomazia, ha chiaramente espresso nel novembre 1980 di non ritenere di poter procedere all'esame delle proposte di legge sui trasporti sardi in quanto è pregiudizialmente e nettamente contrario ai principi informativi che li hanno ispirati. E' vergognoso! E credo che non ci sia molto da aggiungere sulla condotta del Governo. Le sue dichiarazioni di principio, anche quando erano espresse con toni più cauti, non ci hanno mai illuso. Avendolo saputo prima sarebbe forse cambiato il tono della relazione, non la sostanza già sufficientemente piena di sfiducia e diffidenza; anzi, questa esplicitazione formale ci mette in condizione di dare corpo alle ombre e di meglio valutare gli ostacoli che si frappongono alla conquista della continuità territoriale. Quello che più ci preme è mettere in rilievo l'aspetto interno dell'episodio, del quale ognuno, con una salutare dose di autocritica deve assumersi la propria parte di responsabilità, senza soverchie analisi riparatrici. Il dato che emerge infatti è lo stato

di non collegamento e la carenza di mutua informazione che regna fra i rappresentanti della Sardegna che operano ai diversi livelli istituzionali; il dibattito consiliare, dopo le legittime diversificazioni di ruolo e di schieramento, deve perciò individuare unitariamente per noi, oltre che gli obiettivi anche il metodo con il quale si vuole condurre questa autentica battaglia, superando gli steccati delle polemiche fratricide.

E' difficile aggiungere qualche cosa che non sia già stato detto prima, come è difficile trovare le parole che possano esprimere le esigenze di essere uniti, senza che risuonino di accenti retorici scarsamente credibili da un popolo che è in paziente attesa di soluzioni concrete.

Il dibattito, senza la pretesa di soluzioni immediate e globali, avrà già dato i suoi frutti, se il Consiglio avrà dimostrato al suo popolo che la Sardegna è in grado di difendere, senza distinzioni e divisioni il suo stesso diritto all'esistenza.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare, sulle dichiarazioni della Giunta, l'onorevole Offeddu. Ne ha facoltà.

OFFEDDU (M.S.I.-D.N.). Gentile e graziosa Presidente, amici del Consiglio, terrò fede alla legge del compenso, dopo la chilometrica esposizione dell'Assessore... e poi vi lamentate degli interventi del nostro caro amico Murru!

L'economia, gli interessi, la vita stessa di un'isola, non distante un braccio di mare, ma divisa da centinaia di chilometri dalla terraferma, sono legati in maniera determinante al problema dei trasporti; trasporti marittimi, in grado di assicurare una perfetta corrispondenza economica nella Penisola, e trasporti aerei, per un veloce e costante collegamento che chiameremo umano.

Trattasi di considerazioni lapalissiane, che la Regione sicuramente ha rilevato, ma che non è riuscita a portare sul piano risolutivo. E' questo l'addebito che facciamo, e non da oggi, alla classe dirigente al potere nell'Isola nostra: amministratori inconcludenti e disper-

sivi, incapaci di fissare i problemi maggiori ed affrontarli decisamente, ma capaci di contro di condurre avanti, con monotona costanza, diatribe personali o di parte e di evirarsi su argomenti quali per esempio il bilinguismo, che nello sfasciume odierno, riescono pure a produrre ilarità e sgomento tra corregionali di buon senso e con i piedi ben fermi sulla terra.

Per la verità vi è stato e vi è chi, nel settore dei trasporti, si è battuto e si batte con decisione meritevole di più probanti risultati; mi riferisco, e lo faccio con sincero piacere, all'Assessore in carica, al quale va il mio compiacimento per l'azione iniziata, e anche la raccomandazione a perseverare, fino a che la mafia e la camorra (che pare sovrastino il settore) siano debellate.

Per quanto attiene ai servizi marittimi, vi è da ottenere, innanzi tutto, la perequazione delle tariffe delle merci. Non riusciamo, a distanza di anni, di decenni, di lamentele e segnalazioni, a capire quale ragione può ancora tenere in vita le tariffe differenziate, imposte con caparbia noncuranza degli interessi sardi, e doverosamente negate dalla nostra posizione di insularità; per quale ingiusta ragione le nostre merci vengono gravate di un sovrapprezzo rispetto a quelle trasportate dalle Ferrovie dello Stato, statali come i nostri servizi marittimi, che vengono trasportate su percorsi terrestri? E' un'ingiustizia che bisognerà ad ogni costo eliminare, per la difesa dell'economia isolana.

Eclatante, per le visibili ripercussioni che annualmente ripropongono a quanti si interessano per molti versi alla Sardegna, vi è poi il problema della carenza dei natanti adibiti ai collegamenti con la Penisola, ed alla ridotta capacità di essi.

La Sicilia, oltre alle linee marittime, ha la fortuna di dover superare soltanto un ridottissimo braccio di mare, che addirittura si progetta di annullare con la costruzione di un ponte fra le due rive. E lo fa con convogli ferroviari che si rincorrono numerosi nell'arco delle 24 ore. Perché alla nostra Isola non riusciamo ad assicurare, nel corso della giornata, e specificatamente nei mesi di punta, collegamenti ripetuti, non con la cadenza siciliana, ma in grado co-

munque di soddisfare finalmente l'afflusso sempre crescente ma sempre più difficoltoso degli ospiti di ogni grado e nazionalità e dei corregionali interessati?

Si parla tanto degli adeguamenti indispensabili degli attracchi alle crescenti esigenze del traffico, ma nessuno ha programmato lavori, non di ordinaria amministrazione, ma decisamente capaci di soddisfare l'entrata in funzione di navi più adeguate, più grandi, capaci di eliminare il disastroso campo profughi per migliaia di passeggeri in attesa di imbarco, spettacolo miserevole e mortificante, in ogni stagione estiva.

La Tirrenia che, come dissi altre volte, i nostri padri classificavano, unitamente alle Ferrovie complementari, alla pari delle calamità bibliche, quali l'infestione di cavallette, la siccità e la moria del bestiame, interessata soltanto a far quadrare il bilancio con le iniezioni di danaro pubblico, e quindi anche sardo, pare ignorare che oltre l'80 per cento dei suoi lucrosi traffici lo sviluppa nei collegamenti con la Sardegna, e ride delle nostre sacrosante richieste.

Un "ripulisti" generale, nella sua condizione societaria e aziendale, ed un deciso e maggiore impegno della Regione (abbiamo a proposito da anni la dolcificante caramella del sottosegretariato della Marina mercantile, e ciò ci accontenta a pieno) a difesa dei nostri diritti si impone, se veramente puntiamo al rilancio dell'economia isolana, con la soluzione del problema base — appunto quello dei trasporti — senza la quale è vano, è inutile parlare di rinascita e di progresso.

Meno grave, ma pur esso deficitario, è il settore aereo, che presenta sbavature di rilievo, quali, per esempio, l'annullamento dei voli legato all'esclusiva comodità del personale viaggiante... scusate, io parlo all'Assessore, in due non possiamo parlare all'Assessore... (è successo vergognosamente nel Natale del 1981) e l'emissione di biglietti in numero superiore alla disponibilità di posti, con conseguenti situazioni di estremo disagio per i passeggeri.

E' necessario disporre quanto prima un riesame generale delle esigenze, delle necessità regionali, onde attuare eventuali aumenti nel nu-

mero delle linee e ottenere l'uso di aeromobili più capaci. Resta, anche questo eternamente insoluto, il problema legato agli scioperi, a singhiozzo, a strappo, ad oltranza, di ogni tipo; pur se l'Amministrazione regionale può e deve a riguardo intervenire presso il Governo per un addolcimento del maledetto fenomeno nei riguardi di una popolazione già soggetta alle difficoltà create dall'insularità, il problema resta legato a quello più vasto nazionale. La sua soluzione quindi è ben lontana, e forse, almeno fino a quando durerà l'attuale incapacità a governare, irrealizzabile.

Per quanto attiene infine i trasporti interni, ogni difficoltà, tutte le esigenze (Ferrovie dello Stato a Nuoro e proseguimento per Olbia, adeguamento delle strade, collegamenti da attuare etc.) debbono — ed insisto su questo dovere — trovare rapida soluzione nell'ambito regionale. A ciò impegnamo i responsabili del settore.

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

BERLINGUER (P.C.I.). Signor Presidente, colleghi consiglieri, nell'affrontare il vasto e delicato tema dei trasporti — questo problema storico della nostra Regione, che tanto peso e tanta rilevanza ha avuto ed ha in termini negativi nel travagliato processo dello sviluppo della nostra Isola — non si può, riteniamo, prescindere da alcune considerazioni di carattere generale su quella che è l'oggettiva importanza di questo specifico settore, non solo per la nostra particolare realtà socio-economica, ma anche, in un contesto più vasto e generale, per tutta la società moderna.

Considerazioni di carattere generale che valgono ad inquadrare più puntualmente la nostra specificità, ad evidenziare la nostra particolarità, ad indicare a noi stessi ed ai nostri obbligati interlocutori, quali strade debbano essere percorse, per superare l'attuale condizione, le attuali gravi carenze, e per impostare una organica, valida e programmata soluzione del problema.

Non sfugge a nessuno, credo, che la forza

e la possibilità continua di sviluppo di un moderno Stato industrializzato quale il nostro, sta anche nella capacità che questo Stato ha di dotarsi di un sistema proprio di trasporti, caratterizzato da una elevata densità ed articolazione, e da una alta e reale efficienza, finalizzato a realizzare una effettiva integrazione delle varie realtà e zone del Paese, nel superamento di eventuali barriere, sacche e zone d'ombra, sistema di trasporto che deve essere mantenuto costantemente al massimo livello di efficienza, attraverso una continua serie di interventi programmati e razionali, e che deve anche e necessariamente essere aperto ed integrato ed integrabile con il più vasto sistema di scambi internazionali per quelle che sono ormai le reali prospettive di sviluppo interdependente dell'attuale contesto storico e socio-economico.

Tale efficiente, articolato e razionale sistema di trasporto, è componente fondamentale del processo di sviluppo di tutte le moderne economie industriali; le stesse, come è noto, si basano sulla divisione del lavoro e sull'articolazione della produzione. Ciò rende necessario ed inevitabile lo scambio e il commercio. Tale condizione ha per corollario un sistema altamente funzionale di trasporti, per realizzare la più vasta e immediata mobilità della forza lavoro e dei prodotti, per accelerare e rendere valido in termini economici, il momento dell'approvvigionamento delle materie prime, e della commercializzazione dei prodotti finiti, avvicinando la produzione al consumo, per potenziare la capacità di sfruttamento delle risorse naturali. Determinante è, quindi, per qualsiasi seria e programmata ipotesi di sviluppo, un adeguato e funzionale sistema di trasporto.

Si pensi poi, in questo particolare momento di crisi, all'importanza del settore dei trasporti, per quanto attiene ai problemi occupazionali: è stato calcolato che circa il 6-7 per cento della popolazione attiva in campo europeo sia occupata nel settore dei trasporti; si pensi inoltre ai problemi drammaticamente attuali e preoccupanti dei consumi energetici, dell'incidenza che il settore dei trasporti ha in tale campo, per quella che è la sua attuale, irrazionale, intricata soluzione, determinata da una mancata pro-

grammazione e da scelte ed indirizzi economici, creati e finalizzati allo sviluppo di particolari settori.

Si pensi a quali risparmi potrebbero essere realizzati, e con quali positive conseguenze, se si razionalizzasse l'intervento, si regolamentassero opportunamente le correnti di traffico, si orientasse ed educasse la domanda, con privilegio — nel caso, per esempio, dei trasporti urbani — del collettivo rispetto al privato.

Né vanno trascurati, trattando il problema dei trasporti, alcuni altri aspetti di carattere non strettamente economico, ma attinenti a questioni di ordine squisitamente sociale. Alludo alle esigenze, che sempre maggiori i popoli avvertono, di realizzare sempre più intensi e proficui scambi culturali e di autonome esperienze e la propria crescita ed emancipazione di affrancazione, al diritto sempre più avvertito e giustamente preteso da tutti i cittadini ad una incondizionata ed agevolata mobilità per esigenze di lavoro, studio, tempo libero.

Tutti questi aspetti confermano la straordinaria importanza che il problema dei trasporti riveste per tutte le società moderne; e se ciò vale, come evidentemente vale, per il nostro Paese, e per tutte le altre Regioni italiane, per noi, per la nostra Sardegna, per quella che è la sua collocazione geografica, per la sua insularità, per il suo debole ed incondizionato sistema produttivo, per la sua naturale vocazione turistica, il problema dei trasporti ha sempre assunto, ed ora più che mai, carattere di importanza primaria, valenza di rilevanza vitale.

Può e deve essere un ruolo determinante, in una ipotesi di sviluppo legata alla nostra centralità mediterranea, in un sistema di scambi con i Paesi emergenti.

In alcune regioni del nostro Paese, che versano anch'esse in gravi condizioni — alludo al Mezzogiorno — la realizzazione di efficienti infrastrutture di trasporto, autostradali e ferroviarie, ha contribuito e può ulteriormente contribuire alla soluzione dei vari problemi.

Nelle regioni del Centro-Nord, lo sviluppo economico è stato certamente favorito ed agevolato anche dall'esistenza e continuo potenziamento di un ricco e variamente articolato si-

stema di trasporti, che ha consentito e consente l'espansione produttiva e la sua immediata irradiazione nel contesto nazionale.

Per noi, il nodo dei trasporti è stato, ed è, storicamente condizione negativa di ogni processo di sviluppo.

Certo, e vorrei non essere frainteso, il problema dei collegamenti, anche per realtà particolari come la nostra, non è stato né potrà mai essere la causa primaria, la condizione unica dello stato di arretratezza e di sottosviluppo di un Paese o di una Regione. Ben altro, evidentemente ben più rilevanti, sono le ragioni ed i motivi che determinano generalmente le condizioni; e nel nostro Paese ben altre sono state e sono le cause che nel corso del suo processo storico, hanno determinato e determinano i ben noti squilibri fra le aree del Nord e quelle del Sud, e certo di ben altra natura debbono essere gli interventi e le politiche strutturali da realizzarsi per il superamento degli squilibri ed il recupero delle zone depresse.

Ma certamente, ed in particolar modo per la nostra Regione, anche la eliminazione delle distorsioni e delle strozzature esistenti nel sistema dei trasporti, può contribuire, se attuato in un programma complessivo di interventi, a realizzare un effettivo processo di evoluzione delle zone depresse, una loro reale integrazione nel contesto nazionale, una parificazione verso l'alto.

Signor Presidente, colleghi consiglieri, queste considerazioni di carattere generale, se vogliamo effettivamente compiere un'analisi seria e rigorosa, e se vogliamo misurarci in un'azione responsabile per ottenere una soluzione positiva del problema, debbono portarci preliminarmente ad una riflessione propositiva su quella che è stata l'azione politica della Regione nel passato in questo settore, per recuperare eventuali ritardi, carenze e distorsioni.

Quale peso è stato attribuito nel passato al problema dei trasporti, nell'azione politica complessiva della Regione, e quale ruolo esso ha avuto nell'elaborazione politica delle Giunte succedutesi al governo di questa nostra Isola? La risposta a questo interrogativo non può essere che una, e certo non totalmente positiva.

Testimonianza purtroppo oggi viene anche da quest'Aula, dall'attenzione che la Giunta presta a questo argomento, dalla desolante visione dei banchi vuoti dell'Esecutivo regionale.

Il peso del problema dei trasporti, sia pure da sempre rabbiosamente sofferto, nella elaborazione politica complessiva, è stato, certo con le dovute differenziazioni, complessivamente non rilevante; o comunque, non gli è stata attribuita l'autonoma dignità e considerazione che esso meritava.

Testimonianza più evidente sono lo stato attuale delle cose, la storia delle vicende, nel momento specifico del Governo regionale, dell'Assessorato ai trasporti e della sua attuale condizione. L'onorevole Baghino ha già illustrato la storia di questo Assessorato e non sta a me ripeterne le varie fasi.

Testimonianza amara viene pure dall'esame di quelli che sono stati i documenti fondamentali di attività di governo, le estrinsecazioni propositive della volontà ed azione politica cui hanno inteso ispirarsi i vari Governi regionali succedutisi in questi trent'anni, le dichiarazioni programmatiche dei vari Presidenti delle Giunte succedutesi alla guida della nostra Regione.

Testimonianza amara perché il tema dei trasporti, che tutti riconosciamo così vitale per la nostra Regione, o non compare affatto, o è stato sbrigativamente liquidato con due o tre righe di generiche petizioni di principio. Solo in due o tre casi, in tutti questi anni, è stato affrontato seriamente, con propositi positivi e complessivi.

Quali le cause di questa sottovalutazione, di questo disinteresse che ha investito e si è esteso — va ammesso — non solo al momento del governo regionale, ma anche alla elaborazione politica e culturale di certe forze sociali dell'Isola, certo con le necessarie differenziazioni, ma complessivamente in maniera diffusa? Quali le cause? Molteplici e complesse, io credo. Tentando un superficiale ed affrettato esame, esse possono ipotizzarsi nella scarsità di competenze dirette dall'Ente regione in materia, del frazionamento a livello governativo delle competenze statali, nella mancanza di puntuali e fermi

provvedimenti legislativi statali, nell'attribuzione del servizio trasporto da e per la Sardegna ad enti e società lontane della nostra sfera di azione.

Queste forse alcune delle cause, non certo tutte. Altre certamente ve ne sono e vanno ricercate forse, andando lontano nel tempo, anche nella riluttanza, determinata dalle nostre vicende storiche, delle popolazioni sarde ad avvicinarsi al mare, e di conseguenza a sforzarsi ed attrezzarsi a superarlo e quindi da ricercarsi in quelli che sono stati, per motivi che non sto qui a ricordare, i nostri limiti culturali.

Certo è, signor Presidente, colleghi consiglieri, che profondi mutamenti si sono realizzati nella nostra Isola, profondamente modificate sono le nostre esigenze sociali, economiche e culturali, profondamente modificandosi va il nostro processo di sviluppo. Ma è necessario, pertanto, operare una reale inversione di tendenza nella elaborazione politica e nell'attività di governo per quanto attiene l'attività dei trasporti, per raggiungere traguardi complessivamente definitivi, che diano risposte adeguate alle nostre istanze, alle nostre esigenze, attuali e future.

Questo sforzo stava tentando di compiere la Giunta laica e di sinistra, con limiti e difficoltà, cercando di abbandonare la strada dell'intervento stagionale ed occasionale, non limitandosi, ma neanche sottovalutandola, all'evenienza speciale, ricercando soluzioni globali, provvedimenti definitivi.

Questa strada dev'essere percorsa per ottenere risultati concreti nell'affrontare il complessivo problema dei trasporti della Sardegna nei suoi due aspetti fondamentali, quello dei trasporti esterni e quello dei trasporti interni, aspetti che possono apparire diversi e staccati l'uno dall'altro, ma che sono evidentemente interconnessi, interdipendenti, e concorrono in egual misura a materializzare la questione della continuità territoriale.

Certamente il problema dei trasporti esterni assume, soprattutto con periodiche scadenze stagionali, toni altamente drammatici che portano la nostra Regione agli onori e ai fasti della cronaca nazionale e internazionale, onori di cui

vorremmo certamente volentieri fare a meno.

E certo il problema dei trasporti esterni appare quindi più pregnante e più rilevante, sia per quelli che sono i limiti oggettivi imposti al nostro sistema e processo di sviluppo, che alle esigenze e ai diritti, alla libera e non condizionata mobilità dei cittadini sardi, mobilità che è fra le più accentuate nel contesto nazionale.

Esempi possono farsene diversi. Uno per tutti: dal '71 all'81, nel trasporto aereo si è registrato un incremento del 66 per cento, dai circa 890.000 passeggeri annui del 1971 si è passati a 1.480.000. Tale dato, raffrontato a quello del vettore aereo nel contesto nazionale, porta a conclusioni altamente significative; i viaggiatori che volano da e per la Sardegna, rappresentano circa il 10 per cento di tutto il traffico aereo nazionale. La popolazione sarda, pari a 1.600.000 abitanti, è invece circa il 3 per cento della popolazione nazionale; se si raffrontano questi due dati ne consegue che, mediamente, per la popolazione sarda, si può parlare di una percentuale dello 0,8 di voli annui pro-capite, mentre per la restante popolazione nazionale, tale percentuale scende allo 0,2, con una sintomatica e chiara differenza.

Certo, incide la nostra insularità, e la possibilità del cittadino continentale di usufruire di strutture alternative, ma credo che sia chiaro, per la nostra condizione geografica, che il trasporto aereo diventa, visto l'alto utilizzo, servizio di alto consumo sociale.

Questo esempio, i dati degli ultimi tempi, l'accentuata mobilità da e verso la nostra regione, il suo continuo, costante, progressivo aumento, pongono con fermezza l'esigenza di dare soluzioni positive e programmate al problema dei collegamenti esterni della Sardegna, alla rivendicazione della continuità territoriale.

Su questo argomento credo che mi corra l'obbligo, come rappresentante del Partito Comunista Italiano, di fare la massima chiarezza per quella che è la posta in gioco, per sfronlarla di equivoci, per rintuzzare le strumentalizzazioni che su questo tema si stanno costruendo, per riportarla su un chiaro terreno di concretezza e serietà, quale merita il contenuto

stesso e la dignità della rivendicazione della continuità territoriale.

Il principio politico della continuità territoriale, per il cui definitivo riconoscimento da parte dello Stato centrale si stava realizzando qui in Sardegna un vastissimo e sensibile movimento popolare cui bisognava e bisogna prestare la massima attenzione, significa per noi, come affermato nelle dichiarazioni programmatiche della Giunta laica e di sinistra del 9 giugno '81, esclusivamente questo: che il territorio sardo sia effettivamente parte integrante del territorio nazionale e che il popolo sardo abbia possibilità di sviluppo simili a quelle delle popolazioni delle altre regioni. Questo e non altro: la possibilità di esercitare paritariamente il diritto di cittadinanza in questo Stato nel quale noi ci riconosciamo e vogliamo riconoscerci. Non un trattamento di privilegio, non elargizioni pietistiche, offensive della nostra dignità di cittadini italiani. La rimozione, come previsto dall'articolo 3 della Carta costituzionale, di quegli ostacoli che, di fatto, limitano il nostro diritto di uguaglianza. Non è questa una richiesta, ripeto, di trattamento di privilegio. Nasce da una oggettiva condizione di inferiorità che lo Stato deve rimuovere e superare realizzando per noi quelle infrastrutture che nel contesto continentale garantiscono a tutti gli altri cittadini italiani la più ampia mobilità.

Siamo coscienti che la nostra insularità è una difficoltà oggettiva; il mare esiste e non lo si può cancellare, è vero. Ma così come nel territorio continentale si sono realizzate infrastrutture, strade, autostrade, linee ferroviarie che, con costi gravanti sull'intera collettività, hanno ridotto le distanze, hanno avvicinato le varie regioni, così noi chiediamo che per i collegamenti con la Sardegna la collettività, lo Stato, si faccia carico di realizzare quelle infrastrutture che consentono una parificata mobilità della Sardegna verso il Continente e viceversa.

Infrastrutture che, per la nostra particolarità, altro non possono essere che adeguati mezzi di trasporto marittimo ed aereo a costi, ovviamente, per l'utenza paritari.

Questa rivendicazione non nasce ora, è vero; non è frutto di un improvviso risveglio dei

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

Sardi; nasce da lontano, è un'esigenza da sempre sentita dalle popolazioni isolate che hanno trovato però sempre, o troppo spesso, gli organi centrali e regionali o sordi o disattenti.

E' un'istanza giusta, legittima, che trova conforto e supporto in precedenti normative nel nostro Paese e in esperienze di altre Nazioni, in documenti e risoluzioni di vari consessi.

Alludo, per esempio, all'articolo 8 della legge n. 684 del 1974 che, testualmente, recita: "I servizi di collegamento con le isole maggiori e minori debbono — e sottolineo il debbono — assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico-sociale delle aree interessate e in particolare del Mezzogiorno"; alla legge n. 17 del 12 gennaio 1981 che per il settore ferroviario parla del superamento delle insufficienze strutturali che limitano la integrazione delle aree insulari e ipotizza il superamento delle strozzature fra il Continente e la Sardegna. Né va dimenticato l'articolo 12 della 588 con le sue particolari e speciali previsioni per il trasporto delle merci per la Sardegna.

Vi è la risoluzione dell'ottobre del '76 della Quinta Commissione della Conferenza nazionale dei trasporti, ove si afferma che "anche per la Sardegna si impone una specifica considerazione per la soluzione dei problemi di collegamento con il Continente che tenga conto delle esigenze di assicurare condizioni di mobilità delle merci e delle persone parificate anche alle tariffe terrestri delle altre Regioni d'Italia".

BAGHINO (D.C.). Quel concetto è stato frutto d'una battaglia sostenuta, li abbiamo scritti noi questi fatti della continuità territoriale.

BERLINGUER (P.C.I.). Nelle risoluzioni finali della Conferenza delle regioni insulari europee...

MELIS (P.S.d'Az.). Non conosci l'archeologia dell'autonomia!

BERLINGUER (P.C.I.). ...tenutasi nelle Canarie nell'aprile dell'81, e in quella della Con-

ferenza delle regioni periferiche e marittime, tenutasi a Creta nell'ottobre '81, il problema della continuità territoriale, riportato espressamente in questa dizione letterale, viene posto con forza come pilastro essenziale dell'integrazione delle isole con i contesti continentali.

Vi è infine il precedente storico a noi molto vicino, quello della Corsica, che dal 1976 ha ottenuto e ha visto concretamente attuato dallo Stato francese il principio della continuità territoriale con un'articolazione operativa molto efficiente e pratica.

Questi precedenti storici, questi pronunciamenti di momenti internazionali, questi esempi brucianti in realtà a noi così vicine anche per altri versi — vedasi per esempio l'aspetto autonomistico — e assai più arretrate, sono certamente un valido e corposo confronto e sostegno della rivendicazione della continuità territoriale. Che però non bisogna lasciare a livello e stadio di mera petizione di principio ma che bisogna riempire di contenuti concreti, reali e praticabili anche per fugare superficiali reazioni di chi tenta di sminuire la dignità complessiva della nostra istanza riducendola a mero fatto tariffario.

Prima di affrontare il tema dei contenuti sostanziali e di chiarire quali debbono essere, a nostro avviso, le richieste concrete da presentare al Governo centrale, credo che si debba doverosamente sgombrare il campo da una tentazione assai suggestiva che sta emergendo e che è l'evidente frutto di un non più tollerabile stato di frustrazione che sta maturando fra la nostra gente in conseguenza diretta del rifiuto opposto dal Governo ad affrontare e risolvere i nostri annosi problemi.

Mi riferisco alla richiesta, che sempre più frequentemente si sente avanzare, della costituzione da parte della Regione sarda di una sua compagnia di navigazione. Molti sardi che si vedono ostacolati incomprensibilmente nell'esercizio del loro sacrosanto diritto alla mobilità, molti emigrati che vivono tenacemente il dramma della traversata, molti cittadini di altre regioni che sopportano di essere sottoposti a umilianti condizioni pur di raggiungere la nostra isola, molti di costoro, come reazione a queste

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

brucianti delusioni, si pongono e pongono noi sempre più prepotentemente la domanda: ma perché la Regione, visto il trattamento che le riserva il Governo nazionale, non la fa finita e si dota di una propria compagnia di navigazione?

E' — ripeto — questo un quesito, una prospettiva che potrebbe apparire affascinante e per questo entusiasticamente percorribile, anche perché animata da vibrante spirito di affrancazione; ma a noi tutti, per le responsabilità che ricopriamo, incombe l'obbligo di dare risposte non superficiali o epidermiche ma riflettute e ponderate; e la risposta che noi diamo come forza politica non può essere che negativa, fermamente negativa anche se verosimilmente impopolare. La strada dell'assunzione da parte della Regione sarda del gravoso onere di assicurare con propri mezzi una adeguata mobilità da e per la nostra isola a costi equi, non è percorribile per diversi e parimenti validi motivi.

In primo luogo, perché sarebbe una umiliante abdicazione a perseguire e vincere una battaglia giusta e legittima; perché così facendo noi sardi non solo dimostreremo di accettare supinamente un incomprensibile rifiuto del Governo centrale a riconoscere un nostro sacrosanto diritto; non solo rinunceremmo a condurre una battaglia autenticamente autonomista e meridionalista; ma daremmo al Governo un grosso alibi per una sua gravissima inadempienza e marcheremmo più segnatamente e ingiustamente una nostra condizione di inferiorità. Perché, ancora, la soluzione dei nostri problemi di collegamento è dovere della collettività che deve assolverli così come li ha assolti per le altre regioni continentali. Perché, ancora, lo stato delle nostre risorse finanziarie non consente, come ben sappiamo, uno sforzo economico quale quello necessario per l'acquisto di navi o aeromobili, con quelli che ne sono i relativi costi per la gestione del servizio, per gli stipendi agli operatori.

Potrebbe obiettarsi che lo Stato dovrebbe darci i mezzi finanziari. E' facile rispondere che questa prospettiva è assai improbabile e che, in ogni caso, tanto vale che lo Stato continui a provvedervi direttamente, trattandosi di servizio

pubblico di carattere nazionale.

Infine, perché le nostre esigenze non sono uniformi nel tempo; hanno un andamento stagionale molto marcato. Allora, per far fronte a momenti di punta massima della domanda dovremmo dotarci di una flotta e di un parco aereo adeguati e con personale adeguato; e poi, cosa fare nei periodi di bassa domanda? Tenere immobilizzato un capitale così elevato? Licenziare o mettere in cassa integrazione i dipendenti, o imbarcarci, noi ente pubblico, in avventure imprenditoriali, immettendoci nel mercato nazionale e internazionale già così affollato?

Queste considerazioni ci inducono, come forza politica, a respingere, per ora...

LORETTU (D.C.). Chi sostiene questo?

BERLINGUER (P.C.I.). Non comprendo.

LORETTU (D.C.). Questa tesi chi la sostiene?

BAGHINO (D.C.), *Assessore dei trasporti*. Da varie parti!

BERLINGUER (P.C.I.). Lo stiamo sostenendo noi in questo momento. Non certamente il Partito comunista, sta parlando un comunista, onorevole Loretto. Tutte queste considerazioni ci inducono a respingere per ora la suggestiva ipotesi della nostra compagnia di bandiera... Forse, onorevole Loretto, lei non è stato attento. Io non ho detto che altre forze politiche o la Democrazia Cristiana portassero avanti questa idea.

Onorevole Loretto, evidentemente lei non è un attento lettore di certa stampa...

LORETTU (D.C.). Lei sta polemizzando con una tesi che non è di nessuno.

MELIS (P.S.d'Az.). Veramente non è così.

BAGHINO (D.C.), *Assessore dei trasporti*. No, da molte parti.

BOI (D.C.). Mettetevi d'accordo!

MELIS (P.S.d'Az). Permette, onorevole Loretto. Già nella precedente Giunta Ghinami, a quel tempo, si parlava della costituzione della Sardamare, compagnia di navigazione gestita dalla Regione. Da molte parti se ne parlava.

BERLINGUER (P.C.I.). Io forse ho il vizio di esprimermi non correttamente, e probabilmente non sono stato molto chiaro in questa esposizione; però, la prego, prima di fare qualche interruzione, di intendere il significato e la portata di quanto dico.

Dicevo, tutte queste considerazioni inducono il Partito comunista a respingere per ora la suggestiva ipotesi di una nostra compagnia di bandiera, e ci rafforzano nel convincimento che bisogna proseguire fermamente la battaglia per il riconoscimento e la concreta attuazione del principio della continuità territoriale.

Quali i suoi contenuti? A nostro avviso, tre sono i punti essenziali. In primo luogo il sistema dei collegamenti da e per la Sardegna deve essere dotato di una quantità di mezzi tale da dare risposte quantitativamente e qualitativamente positive alla domanda attuale ed a quella potenziale, visto l'andamento percentuale di viaggiatori in continua progressione.

Sulle nostre rotte marittime ed aeree deve realizzarsi un potenziamento quantitativo tale da incentivare la domanda, da evitare che flussi di traffico originariamente diretti verso la nostra isola si indirizzino altrove, da far dimenticare le umilianti immagini dei selvaggi affollamenti di persone e mezzi e merci nei porti nostri e in quelli dai quali partono le navi dirette verso la Sardegna.

Il potenziamento deve assolvere anche al compito di rendere qualitativamente accettabile il trasporto da e per la nostra isola. Credo siano presenti agli occhi di tutti noi le immagini delle navi che nei periodi di punta vengono o partono dalla Sardegna. Gente indecorosamente buttata sui ponti, nei saloni, nei corridoi; vecchi, donne e bambini che viaggiano in condizioni igienico-sanitarie allucinanti, senza assistenza, (giacché sulle navi Tirrenia non vi è servizio sanitario).

E' questo un fatto non più tollerabile, da eliminare anche perché, a lungo andare, certamente produrrà effetti negativi sulla domanda, dissuadendola e dirottandola altrove.

Prima esigenza, quindi, un potenziamento in termini quantitativi e qualitativi dei mezzi di trasporto.

Vi è poi l'esigenza, evidentemente conseguente, di intervenire immediatamente nelle nostre infrastrutture ricettive, porti e aeroporti, sia per arrestare il processo di lento decadimento cui alcune di esse paiono condannate, sia per potenziarle e adeguarle a quella che dovrà essere una maggiore offerta di trasporto; sia per realizzare essenziali strutture oggi totalmente assenti (vedasi per esempio la cronica ed indecorosa carenza, soprattutto nel porto del capoluogo regionale, di adeguate stazioni marittime).

Non solo cioè va fermamente rintuzzato il tentativo di declassificazione e il processo di decadimento delle nostre infrastrutture ricettive, ma deve andarsi verso il loro potenziamento in un quadro di complessiva riqualificazione.

Inutile sarebbe aumentare l'offerta di trasporto se, poi, l'offerta stessa non trovasse nel nostro territorio adeguata possibilità di approdo.

Un cenno particolare merita, credo, il porto di Porto Torres. In questo importante tassello del nostro sistema portuale, naturale sbocco della direttrice di traffico verso il Nord Italia, sta precipitando un processo di sfaldamento delle banchine, tale da pregiudicarne l'uso non solo attuale ma quello soprattutto in prospettiva. E' necessario intervenire subito, e in questo senso si era mossa la Giunta di sinistra e laica perché si realizzassero interventi immediati, tesi a consentire la agibilità totale del porto entro il più breve tempo possibile. Ma è parimenti necessario che si programmino tutta un'altra serie di interventi che assicurino la funzionalità nell'avvenire, in una visione integrata con la vicina struttura, nuovissima, oggi largamente inutilizzata.

Pericolose nubi si addensano in questi giorni sull'orizzonte della portualità isolana.

I Ministri economici, alla ricerca affannosa

di fondi per contenere il disavanzo pubblico, minacciano (e credo che la loro minaccia vada valutata con triste realismo, nonostante le non rassicuranti assicurazioni dei ministri e sottosegretari sardi), minacciano di privare la Sardegna di provvidenze in tale settore. Le minacce che, ripeto, ci paiono purtroppo molto reali, non hanno avuto alcuna eco da parte della Giunta regionale che ha taciuto e nulla ha fatto per respingerle e per scongiurare questo tentativo pericolosissimo e dannosissimo per la Sardegna.

Vi è poi, infine, sempre trattando del problema della continuità territoriale, il problema tariffario, che non è certo l'ultimo ma nemmeno il primo, e pur non essendo forse il più eclatante è quello che maggiormente colpisce la pubblica attenzione.

E' indubbio che il cittadino sardo, o chi altri voglia muoversi da e per la Sardegna via mare ha pagato e paga, per questo trasferimento, un costo più elevato di quello che altri pagano nel contesto continentale per spostarsi sul vettore pubblico da una regione all'altra in termini di distanze uguali.

Tale condizione, tale stato di cose, ritenei sia altamente discriminante e aggravante la nostra inferiorità. Chiediamo un trattamento paritario, chiediamo cioè che il trasporto sul vettore pubblico sia equamente offerto a tutti i cittadini a costi paritari. Rifiutiamo per il nostro caso rigide logiche, seppur valide in astratto, di gestione economica aziendale per quanto attiene al vettore pubblico marittimo.

La collettività nazionale si fa carico quotidianamente — e ben lo sappiamo —, in termini assai gravosi, delle passività del servizio ferroviario statale; non intendiamo perché solo noi dovremmo alleviare la collettività dei costi di un servizio pubblico e pagare, solo noi, costi tali da ridurre la passività di un vettore che è per noi pubblico, essenziale, come le Ferrovie dello Stato lo sono per le altre comunità nazionali.

Pretendiamo, cioè, che i costi della nostra mobilità via mare vengano parificati a quelli in vigore nelle Ferrovie dello Stato. Tale richiesta, peraltro, è in perfetta sintonia con la riso-

luzione 700104 del luglio '78 assunta dalla Decima Commissione della Camera dei Deputati che — leggo testualmente —: "Impegna il Governo, nell'attuazione dell'articolo 13 e nel rispetto dell'articolo 53 dello Statuto speciale della Regione Autonoma della Sardegna, a procedere, entro il 31 dicembre 1980, a una graduale eliminazione delle differenze tariffarie praticate dalla Tirrenia e dalle Ferrovie dello Stato nei collegamenti marittimi da e per l'Isola, assumendo come parametro di riferimento il sistema tariffario delle Ferrovie dello Stato e estendendolo a tutta la flotta pubblica in modo tale da rendere effettivo il principio che ad uguale distanza debba corrispondere la parità della tariffa per identica unità o tipo di trasporto". Questa petizione è rimasta senza seguito. Ma poiché i trasferimenti da e per la Sardegna, per quella che è la nostra realtà geografica, sono particolari, si differenziano da quelli continentali, noi comunisti riteniamo che si debba chiedere, in estensione e più ampia applicazione della risoluzione suddetta e del principio sancito per le merci nella legge 588 per la tratta Golfo Aranci-Civitavecchia, l'applicazione del principio della virtualità. Ciò perché evidenti sono le limitazioni oggettive della nostra mobilità. In termini di frequenza, per esempio, se un cittadino che dalla Campania deve recarsi in Lombardia perde un treno, ha la possibilità concreta di trovarne un altro a brevissima distanza di tempo; un sardo se perde una nave, deve attendere un giorno. Gli approdi obbligati; nel contesto continentale ci si può irradiare a piacimento in tutte le direzioni, noi siamo obbligati da pochi approdi fissi.

La velocità commerciale sulla terraferma è di circa 60 chilometri orari, mentre via mare è di circa 30 chilometri orari. La mancanza di mercati intermedi: un produttore o commerciante meridionale che voglia immettere il suo prodotto sul mercato nazionale, trova sbocchi immediati e continui lungo tutta la direttrice scelta; il produttore isolano, prima di immettersi sul mercato più vicino deve subire lunghe distanze vuote. Il mare, e quindi la incidenza delle condizioni meteorologiche che possono impedire

o rallentare, o quanto meno rendere estremamente disagiata il tragitto; la spesso verificata impossibilità d'imbarco, le lunghe attese per l'imbarco stesso, l'isolamento forzato senza possibilità di soluzioni alternative cui spesso siamo involontariamente condannati. Sono, tutte queste, condizioni limitative che avallano e giustificano la nostra richiesta di una tariffazione virtuale sia per i passeggeri che per le merci; di riduzione cioè, ai fini tariffari, della distanza reale a quella virtuale.

In quali termini realizzare la tariffazione virtuale? Estendendo in termini proporzionali il principio sancito dalla 588. Questa legge ha statuito che la distanza reale fra Civitavecchia e Golfo Aranci, pari a 213 chilometri, venga ridotta per la tariffazione a 100 chilometri. La stessa proporzione può e deve essere adottata alle altre linee che noi potremo indicare.

Quali i costi di gestione? Si è calcolato che la tariffazione ferroviaria in maniera virtuale su tre direttrici: Porto Torres - Genova, Olbia-Civitavecchia e Cagliari-Civitavecchia, se applicata per tutto il 1980, avrebbe comportato un maggior onere complessivo per lo Stato di circa 30 miliardi (22 miliardi e mezzo per i passeggeri e auto al seguito e 7 miliardi e mezzo per le merci). Tali costi, se valutati come intervento per una intera regione non crediamo, noi comunisti, possano essere considerati drammaticamente rilevanti.

Per quanto attiene al trasporto delle merci per la nostra regione, ci è stata prospettata in questi giorni una soluzione che dovrebbe essere inserita in uno strumento legislativo nazionale per il Mezzogiorno: l'adozione, per il traffico merci da e per la Sardegna, di una tariffazione differenziata con sgravi del 20-25 per cento per incentivare la formazione, qui da noi, del valore aggiunto.

Tale speciale tariffazione verrebbe applicata alle materie prime in entrata e ai prodotti finiti in uscita. Potrebbe apparire una proposta allettante, soprattutto per le finalità che si prefigge: l'incentivazione dell'insediamento e della realizzazione di strutture di trasformazione in Sardegna, nonché l'arresto dell'esodo delle nostre materie prime (vedi il granito) e la loro

trasformazione in loco. Questa soluzione però, già respinta da questo Consiglio in sede di discussione della relazione della Quarta Commissione consiliare sulla riforma dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno, appare settoriale e quindi isolata e avulsa dalla nostra complessiva rivendicazione. Appare, ancora una volta, come frutto della politica non solo dei piccoli passi ma ancora dei passi separati, mentre noi vogliamo una soluzione che può essere sì articolata, ma globale. Non ipotizza niente, infatti, per il problema relevantissimo del trasporto dei passeggeri e, soprattutto, non affronta gli altri due aspetti fondamentali della nostra rivendicazione sulla continuità territoriale: il potenziamento quantitativo e qualitativo del sistema dei trasporti e l'intervento nelle strutture ricettive. E come tale, come palliativo parziale, non può essere accettato.

Il problema della tariffazione adeguata, ovviamente, deve investire anche il trasporto aereo e non può essere limitato alla linea Sardegna-Roma, ma deve essere estesa almeno a un'altra linea che colleghi la Sardegna con un'altra area continentale verso la quale si dirige notevole mole del nostro traffico e che interessa numerosi operatori economici e molti emigrati sardi: la Lombardia.

Signor Presidente, colleghi consiglieri, questi i contenuti concreti — esposti ovviamente in maniera necessariamente sintetica — con i quali, come Giunta di sinistra e laica a suo tempo, quando avevamo responsabilità di governo in questa Regione, abbiamo voluto dare corpo alla rivendicazione sul principio della continuità territoriale.

Rivendicazione che crediamo sia stata abbandonata da questo Esecutivo anche in termini lessicali, giacché la stessa espressione "continuità territoriale" è scomparsa dal vocabolario della Giunta Rojch. Abbandono di una linea, dei suoi contenuti, della sua sostanza, per rifugiarsi in richieste che, come dirò in seguito, appaiono monche e umilianti per la dignità complessiva della rivendicazione.

Ovviamente i contenuti che ho indicato non esauriscono il problema, ma sono contornati da un non ridotto numero di problemi collaterali

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

e non secondari che debbono trovare risposta contestuale a quella principale. Vi è il problema della individuazione delle direttrici di traffico; vanno respinte, mentre si affronta il problema tariffario, le teorizzazioni ipocrite sull'esigenza di non modificare lo *status quo* sia in termini di potenziamento che di tariffazione per non provocare l'esodo del vettore privato sulle rotte sarde. Noi riteniamo che non si debba immolare sull'altare della tutela della marineria libera la complessività e la dignità della nostra rivendicazione.

Certo, siamo consapevoli della necessità e dell'importanza della permanenza del vettore privato sulle rotte che interessano la Sardegna per non realizzare un regime di monopolio pubblico chiaramente insufficiente e che ci esporrebbe a gravi rischi. Ma il problema non va risolto riducendo o depotenziando il vettore pubblico o non applicando tariffe giuste. Altre strade debbono essere percorse e il Governo deve farsene carico.

La soluzione definitiva dei problemi della continuità territoriale deve avvenire e deve essere frutto di un attento esame e di una puntuale programmazione degli interventi. Non crediamo che si possa pretendere tutto e subito. Il momento che viviamo è certamente molto grave. Grave è la crisi che colpisce il nostro Paese, ne siamo coscienti. Riteniamo però che parimenti grave e forse maggiore è la crisi che investe la Sardegna e che noi stiamo drammaticamente vivendo per la nostra debole e precaria condizione. La soluzione del nodo dei trasporti può contribuire a alleviare questa crisi; il problema dei collegamenti è un nostro irrinunciabile diritto.

Ciò significa che, sancito questo diritto, possono concordarsi, con una gradualità stabilita a un tavolo paritario, le esecuzioni dei vari interventi senza dover ricorrere a sollecitazioni stagionali o occasionali.

La definizione del problema dei trasporti per noi deve essere frutto di uno strumento legislativo, di una legge approvata dal Parlamento italiano. Non è più ammissibile che le decisioni vengano adottate o meno, di volta in volta; non vogliamo più soggiacere agli umori o

agli interessi di questo o di quel ministro di turno, non intendiamo andare alla ricerca di canali sotterranei più o meno padrinati o correntizi per ottenere la soluzione ai nostri problemi. Crediamo che si debba smettere di percorrere queste umilianti strade: tutto deve avvenire alla luce del sole in aperta chiarezza e con provvedimenti legislativi. Pendono davanti al Parlamento quattro disegni di legge di varie forze politiche che sono arenati, come oggi purtroppo ci è stato confermato, per l'indisponibilità del Governo a trattare l'argomento. Il loro esame va attivato dopo un paritario confronto con la Regione perché si arricchiscano delle nostre richieste.

Crediamo che uno dei problemi che debba essere affrontato e risolto sia il problema dell'assetto della compagnia di bandiera, la Tirrenia, e della nostra presenza in questa struttura. La società attualmente fa parte del gruppo Finmare, e quindi del pacchetto delle Partecipazioni statali. Si è di recente ventilata l'ipotesi di una sua trasformazione in azienda di Stato o di un suo trasferimento all'azienda delle Ferrovie dello Stato. Possono essere soluzioni parimenti praticabili. Bisogna però assumere al più presto una decisione definitiva per consentirci di individuare un interlocutore fisso e non costringerci a palleggiamenti fra società e Ministero. E va anche parimenti ridotto, trattandosi sostanzialmente di vettore pubblico, il problema di una nostra più puntuale e pregnante presenza nei momenti decisionali, laddove si appronta il piano complessivo dei servizi, laddove si assumono le vere decisioni, per verificarle puntualmente.

Noi siamo, come è stato in quest'aula riferito, il maggior cliente; assorbiamo circa l'80 per cento del suo volume di traffico, questo traffico viene deciso senza una nostra puntuale presenza, puntuale presenza che va assicurata in termini di reale serietà.

Credo che non cambierebbe alcunché se, come proposto e richiesto di recente in termini altisonanti e con retorica pomposità da questo Esecutivo, ci venisse attribuita la presidenza della Tirrenia. Basti ricordare in proposito che questa carica abbiamo ottenuto nel passato, con la

presidenza dell'onorevole Stara. Cionostante nulla è cambiato, e certo non per demerito dell'onorevole Stara; o forse come qua oggi si è detto, l'onorevole Stara non aveva peso, non era capace di far valere le ragioni della Sardegna? Noi crediamo di no, crediamo che sia un fatto oggettivo. La richiesta formulata da questo Esecutivo, come soluzione dei nostri drammatici problemi, suona, ci si consenta, superficiale, anacronistica, ripetitiva di negative esperienze del passato e, in conclusione, ridicola e ridicolizzante la complessità e gravità del problema.

Non voglio dilungarmi oltre su questo argomento, rinfocolare una polemica che ha avuto ampio eco sulla stampa sarda. Credo che la parola definitiva possa essere lasciata in materia al dottor Giovanni Piras, laureato in economia e commercio, e alla lettera dallo stesso inviata all'Assessorato ai trasporti e pubblicata su L'Unione Sarda del 20 ottobre '82. La sua autocandidatura alla presidenza della Tirrenia, ci pare, rispecchia appieno gli intendimenti che evidentemente hanno determinato la richiesta avanzata da questo Esecutivo. Il dotto Piras ci pare notevolmente titolato, e degni della massima attenzione i requisiti offerti. Egli sarebbe — a suo dire — “disponibile a schierarsi immediatamente con la corrente attualmente in auge del partito di maggioranza relativa”. Dimostrazione questa, crediamo, di incrollabile convincimento e fede ideologica e non banderuola sensibile al vento del potere.

Lo schieramento di parte poi offrirebbe ampie possibilità di manovre canalarie e correntizie che certamente potrebbero portare a soluzione se non i problemi irrisolti dei nostri trasporti, certo altri e ben più importanti problemi di carattere clientelare.

La sua dichiarata sana e robusta costituzione fisica, e la professata abilità nell'arte natatoria gli consentirebbero, inoltre, di superare le vorticose, forti correnti avverse, di galleggiare per molto tempo nel tempestoso mare interno, respingendo gli attacchi non disinteressati della concorrenza di corrente avversa.

(Interruzione)

E' un signor dottor Giovanni Piras che ha avanzato una sua candidatura autorevole alla presidenza della Tirrenia. Se lei, onorevole Morretti, avesse avuto l'abitudine di leggere i giornali sardi, sarebbe più informato... evidentemente lei era occupato, colpa non credo da attribuire a noi! Ma, purtroppo, il dottor Piras ha dei demeriti che egli molto ingenuamente ha confessato, meriti che non gli consentiranno, crediamo, di assurgere alla carica presidenziale cui si è autocandidato. Egli dichiara (leggo testualmente) “di non essere a conoscenza dei commensali abituali del Gran maestro della Massoneria; di conoscere solo di vista i piduisti sardi, di aver conosciuto il signor Gelli solo tramite i giornali, di non conoscere (gravissima lacuna) il faccendiere Carboni”. Ahimè, dottor Piras, queste carenze, che lei pure ha portato a titolo di referenza, sono gravissime e molto probabilmente, se non certamente, non le consentiranno di diventare presidente della Tirrenia! Per assurgere a cariche di questo genere, come purtroppo una vicina esperienza ci insegna, per diventare presidente, anche se solo del popolo sardo, le referenze devono essere decisamente opposte. Pazienza per lei, dottor Piras!

Non sono referenze di alcun presidente comunista, onorevole Mura; son referenze del suo presidente, quello che brilla per la sua assenza.

Ritornando su un terreno di responsabile, serio realismo, sul tema in discussione, noi comunisti riteniamo che la non presenza di una adeguata rappresentanza della Sardegna nei momenti decisionali della società di bandiera, sia una chiara e ingiusta stortura, che va corretta in maniera di poter dire più puntualmente qualcosa anche su un altro argomento specifico, quello delle prenotazioni, che vanno immesse sul mercato tempestivamente, per consentire un'ampia commercializzazione finalizzata ad un incremento della domanda, che vanno equamente distribuite fra i vari operatori (scongiurando ingiusti accapparramenti) e parte delle quali devono essere riservate ai nostri emigrati.

Atteso che sto dilungandomi, sorvolo su parte del mio intervento, ricordando che c'è il problema dei traghetti delle Ferrovie dello Stato,

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

il problema del potenziamento delle infrastrutture ricettive per quanto attiene i traghetti delle Ferrovie dello Stato.

Questi, signor Presidente, colleghi consiglieri, i problemi più rilevanti nei trasporti esterni, questo deve essere il tema di confronto con il Governo, **questa la proposta da avanzare**, per questo aspetto, al momento centrale della soluzione dei nostri problemi.

Certo è che per questa tematica vi è da noi grande attenzione e molta attesa. Nei primi mesi del 1981 si è avviato un forte movimento che ha coinvolto enti locali, momenti istituzionali, forze sociali e culturali. La Giunta laica e di sinistra si è mossa per attivare e tener viva questa attenzione, come supporto della trattativa complessiva col Governo. Abbiamo dovuto registrare momenti di pausa, vi sono state le crisi nazionali di governo, vi è stata la crisi di governo regionale. L'azione va ripresa, la mobilitazione e la sensibilizzazione registratesi non debbono essere lasciate cadere, perché grave sarebbe il danno oggettivo conseguente per la mancata soluzione del problema, e gravissimo il danno indiretto, per la sfiducia della popolazione verso un momento istituzionale, con l'approfondimento di quel solco che è già ora così profondo.

Se gravi e complessi sono i problemi dei nostri trasporti esterni, certamente non meno grave e complessa è la problematica dei trasporti interni: per quella che è la sua variegata articolazione, la sua angusta realtà, le sue croniche carenze.

E va ricordato il problema delle Ferrovie dello Stato, che non credo sia il caso di illustrare perché da tutti noi ben tristemente conosciuto. Incredibili tempi di percorrenza, un tracciato non più accettabile (c'è stato l'intervento è vero della legge 17, che riguarda l'elettificazione in corrente monofase nella dorsale sarda; però l'innovazione e l'adozione di questo nuovo sistema primo in Italia non deve tradursi in pura e semplice sperimentazione). Va rifiutato il ruolo di cavia, non si debbono cercare soluzioni ai problemi nazionali sulla nostra pelle, le innovazioni devono tradursi in vantaggi reali per il sistema del trasporto interno della Sarde-

gna e per la nostra economia.

E pertanto, andrebbero realizzate, oltre le attuali insufficienti previsioni, quelle rettifiche e il raddoppio del tracciato che possono effettivamente modernizzare la nostra rete.

Tutte queste rettifiche devono essere previste nel piano poliennale che il Governo dovrebbe presentare al Parlamento. E in questo settore andrebbe compiuta una ferma azione perché le provvidenze già disponibili vengano immediatamente spese, con l'effettivo coinvolgimento nella realizzazione delle varie opere della imprenditoria locale. Nel trattare questo argomento ho voluto usare il condizionale perché, purtroppo, le prospettive non sono certamente rosee. Quasi certamente salterà il finanziamento di 100 miliardi per la elettrificazione della dorsale sarda.

Questo l'annuncio dato dai Ministri del bilancio La Malfa e dei trasporti Balsamo, in occasione dell'incontro con la segreteria nazionale dei metalmeccanici. E' un fatto questo di estrema gravità, che allontanerebbe nel tempo, chi sa fino a quando, l'inizio della soluzione dei problemi del trasporto ferroviario in Sardegna. A fronte di questa notizia, di questa dichiarazione, questo Esecutivo non ha dato segno di reazione alcuna. Non abbiamo notizie di interventi che questo Esecutivo, nelle sue continue e sconcertanti peregrinazioni romane, abbia svolto per contrastare questo gravissimo orientamento. Ancora una volta questa Giunta, presidente Rojch, subisce passivamente i pesanti interventi del Governo centrale, appalesando tutta la sua oggettiva debolezza, quella debolezza che lei, come Segretario regionale della Democrazia Cristiana, ha più volte pomposamente attribuito alla Giunta laica e di sinistra che, in questo settore, mi consenta di ricordarglielo, ha ottenuto indubbi successi: un considerevole aumento dei fondi inizialmente stanziati, oltre 70 miliardi in più per le rettifiche del tracciato ferroviario sardo.

Questi successi voi li state vanificando, con le vostre vuote, petulanti peregrinazioni romane, voi capaci solo di tornare in Sardegna con un pugno di mosche, con propositi irrealistici assurdi e velleitari, che testimoniano

solo un grande vuoto interno, una debolezza oggettiva, una vacuità allarmante per i gravissimi danni che state arrecando alla nostra Regione.

Parlando delle ferrovie in Sardegna non si può trascurare il problema di Nuoro, di questo capoluogo escluso dai collegamenti ferroviari.

Né si può dimenticare (e io sorvolo il problema delle ferrovie concesse) il rilevante aspetto che ha l'attuazione della legge 151 per la evidente rilevanza oggettiva della materia che interessa la intera collettività isolana (viva testimonianza ne sono le tumultuose proteste degli studenti pendolari nuoresi dei giorni scorsi). Il Consiglio ha approvato alcuni mesi fa la legge regionale, per l'attuazione e applicazione in Sardegna dei precetti della 151, di questa novella che tende e mira al riassetto del complesso settore del trasporto urbano e interurbano. E' stato approvato un disegno di legge approntato da diverso tempo dalla Giunta di sinistra e laica, onde consentire la sollecita spendita di provvidenze attribuite alla Regione.

Ma, da allora, il silenzio più totale è caduto sulla materia. Le provvidenze ottenute giacciono inutilizzate e decine di miliardi destinati a fondi di investimento restano non distribuiti.

Né può mancare nell'esame complessivo del problema del trasporto interno, una riflessione sull'ARST, un richiamo alla logica e alla volontà politica che l'hanno originata, al suo stato, alla funzione che essa azienda ha svolto e deve svolgere nell'Isola.

Il tempo incombe, e sorvolo su quanto attiene ai problemi dell'ARST.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GHINAMI.

(Segue BERLINGUER). C'è inoltre il problema che riguarda l'assetto portuale isolano, il problema del progetto speciale numero 1, il problema della gestione degli aeroporti, il problema della viabilità interna dell'Isola che, pure essendo in termini quantitativi non trascurabile se rapportata alla dimensione geografica, ha necessità di razionali e programmati interventi, per cancellare evidenti zone d'ombra della nostra Regione: la Gallura e l'Ogliastra. Va operata in questo senso una fortissima azione nei

confronti del Governo centrale perché, modificando l'orientamento che purtroppo sta in questi giorni maturando, nei programmi ANAS vengano comprese tutte quelle opere che appaiono necessarie alla Sardegna, e in particolare il finanziamento per la realizzazione del collegamento con l'Ogliastra. Fortissima azione, dicevo, che non ci pare sia stata posta in essere da parte dell'Esecutivo, che ancora una volta ha brillato per la sua assenza, il suo silenzio, nonostante la sua naturale propensione a dichiarazioni tanto minacciose, tanto animate da fermi e bellicosi propositi, quanto nella sostanza e nella realtà querule e inconsistenti, e soprattutto, assolutamente inincidenti sull'azione del Governo centrale.

In tema di trasporti va definitivamente — e mi avvio alla conclusione — risolto il problema non certo secondario dei collegamenti con le isole minori. La Giunta di sinistra e laica, in totale coerenza con lo spirito che ha animato la sua rivendicazione sulla continuità territoriale, ha ritenuto di dover tradurre questo principio concretamente nella sua attività di governo per dare risposte positive alle legittime istanze delle popolazioni delle isole minori, per realizzare una effettiva integrazione di queste realtà nel contesto isolano, per favorire uno sviluppo parificato di queste zone. Così si è varato il disegno di legge sulla Saremar, una società con sede in Sardegna, che dovrà gestire il sistema di trasporto da e per le isole minori potenziandolo e rendendolo adeguato alle esigenze delle loro popolazioni. Cogliamo l'occasione per pregare la Presidenza del Consiglio, avendo la commissione consiliare competente licenziato il disegno di legge sulla Saremar di volerlo sollecitamente sottoporre all'esame dell'Assemblea.

Signor Presidente, colleghi consiglieri, tutta la vasta problematica del trasporto interno pone prepotentemente l'esigenza della realizzazione di quello che deve essere lo strumento regolatore di tutta la materia: il piano regionale dei trasporti. Strumento fondamentale per qualsiasi seria politica di gestione del settore che dovrà fornire alla Regione, partendo da una ricognizione dell'esistente, tenendo conto delle evoluzioni che dovrebbero verificarsi e anche di

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

relazioni, opzioni, dello sviluppo sociale economico, di modificazioni dell'assetto del territorio, operando cioè in una continuità d'azione e non determinando stasi deleterie, dovrà fornire alla Regione un piano per lo sviluppo di un sistema coordinato di trasporti integrato nei due momenti essenziali (esterno e interno), funzionale all'ipotesi di sviluppo che dovrà essere elaborata e realizzata nella nostra Isola.

La Giunta di sinistra e laica superando storici ritardi e conflittualità dicasteriali originate dalla rivendicazione della primogenitura di tale strumento, conflittualità che ne avevano bloccato il nascere, ha collegialmente varato il piano regionale trasporti.

GIANOGLIO (D.C.). Non ce n'erano conflittualità nella Giunta di sinistra e laica?

BERLINGUER (P.C.I.). Io mi riferivo a conflittualità precedenti, onorevole...

PISCHEDDA (P.C.I.). In 30 anni non avete preparato neanche un piano di lavoro!

BERLINGUER (P.C.I.). Attivando l'aprontamento dello schema base e indicendo una gara fra varie società. Che fine ha fatto?

(Interruzioni).

PRESIDENTE. Colleghi vi prego di lasciare continuare l'onorevole Berlinguer.

BERLINGUER (P.C.I.). Che fine ha fatto il tutto, onorevole Rojch? Non ci è dato di saperlo! Noi nutriamo forti perplessità che le forze e le resistenze che avevano in altri momenti contrastato la sua realizzazione, abbiano preso nuovamente il sopravvento. Che fine ha fatto il tutto? Non abbiamo alcuna fiducia e garanzia sulla realizzazione di questo imprescindibile, fondamentale strumento di programmazione. Nessuna fiducia ci può venire da questa Giunta che appare in tutt'altre faccende affaccendata.

La sua evidente e palpabile mancanza di autorevolezza, la sua propensione a gestire malamente il presente in funzione di interessi

marcatamente assessoriali e non in un quadro di azione complessiva di governo, ci dicono purtroppo che argomenti di questo spessore, strumenti di questa portata non possono interessarla, non possono essere da essa affrontati proprio perché contrastano con interessi settoriali, che si muovono in una linea di rinnovamento e di cambiamento che questa Giunta, col suo stesso insorgere, ha voluto bloccare.

Signor Presidente, colleghi consiglieri, tutta la vasta, complessa tematica dei trasporti della Sardegna, con i suoi nodi storici da sempre irrisolti grava pesantemente sul processo di sviluppo della nostra Regione. La soluzione non appare né facile, né vicina, anche perché grave è sempre stata in questo campo l'inerzia del Governo centrale. Grave, gravissima la responsabilità dei parlamentari sardi chiamati a responsabilità di governo nazionale. Poco e nulla hanno fatto costoro per la definizione positiva del problema. Poco o nulla stanno facendo anche ora, anche nel momento da lei tanto voluto, onorevole Rojch, del cambiamento nella guida della Regione sarda. Eppure, onorevole Rojch, si è oggi concretizzata la tanto auspicata, da lei e dal suo gruppo, concordanza di formule di governo tra Cagliari e Roma: pentapartito a Roma, pentapartito a Cagliari. Questa duplicazione modulare ha cancellato la differenziazione prima esistente, che pure qualche successo timido aveva ottenuto, ma che era a suo dire, per tale sua condizione, grave ostacolo alla soluzione dei problemi dei sardi (ben strana concezione la sua, onorevole Presidente, di quello che deve essere il governo della cosa pubblica: bene si può fare solo se *in alto loco* si trova interlocutore di egual seme, di egual colore, di egual corrente, di egual padrino. Concezione, mi consenta, squallidamente cortigiana che lega le sorti del momento decentrato alla identificazione ideologica, ma forse più che ideologica, correntizia con il principe romano!).

Ebbene, questa ripetizione di moduli...

ROJCH (D.C.), *Presidente della Giunta*. Si sta inventando un avversario che non esiste. Mi pare che non lo abbia mai detto nessuno questo.

BERLINGUER (P.C.I.). Ebbene, questa ripetizione di moduli che doveva essere la formula magica per la soluzione dei problemi non risolti dalla precedente Giunta, è miseramente fallita. E questo, nonostante lei, onorevole Presidente, possa fregiarsi di ben altri primati, possa iscrivere il suo nome nel Guinness dei primati, lei che come ci ha candidamente riferito in quest'aula, il 14 ottobre scorso, è riuscito a intrattenersi per ben cinquanta minuti con i ministri Andreatta e La Malfa, mentre le altre delegazioni riuscivano a rimanerci per soli cinque minuti. Sono sue testuali parole!

ROJCH (D.C.), *Presidente della Giunta*. Anzi, non hanno mai ricevuto nessun Assessore della passata Giunta.

BERLINGUER (P.C.I.). Ci pensi onorevole Presidente, quarantacinque minuti di scarto, è un bel record onorevole Rojch! Ma di questo suo invidiabile record di immersione nei meandri ministeriali, di questa sua così lunga apnea, ci mostri il pescato, onorevole Presidente, ci mostri il paniere con il quale lei è rientrato da Roma a Cagliari. Francamente non riesco a immaginare in quale attività lei possa aver speso tanto tempo; da un lato può fregiarsi delle irriverenti osservazioni degli uscieri ministeriali — sempre sue parole — che hanno dimostrato di non intendere e di ignorare il suo nome, la sua qualifica (e ce l'ha detto lei stesso, onorevole Rojch) e dall'altro le pesanti mazzate dei provvedimenti governativi.

Voglio limitarmi alla sola materia oggi in discussione, e citare tre esempi: il programma Anas che esclude la Sardegna dalle sue previsioni; la cancellazione di provvidenze seppure previste in legge del programma di elettrificazione della rete ferroviaria sarda; la cancellazione della Sardegna dal piano di interventi portuali.

Ecco la sua preda!

Francamente, onorevole Presidente, non sarebbe stato meglio intrattenersi un po' meno con i ministri Andreatta e La Malfa, e ottenere un po' di più? Non sarebbe stato meglio rinunciare ad un pur invidiabile record e modificare un po' l'orientamento pesantemente negativo

del Governo verso la Regione? Ma, onestamente, onorevole Rojch, non tutte le colpe di quanto accade possono essere attribuite solo e esclusivamente a lei; ci chiediamo infatti: che fanno in proposito i nostri autorevoli rappresentanti nel Governo nazionale, potendo confidare anch'essi nella identificazione modulare tanto auspicata?

L'onorevole Pisanu, ad esempio, sottosegretario al Tesoro che, contento d'aver contribuito al raggiungimento di quel suo record di apnea, bellamente tace. Eppure egli è assai vicino ad una stanza nella quale si trovano tantissimi importanti bottoni. O il ministro Abis e il sottosegretario Nonne, che si limitano ad interventi di rimessa — per usare una espressione calcistica — e non si muovono in attacco; ma, una volta portata a conoscenza dei sardi dalla stampa nazionale e isolana la mazzata governativa, essi si precipitano con tanto querule quanto inconfidenti assicurazioni e promesse, a tranquillizzare la popolazione sarda che mai e poi mai provvedimenti così punitivi potranno andare avanti e potranno essere assunti. Ma perché intervenire solo dopo, perché solo in difesa? Eppure anch'essi, per l'autorevolezza della carica che ricoprono, potrebbero esercitare interventi a priori, non attendere per rispondere; ma è tanto autorevole il loro incarico? Se le cose vanno come vanno, onorevole Presidente, il Governo o chi in esso conta, quel Governo tanto simile per identificazione e formula (e se andiamo a ben guardare, anche per correnti) con la sua Giunta, continua imperterrito nella sua devastante azione, lasciando a lei il compito di vacue e sterili lamentazioni, mentre nessuno dei nostri uomini di governo accenna minimamente ad una reazione di protesta, nel nome di quest'Isola che lo ha mandato a Roma. Nessuno parla, nemmeno in termini di sola eventualità di dimissioni (e forse, a ben pensare, non hanno tutti i torti). Mi viene maliziosamente da immaginare la loro riflessione romana: come, dovrei dimettermi io? e perché non lo fa Rojch con la sua Giunta? Certo, sono passati i tempi in cui gli esponenti sardi nel Governo nazionale potevano rassicurare, con melliflua e paternalistica

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

griderebbe allo scandalo, alla lesione dell'autonomia regionale, al condizionamento della libertà di circolazione, e si parlerebbe con ragione di attentato alle strutture economiche dell'Isola.

Per la Sardegna il discorso è diverso; si può accettare, anzi si deve comprendere, e niente importa se, per esemplificare, forse banalmente, qualche grossa centrale del latte rimane senza gli appositi contenitori, che, essendo di cartone plastificato, non sono soggetti a deperimento, o se i lavori di costruzione della nuova condotta idrica di una città capoluogo di Regione vengono bloccati perché i tubi necessari rimangono fermi a Civitavecchia, perché sicuramente non deperibili.

Tutte queste cose, evidentemente, finora non hanno preoccupato eccessivamente i vertici nazionali delle Ferrovie dello Stato, ovverosia il Ministero dei trasporti. Con le cose che l'assessore Baghino ci ha detto nella sua relazione, sicuramente in tempi brevi verrà posto termine a questo stato di cose.

Questa situazione è determinata anche dal fatto che i dirigenti regionali delle Ferrovie dello Stato rimangono nell'Isola solitamente per un lasso di tempo troppo breve, per poter portare avanti concretamente programmi di intervento, programmi operativi, determinando così una sorta di esercizio provvisorio permanente. Pur con le dovute proporzioni (e teniamo il dovuto conto dell'importanza della linea Roma-Firenze) non possiamo non affermare con fermezza e a buon diritto, che anche la tratta Cagliari-Decimo, e quindi la Sardegna, hanno le proprie esigenze, che anche la Sardegna è una regione italiana, che anche i sardi sono cittadini della stessa Patria.

Le velocità medie di percorrenza nelle ferrovie della nostra Isola, nonostante tutti i miglioramenti fin qui apportati, sono però ancora lontane da quelle dei treni delle altre linee nazionali, e mi pare meriti una sottolineatura il fatto che un capoluogo di provincia, onorevole Baghino — sto parlando della città di Nuoro —, non è ancora onorato di un collegamento delle Ferrovie dello Stato, il cui notevole deficit, è bene ricordarlo, è pagato anche dalle tasche dei contribuenti sardi; e nuoresi,

ovviamente.

Non si tratta di problemi di poco peso, ce ne rendiamo conto, che richiedono notevole impegno politico e finanziario; al riguardo può apparire persino strano che la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato abbia assunto l'impegno di elettrificare le linee sarde, impegno evidentemente derogabile, se è vero che nei giorni scorsi sarebbe stato ipotizzato un possibile rinvio dell'inizio dei lavori, per mancanza di risorse finanziarie.

Comprendiamo, il momento dell'economia nazionale è veramente delicato, però, anche i sardi hanno diritto di avere lo stesso trattamento degli altri cittadini italiani.

DEMONTIS (P.S.d'Az.). Lasciatelo in pace.

ATZENI (D.C.). I sardi, abbiamo l'impressione si dica *in alto loco*, possono aspettare, anche se l'elettrificazione della Cagliari-Decimo, che si intende fare, lo si sa già da ora, non risolverà il problema del trasporto interno dell'Isola, in quanto, sino a quando i percorsi, soprattutto nel tratto Oristano-Nord Sardegna, non verranno rettificati con l'eliminazione o la attenuazione delle curve, anche ricorrendo ai più veloci locomotori oggi in esercizio, i tempi di percorrenza rimarranno invariati. Raggiungere Olbia o Sassari da Cagliari, sarà sempre un problema di tempi lunghi; non si chiede certo la istituzione di un servizio velocissimo, ma è certo che, se si potessero compiere percorsi sardi a velocità media identica a quella dei percorsi nazionali, molti problemi della Sardegna sarebbero risolti. D'altra parte, si potrà dire, come in effetti si dice: non è giusto che lo Stato investa in Sardegna tanti miliardi per un servizio di collegamento ferroviario, dal momento che i convogli che operano nell'Isola, a parte i treni dei pendolari, registrano una scarsa affluenza di viaggiatori; ma è anche vero che ciò è dovuto soprattutto alla scarsa convenienza temporale dei mezzi di trasporto.

Noi chiediamo che lo Stato riservi alla Sardegna una maggiore attenzione, e non solo sul settore dei trasporti, anche perché la nostra Isola, unica tra le regioni italiane, non compare nella cartina delle autostrade: non c'è riuscito

nemmeno l'onorevole Berlinguer!

Si dirà, c'è la "Carlo Felice", superstrada molto trafficata, e non si tiene conto che la stessa "Carlo Felice", forse per non far sfigurare i convogli ferroviari con i tempi di percorrenza, è punteggiata da una miriade di limiti di velocità, onorevole Baghino, molti dei quali non giustificabili, che diventano spesso molto amari e salati per tanti automobilisti distratti e che aumentano di molto le distanze fra le varie zone, e i vari centri isolani.

La lentezza quindi, e la incertezza, sono purtroppo ancora le costanti dei trasporti in Sardegna. Incertezza per il rischio del bivacco, onorevole Berlinguer. L'estate scorsa forse è stata quella più drammatica, da quando esiste la Regione Sardegna; incertezza perché il rischio del bivacco in uno dei porti isolani è altissimo, forse perché anche la gente si sposta di più, la gente sta meglio, e la gente va più in vacanza. Anche questo bisognerebbe vedere, questo merito a chi va attribuito, e si dice, si dice, purtroppo, nella stampa della Penisola, con una certa saccenza, che restano a terra quei viaggiatori che non hanno avuto la previdenza di prenotare i posti a tempo debito.

In parte può essere vero, ma è anche vero che tanti turisti emigrati non possono prenotare i posti sulle navi a gennaio o a febbraio, proprio perché non hanno la possibilità di prevedere, con notevole anticipo, e con assoluta certezza, il periodo delle proprie ferie. D'altra parte, è anche una verità provata, che quest'anno, nei mesi di marzo e aprile, i posti sulle navi, da e per la Sardegna per il periodo estivo (e l'Assessore in carica in quel periodo era a conoscenza della questione) erano già tutti prenotati; ed è altrettanto vero che si attendevano le corse bis come una grande manna.

Il venire in Sardegna nella stagione estiva richiede al momento grande preveggenza, e previsioni precise anche a distanza di sei-sette mesi.

Ciò, per tanti emigrati e per molti potenziali turisti, significa una rinuncia di fatto a tornare o a visitare la Sardegna, con tutte le comprensibili conseguenze per l'economia sarda.

L'onorevole Baghino vedo che mi ascolta

con molta attenzione, e noi abbiamo il coraggio di dire le cose come stanno, non dimenticando tutte le cose buone e positive che sono state fatte fin qui. Ed è proprio leggendo dei bivacchi estivi, e vedendo alla televisione l'immagine di tanti turisti esasperati (ripeto, onorevole Berlinguer, l'estate scorsa ne abbiamo visto tante di queste immagini, per tutto l'arco della stagione delle ferie, abbiamo visto alla televisione l'immagine di tanti turisti e di tanti emigrati esasperati, talvolta anche in difficoltà economiche, che giuravano di non tornare più in Sardegna)...

BAGHINO (D.C.), *Assessore ai trasporti*. Cosa che non si era verificata in Sardegna nei passati anni.

ATZENI (D.C.). ...Che diamo atto all'onorevole Baghino della veridicità e della rispondenza delle sue dichiarazioni.

In questa situazione sorge il grosso dubbio se i mezzi che collegano i nostri porti con la Penisola siano utilizzati compiutamente e razionalmente; si dice che le ultime navi, quelle della serie strade consolari ("Domiziana", "Nomentana", "Aurelia", etc.), siano all'avanguardia...

(Interruzioni).

Evidentemente le verità non interessano tutti, per lo meno. Noi abbiamo il coraggio di dire le cose vere, al contrario di quello che fanno altri, che hanno il rimpianto di non essere riusciti a fare nulla in un anno e mezzo, e quando poi qualcuno tenta di dire la verità se ne vanno. Dicevo, si dice che le navi della serie strade consolari sono all'avanguardia, sia dal punto di vista tecnico, che da quello del *comfort* per i passeggeri (se per *comfort* si intende anche la celerità delle traversate, questa caratteristica scarseggia ancora); le suddette navi possono raggiungere infatti la velocità massima di 22 nodi, che è assai distante dai 30 nodi e mezzo raggiungibile dai traghetti della serie "Finiet" che operano nel Nord Europa. Se tali traghetti fossero impiegati, onorevole Baghino, sulle rotte sarde,

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

i tempi di percorrenza tra la Sardegna ed i porti del Continente verrebbero ridotti quasi di un terzo, e gli stessi mezzi potrebbero essere utilizzati, per più traversate giornaliere, evitando così i bivacchi, e favorendo in tal modo e in modo considerevole, il flusso turistico verso l'Isola; non si tratta di un piccolo problema, se è vero, come è da tutti riconosciuto, che se non vi fosse il pesante filtro dei trasporti, il numero di presenze e di turisti in Sardegna sarebbe quasi doppio rispetto all'attuale.

Ed al riguardo appare assai strano che non si sia pensato, da parte della Tirrenia (e occorre un fermo intervento in tal senso) a inserire nelle rotte sarde, per lo meno nei tratti più brevi, così come ormai da anni avviene sulla Napoli-Palermo, gli aliscafi del tipo "Super-Jumbo", dotati di stabilizzatori elettronici, aria condizionata e comodi salotti, capaci di trasportare 250 passeggeri ad una velocità di 70 Km ora, pari cioè alla metà dei tempi di percorrenza delle navi della serie consolare. Sempre in tema di dubbi, appare assai strano che il personale delle navi Tirrenia, onorevole Baghino — problema ripetutamente e ampiamente discusso anche dalla stampa —, sia prevalentemente composto da napoletani e da siciliani; e i sardi, dove sono? Forse non sono portati o non hanno attitudine alla vita di mare? Non sarebbe il caso di chiarire anche questo aspetto, così come quello della congruità del personale rispetto alle esigenze operative delle navi?

Con un breve flash, mi si consenta di osservare che una certa razionalizzazione sarebbe indispensabile anche nel settore del trasporto aereo, che non deve essere considerato, particolarmente nel nostro caso, un lusso.

E' necessario che nelle linee più trafficate (mi riferisco in particolare alla Cagliari-Roma) e nei voli maggiormente utilizzati (quello del primo mattino e quello della notte), vengano immessi aerei più capienti, che offrano un numero di posti superiore a quello dei DC-9 attualmente impiegati su tutti i voli sardi.

E, per concludere, ritengo che un particolare discorso debba essere fatto sulle tariffe dei trasporti (viaggiatori e merci).

Se la continuità territoriale è una esigenza irrinunciabile di noi sardi, e non una affermazione filosofica, le tariffe debbono mantenersi su livelli accettabili, e tali comunque da non penalizzare sia i sardi che si recano nella Penisola, e sia i turisti che scelgono la Sardegna. E' auspicabile che venga posta la parola fine in tempi brevi alle ingiustizie e alle discriminazioni, lasciatemi dire, fin qui patite dai sardi e dalla Sardegna.

La prossima entrata in servizio del nuovo traghetto "Garibaldi", traghetto tutto merci, costruito su commessa delle Ferrovie sarde, di cui ha ampiamente parlato l'Assessore ai trasporti...

BAGHINO (D.C.), *Assessore ai trasporti*. I soldi li abbiamo trovati noi, perché erano finanziati da dodici anni...

ATZENI (D.C.). ...al quale traghetto auspichiamo venga affiancato in tempi brevi qualche fratello o qualche cugino e si provveda alla costruzione di altri invasi anche nei porti di Porto Torres e di Cagliari. Dovrebbe rappresentare, dicevo, questa è la nostra speranza, una inversione di tendenze in positivo, che possa portare rapidamente la nostra Isola alla pari delle altre regioni italiane in questo delicato e fondamentale settore sulla base di un serio ed attento programma di interventi del quale la Regione sarda deve essere la protagonista e l'ispiratrice.

In questo senso noi speriamo, anzi chiediamo che si muova questa Giunta regionale che ha già dato ampi segni di vitalità ed operosità concreta.

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

OGGIANO (P.S.I.). Signor Presidente, signori della Giunta, colleghi, giunti a quest'ora io mi sforzerò di essere breve. Non dirò "sarò breve" perché di solito chi fa questa affermazione finisce poi con l'essere, di fatto, lungo.

Io ho ascoltato, ho tentato di seguire con la massima possibile attenzione la relazione svolta

dall'Assessore e molta attenzione altresì ho posto nei confronti dell'intervento dell'onorevole Berlinguer, diverso evidentemente nella sua impostazione e nella sua concezione, quasi una sorta di controrelazione dell'ex Assessore, perfettamente legittima, perfettamente giusta, voglio dire. L'intervento di Berlinguer non è stato un intervento di risposta alla relazione dell'Assessore ma è stato un intervento preparato, predisposto in precedenza. E allora, sotto questo profilo, sarebbe estremamente interessante tentare — perché di tentativo si tratta — di raffrontare la relazione all'intervento di Berlinguer e vedere in che termini l'intervento di Berlinguer contrasta con le affermazioni svolte nella relazione. E' evidente, nella misura in cui si dovessero trovare dei punti di contatto in relazione ai problemi, ebbene, che questo sarebbe un fatto estremamente apprezzabile, sarebbe un fatto estremamente importante, perché significherebbe che la controrelazione di Berlinguer, preparata prima, tuttavia, in relazione ad alcuni aspetti della complessiva tematica, finisce con il registrare dei punti di contatto con la relazione dell'Assessore. E io credo che, tutto sommato, della relazione di Berlinguer si possa dire questo: è composta di due parti, di cui una, l'ultima, sostanzialmente politica. E qua è l'oppositore che ha parlato; è l'oppositore che ha parlato e doveva parlare come ha parlato, che ha svolto un attacco nei confronti della Giunta, che l'ha criticata, che ha voluto giudicare la Giunta per la sua composizione e per la sua capacità di affrontare e risolvere questo e gli altri problemi, perché, evidentemente, il giudizio di Berlinguer è un giudizio politico non settoriale ma è un giudizio politico complessivo. Tralasciamo questa parte, voglio tralasciare anche la parte nella quale si fanno raffronti tra ciò che sta facendo questa Giunta e ciò che ha fatto l'altra; debbo tralasciare necessariamente e voglio tralasciare queste parti perché altrimenti io mi troverei nel solito imbarazzo in cui verso da qualche tempo a questa parte, di voler anche io mettermi a fare raffronti e poi, evidentemente, poter correre il rischio di fare una scelta piuttosto che un'altra. Sono in una maggioranza, mi batto per questa maggioranza, c'è una Giun-

ta, mi batto con questa Giunta, a fianco di questa Giunta, quindi non mi voglio occupare del passato.

Ecco, io voglio dire che i punti di contatto fra le due relazioni, una preparata prima (non di risposta a quella svolta dall'Assessore) ci sono. Ci sono, perché i problemi, è inutile dirlo, sono problemi che oramai conosciamo tutti, sono problemi sui quali oramai tutti in Sardegna e da tempo ci siamo pronunciati, in termini — starei per dire — univoci; che quello dei trasporti sia il problema chiave per tutta la Sardegna e per tutti i problemi della Sardegna è cosa ripetuta abbondantemente fino alla nausea, in questo Consiglio regionale.

Ci sono volumi, potrebbero essere pubblicati volumi di interventi su questo tema; e di interventi tutti collimanti, tutti volti in un'unica direzione. E' vero che questo problema lo si conosce, lo si conosce da tempo; è vero che i Governi regionali hanno tentato in vario modo di portarlo avanti; è vero che il Paese, nella sua complessità, non risponde alle nostre esigenze e non fa quello che noi riteniamo debba fare per risolvere questo problema. Parliamo tutti di continuità territoriale, la intendiamo in vario modo, secondo diverse sfumature, ma ci troviamo tutti in una certa ottica. Diciamo che la Sardegna è parte integrante dello Stato nazionale, vuole essere parte integrante del territorio nazionale; così come lo vogliono i Sardi lo deve volere anche la comunità nazionale, e quindi la comunità nazionale, se vuole che la Sardegna continui a far parte del territorio italiano, se vuole che i Sardi continuino a far parte del popolo italiano come cittadini di prima classe e di prima categoria come tutti gli altri, si deve impegnare per risolvere questo problema dei trasporti. Se non si risolve il problema dei trasporti è inutile parlare di ripresa economica, è inutile parlare di sviluppo, è inutile parlare di sviluppo economico e di sviluppo sociale.

Dicevo, i problemi sono contenuti nella relazione. Tutti chiedono, tutti chiediamo (lo chiede l'Assessore, lo chiede il partito di opposizione) un aumento quantitativo e qualitativo dei mezzi di trasporto. Questo vogliamo; per ora

è chiaro che facciamo un'affermazione che è abbastanza generica; ci rendiamo perfettamente conto che in termini qualitativi e in termini quantitativi i mezzi di trasporto non sono sufficienti. Però io credo che oggi in Sardegna, senza un piano regionale dei trasporti, non saremmo in grado di quantificare in termini seri i dati che ci possono poi portare a una rivendicazione più concreta nei confronti del Governo centrale. E allora, evidentemente, io credo che il primo passo da fare subito, il primo impulso che la Giunta deve curare è quello di portare a compimento ciò che la Giunta passata aveva già iniziato: il piano regionale dei trasporti.

Al piano regionale dei trasporti bisogna, come giustamente rileva l'Assessore, sacrificare anche interessi campanilistici di tipo divergente. Però è necessario che il piano regionale dei trasporti non sia qualcosa che cali dall'alto dell'autorità regionale sulle popolazioni interessate ma le popolazioni interessate (sono tutte quelle della Sardegna) debbono poter dire la loro; il piano regionale dei trasporti non deve servire per valorizzare maggiormente alcune zone e per penalizzarne altre.

Non illudiamoci di poter risolvere i problemi complessivi della Sardegna in termini di trasporto se il piano regionale dei trasporti non è volto, oltre che a risolvere il problema del trasporto da e per la Sardegna, a risolvere anche i problemi del trasporto all'interno, ad avvicinare le popolazioni alle strutture portuali e di trasporto e, insomma, a eliminare tutta una serie di squilibri territoriali che in Sardegna esistono e che sono pesantissimi!

E' un momento, questo, in cui la comunità nazionale attraversa un periodo difficile. La situazione finanziaria del Paese non è certo delle più allettanti; i Ministri finanziari minacciano tagli di spesa di qua e di là. Sia la Giunta, sia l'opposizione, sono consapevoli di questa difficoltà e entrambe affermano, in modo diverso: non possiamo pretendere dallo Stato il tutto e subito; ciò che dobbiamo pretendere dallo Stato è una seria programmazione degli interventi, una certezza però che il problema dei Sardi venga affrontato, venga impostato e, sia

pure con la gradualità necessaria, venga risolto.

Quindi, è evidente che sotto questo profilo vi sono molti punti di contatto tra la relazione dell'Assessore e la controrelazione di Berlinguer. Ma quello che forse è il punto che maggiormente avvicina le due impostazioni e qualifica l'intervento dell'opposizione, è la consapevolezza che in un momento come questo si debba riprendere quella mobilitazione, quella azione di massa e quella sensibilizzazione che la Giunta laica e di sinistra aveva iniziato. Mi pare che questo fatto sia stato evidenziato anche dalla Giunta. Muoversi uniti, al di là delle divisioni, al di là dei gradimenti per questo o quell'Esecutivo: questo è un fatto molto importante; sensibilizzare gli enti locali è cosa che questa Giunta deve fare con la massima attenzione e con la massima decisione. Nei contatti con il Governo la Giunta deve essere estremamente decisa.

Avrei personalmente gradito che, in sede di relazione, si dicesse qualcosa di più e di più forte relativamente al problema dell'affidamento al cosiddetto *team* di imprese per quanto riguarda la elettrificazione. Non basta affermare, in buona sostanza, che le imprese sarde languono e che, mentre le imprese sarde languono, lo Stato affida ad imprese diverse dalle sarde certi lavori che possono essere svolti in Sardegna. Avrebbe dovuto dirci, e avrebbe potuto dirci che vi erano impegni assunti dalla Conferenza di Cala Gonone, che vi sono stati impegni — e perché no? — presi dal ministro socialista De Michelis a Cala Gonone e che da parte del Ministro era stata lanciata una sorta di sfida ai Sardi, una sorta di sfida che bisogna raccogliere. Era stato detto ai Sardi: la comunità nazionale sta per fare ingenti investimenti in Sardegna e fra questi investimenti anche il problema relativo alla elettrificazione; il Governo vuole confrontarsi con la Regione sarda e con le imprese sarde perché vuol dare la possibilità alla Sardegna di fruire di questi investimenti che molto beneficio possono e potrebbero portare alla economia sarda. E oggi, se il Governo nazionale è inadempiente (fosse anche il Ministro delle Partecipazioni statali ad essere inadempiente!), io dico che una presa di posi-

VIII LEGISLATURA

CCXLVIII SEDUTA

3 NOVEMBRE 1982

zione più dura da parte della Giunta occorrerebbe e non dirò nei confronti del Ministro perché non è sua solo la responsabilità, ma nei confronti del Governo nazionale.

Bisogna dire chiaramente queste cose al Governo nazionale! Dirle, come voi potete, nei contatti giornalieri! Dirle in incontri! Ancora stiamo attendendo che si faccia l'incontro complessivo Giunta regionale-Governo nazionale con Spadolini, con i Ministri finanziari, con i Ministri che sono addetti alla cura delle partecipazioni statali, alla cura dell'industria. Ancora questi incontri non sono stati fatti, ancora stiamo aspettando che il Governo invii il documento conclusivo su Cala Gonone!

Ecco, io avrei gradito una più esatta, una più forte presa di posizione relativamente a questi aspetti. Ma, tant'è, non credo che l'onorevole Baghino non pensasse le cose che io dico; certamente le avrà pensate. Ma anche la forma pretende la sua parte; anche le opposizioni vogliono, e giustamente vogliono, e pretendono, che si dia ai propri atteggiamenti una certa forma, la più convincente e — perché no? — la più appassionata possibile! Perché la politica è fatta anche di queste cose, perché i rapporti tra le forze politiche sono fatti anche dalla capacità di convincimento che si ha nei confronti delle opposizioni. Perché i rapporti con le opposizioni possono migliorare di molto a seconda degli atteggiamenti che si assumono. Ma ciascuno ha il proprio temperamento, ciascuno scrive e parla come sa scrivere e parlare, e quindi non muovo un addebito a Baghino se parla in termini pacati: vorrei riuscire io a essere così pacato quanto lui è stato riferendoci su questo problema dei trasporti.

E allora io credo — questo mi pare possa essere il succo di tutta la discussione per non dilungarmi oltre e affrontare i termini più specifici — che oggi, nella situazione attuale, anche nella situazione politica attuale in Sardegna,

così come la viviamo, così come la vediamo, ci siano larghi spazi per una convergenza degli sforzi di tutti in direzione, amici democristiani, amici della maggioranza e compagni della maggioranza, amici e compagni della opposizione, in direzione di un obiettivo che non può essere e non è un obiettivo di questa Giunta, un obiettivo che difficilmente può essere realizzato con le forze sole di una Giunta e di una maggioranza e della maggioranza che sostiene questa Giunta; un obiettivo che richiede la presenza delle forze sociali, un obiettivo che richiede, per essere realizzato, la presenza degli enti locali; un obiettivo che richiede uno sforzo maggiore da parte dei nostri rappresentanti al Parlamento; un obiettivo che è un obiettivo dei Sardi, che è un obiettivo per il quale ci battiamo da tempo, diciamo di volerci battere da tempo.

Però nella misura in cui noi adeguiamo o non adeguiamo i nostri atteggiamenti alla importanza dell'obiettivo, alla possibilità di conseguirlo, nella misura in cui noi appunto facciamo o non facciamo queste cose, si misura la lealtà nei confronti del popolo che ci elegge, si misura la sensibilità nei confronti dei problemi del popolo, delle classi lavoratrici che tutti noi, chi più chi meno, in forma diversa rappresentiamo.

PRESIDENTE. Colleghi, i lavori del Consiglio riprenderanno domani mattina alle ore 9 e 30 con lo stesso ordine del giorno. Parleranno, nell'ordine, i colleghi Murru, Demartis e Melis.

La seduta è tolta.

La seduta è tolta alle ore 21,25.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Capo Servizio

Dott. Pier Franco Princivalle

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

Interpellanza Pischedda - Barranu - Cogodi - Marras - Battolu - Berlinguer sul piano nazionale stralcio per le strade statali e sull'atteggiamento dell'ANAS sul piano triennale delle strade statali 1979-1981.

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dei lavori pubblici per sapere se sono a conoscenza del fatto che:

1) sul piano stralcio per le strade statali che stanziava la somma di 800 miliardi di lire, elaborato dagli organi della programmazione nazionale, alla Sardegna viene destinata la somma di 18 miliardi, pari a una quota del 2,25 per cento, destinandola alla realizzazione del tronco di superstrada della SS 125 (Orientale Sarda) Budoni-Olbia;

2) come denunciato con nostra interrogazione a risposta scritta n. 532 del 17 giugno 1982, ancora senza alcuna risposta, malgrado la sua rilevanza per gli interessi della Sardegna, la direzione generale dell'ANAS ha surrettiziamente provveduto ad annullare il piano triennale 1979-1981, che prevedeva vari interventi in Sardegna per circa 170 miliardi di lire, distraendo la somma di 140 miliardi circa utilizzandola per coprire maggiori spese verificatesi nella realizzazione di programmi stradali in altre regioni del Paese.

Che tale ipotesi sia veritiera è dimostrato:

a) dal fatto che col piano stralcio vengono stanziati 18 miliardi per la Sardegna con destinazione specifica alla realizzazione del tronco della 125 Budoni-Olbia, chiaramente in parziale sostituzione della somma di lire 50 miliardi per questa esigenza già prevista dal suddetto piano triennale 1979-1981;

b) dal fatto che la direzione dell'ANAS in Sardegna ha operato in questi anni passati con negligenza, oltre che con insufficienza funzionale, con la conseguenza che i progetti previsti per l'attuazione del piano triennale

1979-1981 sono stati presentati alla approvazione del Consiglio amministrativo dell'azienda con notevole ritardo rispetto ai tempi del piano stesso;

c) dal fatto che, benché approvati con ritardo, tali progetti sono bloccati dalla Direzione generale dell'ANAS, senza che venga data alcuna giustificazione.

Per sapere inoltre se gli interpellanti non ritengano di intravedere nell'atteggiamento degli organi della programmazione nazionale una scelta politica diretta a penalizzare i problemi gravi della viabilità in Sardegna, come è dimostrato dal fatto che solo 18 degli 800 miliardi del piano stralcio, vengono destinati alla Sardegna e per giunta in sostituzione dell'intervento già previsto col piano triennale 1979-1981 senza aver sentito il parere degli organi della Regione. Nonché un atteggiamento, da parte della Direzione ANAS del compartimento sardo, che lede profondamente gli interessi della Sardegna e disconosce le prerogative della Regione sancite dallo Statuto speciale.

Per conoscere ancora quali azioni ed iniziative siano state previste per:

— ottenere che sugli 800 miliardi stanziati dal piano stralcio per le strade statali sia destinata alla Sardegna una somma più adeguata alle sue esigenze e diretta a finanziare opere stradali diverse da quelle già comprese nel piano regionale 1979-1981 e non, quindi, in sostituzione delle somme da detto piano previste;

— ottenere che vengano immediatamente rimesse le somme eventualmente distolte dagli stanziamenti previsti dal piano triennale 1979-1981 nonché una integrazione di somme pari alle maggiori spese derivanti dall'aumento dei costi in questo periodo verificatosi, di modo che si realizzino tutte le opere previste nel piano;

— ottenere che la direzione generale dell'ANAS provveda a indire con urgenza le gare di appalto per le opere previste dal piano triennale i cui progetti siano stati approvati dal Consiglio di amministrazione dell'azienda, con particolare riguardo ai tre lotti del tronco della 125 Budoni-Olbia, all'intervento previsto nella SS 387 e alla variante Monastir della SS 131;

— impegnare il compartimento regionale ANAS per un rapido completamento di tutti i progetti relativi alle opere previste dal piano triennale 1979-1981;

— acquisire con immediatezza la progettazione esecutiva redatta dal Consorzio dell'area industriale della Sardegna centrale, poiché lo stesso non ha più competenza, del tronco Mamoiada-Nuoro e disporne subito l'appalto.

I sottoscritti esprimono grave preoccupazione per l'atteggiamento dell'ANAS, per l'assenza di qualsiasi azione da parte degli organi della Regione direttamente interessati e per le gravi conseguenze che si ripercuotono sull'economia dell'Isola già disastrosa, sull'occupazione e sul principio di aggiuntività degli interventi ordinari dello Stato.

Gli interpellanti, infine, chiedono che venga intrapresa una efficace azione nei confronti degli organi nazionali della programmazione e dell'ANAS perché vengano compresi nell'ambito del piano decennale della grande viabilità i finanziamenti tendenti alla realizzazione del programma di opere stradali previsto dal programma generale di sviluppo 1982-1984 ed in particolare l'adeguamento della strada statale 125 Baunei-Cagliari e della 127 — nel tratto Tempio-Olbia — il completamento della superstrada 125 nel tratto Budoni-Olbia, la completa sistemazione e adeguamento della 387. (350)

Interpellanza Ladu - Oppi - Secci - Zurrù sulle gravi conseguenze derivanti alla Sardegna a seguito dell'accordo CEE sulla riduzione della produzione di fibre sintetiche.

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dell'industria per conoscere quali iniziative politiche intendano prendere per evitare le gravi conseguenze, sia a livello produttivo che occupazionale, che deriveranno alla Sardegna a seguito dell'accordo che verrà sottoscritto a Parigi fra i maggiori produttori europei di fibre sintetiche. Secondo tale accordo, che sostituisce quello stipulato nel 1978, la capacità produttiva italiana nel settore dovrebbe

scendere dalle 607 mila a poco più di 500 mila tonnellate.

Gli interpellanti chiedono di sapere se la Giunta regionale e l'Assessore competente siano a conoscenza delle conseguenze che tali accordi comporteranno per la capacità produttiva delle aziende operanti nel Mezzogiorno d'Italia, ed in specie di quelle dislocate in Sardegna (Ottana e Portotorres). Inoltre, chiedono di conoscere a quale livello i tagli preannunciati effettueranno i loro, certamente, negativi effetti e se, in previsione di tali pericoli reali per gli impianti a livelli occupativi, sia stato predisposto un piano di razionalizzazione sia per applicare in modo corretto gli accordi, sia per evitare pericolose decisioni discrezionali. Nel caso in cui tale piano sia stato già predisposto, gli interpellanti chiedono che vengano fornite pubbliche notizie sui termini di applicazione di tale piano di razionalizzazione e di sviluppo soprattutto per quanto attiene alle aziende di Ottana e di Porto Torres, le cui recenti vicende costituiscono un segnale di pericolo se non addirittura la precostituzione di una situazione di fatto da regolare successivamente con decisioni i cui termini sembra siano stati già concordati fra le maggiori aziende italiane produttrici di fibre sintetiche cioè la SNIA-Viscosa, Montefibre e ANIC. Nella deprecabile ipotesi che la Giunta regionale non abbia avuto alcuna notizia dei provvedimenti di cui sopra, che obiettivamente sono un attacco ai livelli occupativi (le cui dimensioni per l'Italia sarebbero di 2000 posti in meno), gli interpellanti chiedono che la Giunta regionale provveda immediatamente all'apertura di una vertenza con il Governo centrale per verificare gli accordi già annunciati come conclusi e per evitare alla Sardegna già per altre situazioni drammatiche penalizzata, un ulteriore grave danno alle sue potenzialità produttive ed ai livelli occupativi, sottoposti già a dure pressioni verso il basso. (351)

Interpellanza Chessa - Anedda - Murru - Offeddu sui contributi ai concessionari di linee ordinarie.

I sottoscritti, considerato lo stato di grave confusione che regna nel settore dei trasporti automobilistici dell'Isola, accresciuto dall'attributo esistente fra concessionari di linee ordinarie, a carattere pubblico, e titolari di servizi di noleggio, ~~a carattere privato;~~

rilevato che gli autobus adibiti a servizio pubblico, acquistati col contributo regionale del 50 per cento a fondo perduto, vengono spesso adibiti a servizi di noleggio fuori linea, facendo una concorrenza spietata ai noleggiatori privati, che non godono di simili privilegi; constatato che molti concessionari di linee ordinarie, al fine di ottenere maggiori contributi regionali, sommano i Km percorsi in servizio di linea ordinaria con quelli percorsi in servizio di noleggio privato, chiedono di interpellare l'Assessore dei trasporti per conoscere:

1) quali sono i motivi che impediscono al Governo regionale di esercitare gli opportuni controlli tecnici, onde evitare che mezzi di trasporto finanziati con denaro pubblico e destinati ad un servizio pubblico vengano dirottati verso usi privati, con evidenti svantaggi degli utenti;

2) se non ritenga giusto, in caso contrario, di dover estendere anche alle aziende private di noleggio il contributo previsto dalla legge regionale n. 52, allo scopo di eliminare troppo evidenti e dannose discriminazioni;

3) a che punto è il nuovo disegno di legge regionale, già da tempo annunciato, che dovrebbe prevedere nuove e più precise norme sull'impiego degli autobus acquistati col pubblico contributo. (352)

Interpellanza Berlinguer - Pischedda - Battolu - Cogodi - Schintu sullo stato dei trasporti in Sardegna.

I sottoscritti rilevano che la trascorsa stagione estiva ed il notevole incremento di presenze turistiche nella nostra Regione, hanno ancora una volta drammaticamente appalesato ed evidenziato le carenze ed i limiti del complessivo sistema dei servizi di trasporto pubbli-

co da e per la Sardegna. Ne sono fedele e tragica testimonianza le immagini delle lunghe e caotiche code di passeggeri negli aeroporti e porti sardi ed in quelli del continente rivolti verso la Sardegna; lo stazionamento in condizioni di assoluta precarietà di centinaia di passeggeri stravolti dall'attesa; le navi stracolme, il trasporto merci bloccato.

Tale condizione oltre che costituire gravissimo fattore di diseconomia esterna per il debole e condizionato sistema produttivo isolano, di fatto concretizza una ingiustificata ed inammissibile limitazione del diritto costituzionale di mobilità dei cittadini italiani e sardi in particolare.

I recenti orientamenti, inoltre, del Governo centrale tradotti o preannunciati in strumenti legislativi, non solo non si orientano verso un miglioramento di questo stato di cose, ma si muovono nel segno di un aggravamento della nostra condizione di isolamento che non è solo geografico ma anche e soprattutto socio-economico. Così i previsti tagli dei finanziamenti delle leggi n. 17 e n. 151 le cui provvidenze avrebbero potuto contribuire a rivitalizzare in Sardegna gli specifici settori di competenza dando un contributo alla soluzione del problema complessivo.

A fronte di questo stato di cose nulla e totalmente inconsistente è apparsa l'azione della Giunta regionale ed il suo Presidente, nelle recenti e pietistiche peregrinazioni romane, nessun cenno ha fatto del gravissimo problema dei trasporti. Totale l'assenza della Giunta regionale non solo nei momenti caldi del trasporto estivo, ma anche nella rivendicazione di strumenti legislativi e finanziari finalizzati alla soluzione del problema stesso così storicamente essenziale per la nostra Regione. Né può definirsi intervento valido la richiesta della attribuzione alla Sardegna della Presidenza della Tirrenia, carica questa notoriamente onorifica e assolutamente vuota di pregnanza decisionale. Né pare, a quanto è dato sapere, che la Giunta regionale si stia adoperando per portare avanti la definizione di quello che è lo strumento essenziale per una seria programmazione nel settore dei trasporti isolani, il Piano regionale dei trasporti

che il precedente esecutivo, superando storici ritardi e conflittualità inconsistenti, aveva avviato e portato a buon punto.

Alla luce delle drammatiche recenti esperienze, di quelle che appaiono, realisticamente, le ancor più drammatiche prospettive e previsioni, a fronte della totale inerzia ed incapacità dimostrate da questa Giunta, del trasporto in Sardegna, i sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dei trasporti per sapere:

1) perché non sia stato attivato, nella scorsa estate, il piano predisposto per far fronte ai momenti di emergenza e perché si sia delegata tutta la attività ai prefetti sardi;

2) perché nelle miserevoli e questuanti peregrinazioni romane il problema dei trasporti da e per la Sardegna non sia stato minimamente sollevato;

3) se la Giunta non intenda dare sollecita attuazione al Piano regionale dei trasporti;

4) se non intenda, anche riprendendo il movimento popolare e degli enti locali e delle associazioni sarde attivato dalla precedente Giunta, compiere una ferma azione nei confronti del Governo centrale e del Parlamento nazionale, perché tutti i problemi del trasporto in Sardegna trovino complessiva soluzione in strumenti legislativi svincolati dalla discrezionalità dei vari ministri di turno e dei vari enti preposti, sollecitando la rapida approvazione dei disegni di legge pendenti in Parlamento che vanno opportunamente emendati in accoglimento di tutte le istanze avanzate dalla Regione Sarda. (353)

Interrogazione Buzzanca - Puggioni, con richiesta di risposta scritta, sulla tentata rapina degli stagni Tortanelle e Saline nel progetto "Olbia 2".

I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente della Giunta regionale, l'Assessore della difesa dell'ambiente, l'Assessore degli enti locali, finanze ed urbanistica, l'Assessore della programmazione, bilancio e assetto del territorio, per sapere se risponde a vero il fatto che

nel progetto "Olbia 2" sia prevista l'utilizzazione dei territori limitrofi alla foce Rio Padrongiano.

In particolare chiedono di conoscere se è vero che fra i territori suddetti siano inseriti anche gli stagni Tortanelle e Saline.

Chiedono di conoscere se è vero che l'area occupata dai suddetti stagni si aggiri intorno ai 30 ettari; se è vero, ancora, che detti stagni (e comunque detta estensione) siano proprietà della Regione Autonoma della Sardegna.

Chiedono, altresì, di conoscere se è vero che per detto territorio del demanio regionale il progetto "Olbia 2" preveda la trasformazione in porticciolo turistico per l'approdo di diverse migliaia di barche, e se risponde a vero che il Comune di Olbia abbia già espresso parere di massima favorevole al suddetto progetto.

In caso affermativo chiedono di conoscere in base a quali competenze o autorizzazioni la Giunta comunale di Olbia abbia potuto esprimere parere favorevole sull'utilizzazione di un territorio di proprietà regionale e in che data sia stato espresso questo parere di massima e la composizione della Giunta regionale allora in carica.

Ancora, chiedono di conoscere se la Regione abbia sollevato, nei luoghi e nei tempi opportuni, obiezioni e opposizioni, e, in caso affermativo, in che termini.

Gli interroganti chiedono, ancora, di conoscere se il progetto noto come "Olbia 2" non sia già all'esame dell'Assessorato regionale competente e quali iniziative la Giunta regionale, che tanto parla di colonialismo, intenda prendere per evitare che un bene di tutti i sardi venga espropriato da un privato con la complicità degli enti locali e delle forze politiche che li governano. (572)

Interrogazione Cogodi - Raggio - Corrias - Orrù sul previsto blocco delle opere di ammodernamento e potenziamento del porto di Cagliari.

I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dei trasporti per conoscere quale fondamento

abbiano le notizie riportate dagli organi di informazione e riferite all'intendimento del Ministro del bilancio di bloccare tutte le iniziative in atto per il potenziamento dei porti meridionali con particolare riferimento al porto di Cagliari.

La genericità e la consueta contraddittorietà delle iniziative ministeriali non consentono infatti di comprendere con chiarezza neppure quale sia in proposito la esatta determinazione politica del Governo.

Resta il fatto che il Ministero del bilancio riterrebbe "delirante" e "faraonico" il progetto del porto-canale di Cagliari e che il Ministero per il Mezzogiorno riterrebbe che si sono confuse "aspirazioni con finanziamenti".

Appare pertanto opportuno, oltretutto, procedere a fare immediata pulizia del carico demagogico con cui i dirigenti del C.A.S.I.C. prospettano da oltre un decennio il miraggio di opere sovradimensionate che sanno essere irrealizzabili, procedere ad una seria e rigorosa verifica delle reali necessità di ristrutturazione, ammodernamento e potenziamento del porto di Cagliari in un quadro integrato di esigenze e di compatibilità delle attività produttive, industriali, commerciali, di movimento dei passeggeri, di salvaguardia e sviluppo dell'eco-sistema lagunare di Cagliari. Nella prospettiva di una corretta programmazione delle strutture portuali bisogna pertanto difendere con decisione la necessità di immediato completamento delle opere in corso per il primo lotto funzionale del porto-canale prevedendo ed operando opportune misure di integrazione per la realizzazione a Cagliari di un sistema portuale unitario, specializzato e moderno, direttamente rapportato alle esigenze ed ai piani di sviluppo economico complessivo dell'area cagliaritano e della Sardegna. (573)

Interrogazione Atzori Villio - Battolu - Berlinguer - Pischedda, con richiesta di risposta scritta, sulla bitumazione della strada S. Barbara-Castiadas-Costa Rei.

I sottoscritti chiedono di interrogare l'Assessore dei lavori pubblici per conoscere se non

ritenga opportuno decidere una migliore utilizzazione della strada, nota S. Barbara, che dal bivio di Solanas sulla statale Cagliari-Villasimius porta a Castiadas, popoloso centro di contadini e assegnatari, e alla zona turistica di Costa Rei. La strada in menzione offre la possibilità di una valorizzazione di una vasta zona montana (si arriva fino a 600 m sul l.m.) denominata "Minimini" e può agevolare i collegamenti viari per i contadini e pastori che operano nelle immediate adiacenze della strada alla quale sono interessati i Comuni di Sinnai e Maracalagonis e gli abitanti della piccola borgata di S. Barbara; inoltre renderebbe più agevole il notevole carico del traffico che attualmente grava esclusivamente sulla statale Cagliari-Villasimius, assai caotico e difficile soprattutto nel periodo estivo.

I sottoscritti rilevano altresì che la sistemazione della strada attraverso la bitumazione allevierebbe il traffico della strada statale e migliorerebbe le condizioni davvero difficile nelle quali attualmente vivono e lavorano decine di contadini e pastori.

I sottoscritti chiedono all'Assessore dei lavori pubblici che detta strada possa godere degli opportuni finanziamenti per effettuare la bitumazione. (574)

Interrogazione Melis sulla nomina di un ingegnere dirigente del Corpo dei vigili del fuoco nella provincia di Nuoro.

Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore degli affari generali e personale — delegato per i problemi della protezione civile — per sapere quali iniziative abbiano assunto o intendano assumere perché il competente Ministero degli interni provveda, con la necessaria tempestività ed urgenza, a nominare un ingegnere dirigente del Corpo dei vigili del fuoco nella provincia di Nuoro.

Detta sede è infatti vacante ormai da un mese e la situazione si è fatta sempre più difficile.

Né vale a risolvere od alleviare in modo sensibile il problema l'aver affidato la reggenza

della sede di Nuoro al "reggente" di Oristano, il quale, già gravato dai molteplici compiti che detta provincia gli comporta è costretto a riservare a Nuoro pochi e saltuari ritagli di tempo.

D'altra parte sembra strano che la reggenza di Nuoro — incarico per sé precario — venga affidata a persona che anche ad Oristano ha "precariamente" la reggenza.

Risulta peraltro che a Nuoro potrebbe essere destinato — sia pure in forma provvisoria ed in attesa delle nomine definitive — l'ing. Mistretta, che già ebbe a ricoprire in precedenza detto incarico e che attualmente presta servizio in sottordine a Cagliari.

L'assenza di dirigente titolare crea gravi inconvenienti non solo sul piano tecnico, ma anche su quello amministrativo e finanziario con grave danno del servizio e degli stessi dipendenti. (575)

Interrogazione Atzori Villio - Satta Sebastiano - Pischedda - Corrias sui criteri di erogazione degli interventi sulla siccità.

I sottoscritti chiedono di interrogare l'Assessore dell'agricoltura per sapere se sia a conoscenza del vivissimo malcoltento esistente nel mondo contadino in ordine ai criteri di applicazione della legge regionale n. 24 del 29 settembre 1982 che eroga parziali rimborsi sui danni subiti dalla siccità.

I sottoscritti ritengono di individuare le cause della tensione nella genericità dell'intervento finanziario che, specie nel settore vitivinicolo, non tiene conto del fatto che la produzione dei vitigni e quindi il danno subito, varia per quantità e per qualità a seconda dell'età d'impianto.

I sottoscritti chiedono all'Assessore se non ritenga opportuno dare corso a precise direttive di attuazione che abbiano come riferimento parametri informati a criteri di equità. (576)

Interrogazione Atzori Villio - Battolu - Sechi - Saba Antonio, con richiesta di risposta

scritta, sulla gestione dell'acquedotto di Costa Rei.

I sottoscritti chiedono di interrogare gli Assessori dei lavori pubblici, del turismo e commercio, delle finanze ed enti locali per sapere se siano a conoscenza dell'assurda e pericolosa situazione esistente nella zona turistica di Costa Rei (Muravera) dove l'acquedotto esistente, del tutto insufficiente e fatiscente, causa dei vivaci malumori rappresentati reiteratamente dagli utenti nella recente stagione turistica, risulta proprietà di un privato straniero — certo Ivan — il quale esercita una gestione incontrollata per nulla improntata a garantire un servizio così delicato ma protesa a raggiungere obiettivi di ordine speculativo, provocando per altro danni notevoli al turismo. Si pensi che le notizie della grave situazione idrica sono rimbalzate nei quotidiani della Penisola offuscando l'immagine della zona turistica. Inoltre, senza alcun avallo degli organismi preposti, lo stesso gestore ha portato il prezzo dell'acqua dalle 200-300 lire al metro cubo a ben 1.500.

I sottoscritti chiedono agli Assessori in indirizzo quali iniziative intendano assumere perché venga intanto accertata da un punto di vista igienico-sociale la gestione richiamata; la giustificazione degli aumenti portati al canone dell'acqua (non potabile); la possibilità di operare infine una pubblicizzazione di un servizio così delicato. (577)

Interrogazione Puggioni - Buzzanca sull'iscrizione di studenti stranieri alla Facoltà di Medicina.

I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore della pubblica istruzione per sapere:

1) se corrisponde al vero la notizia secondo cui il Consiglio di Facoltà di Medicina ha deciso di limitare a 10 il numero degli studenti stranieri iscritti, estromettendo così 6 di loro che avevano presentato regolare domanda e superato l'esame di idoneità necessario per l'iscrizione;

2) per quale ragione sia stata attuata tale

restrizione se, come è vero, il numero degli studenti iscritti a Medicina per quest'anno è diminuito del 50 per cento.

Gli interroganti chiedono inoltre, data l'oggettiva difficile situazione in cui questi vengono a trovarsi, quali iniziative urgenti si intenda adottare. (578)

Interrogazione Pischedda - Pintus - Muleda - Barranu, con richiesta di risposta scritta, su gravi irregolarità che sarebbero emerse nella compilazione delle graduatorie dei medici specialisti relative ad alcune USL della provincia di Nuoro e sul tentativo di alcuni laboratori privati di monopolizzare la gestione delle analisi cliniche.

I sottoscritti chiedono di interrogare l'Assessore regionale alla sanità per sapere:

1) se è a conoscenza del fatto che nella graduatoria dei medici specialisti che hanno presentato domanda di convenzionamento esterno ambulatoriale, pubblicata sul Bollettino ufficiale della Regione Sarda del 23 agosto 1982, risulta che due società, che attualmente gestiscono due laboratori di analisi privati convenzionati a Nuoro, hanno o direttamente come società o attraverso loro responsabili tecnici, chiesto il convenzionamento in gran parte delle USL della provincia di Nuoro;

2) se non ritenga che questo fatto sia determinato dalla chiara volontà di monopolizzare con i soldi pubblici la gestione delle presentazioni di analisi in quasi tutta la provincia di Nuoro e quali misure intenda assumere per evitare il crearsi di una tale situazione di monopolio;

3) se sia a conoscenza che tali inserimenti nelle graduatorie sopra citate, e segnatamente in quelle della Baronia e dell'Ogliastra, sono stati effettuati irregolarmente, in quanto in base all'articolo 2, comma sesto, dell'accordo stipulato fra Regione Sardegna e gli ordini professionali, pubblicato nel BURAS del 31 luglio 1981, requisito indispensabile per l'inclusione in quella stessa graduatoria è "la sussistenza del decreto di autorizzazione all'esercizio ri-

lasciata dai competenti organi", decreto che i soggetti inseriti nelle graduatorie non hanno;

4) quali interventi intenda compiere presso le suddette USL per sanare le irregolarità rilevate.

I sottoscritti chiedono altresì di sapere se risponde a verità, e in tal caso quali sanzioni amministrative intenda assumere, la notizia circa l'inserimento nelle "graduatorie per medici specialisti" relative alle USL della Baronia e dell'Ogliastra, di persone che non sarebbero né medici né laureati. (579)

Interrogazione Anedda, con richiesta di risposta scritta, sugli immobili acquistati dalla Regione negli anni 1981-1982.

Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente della Giunta regionale per conoscere:

1) quali immobili, da chi e per quale prezzo siano stati acquistati dalla Giunta regionale negli anni 1981-1982;

2) quale sia stata la finalità dell'acquisto e quale la destinazione degli immobili.

Per conoscere, altresì, per quali immobili siano state avviate trattative di acquisto, a quali condizioni, e con quali finalità. (580)

Interrogazione Atzori Angelo sulla drammatica situazione dei trasporti nella provincia di Oristano.

Il sottoscritto chiede di interrogare l'Assessore dei trasporti per sapere se è a conoscenza della drammatica situazione dei collegamenti fra Oristano e numerosi centri della provincia, situazione che in alcuni casi si è trasformata in forme di manifestazioni incontrollate da parte dei cittadini che hanno talvolta occupato municipi e sedi dell'A.R.S.T.; certamente non sfugge all'attenzione dell'Assessore competente l'esigenza di soddisfare le legittime richieste dei cittadini residenti in periferia che lavorano in aziende situate nel capoluogo, di studenti che devono raggiungere gli istituti superiori, dei dipendenti delle U.S.L. e dei malati che hanno

quotidianamente necessità di essere presentati nei nosocomi dove prestano servizio e hanno possibilità di ottenere le cure mediche.

In particolare l'interrogante segnala la necessità di istituire nuovi collegamenti tra i centri di Montiferru e Ghilarza, sede della U.S.L. e di centro di intervento urgente a livello ospedaliero. Tale esigenza peraltro era stata ribadita in sede di approvazione della legge regionale istitutiva delle U.S.L.-

Pertanto l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative l'Assessore dei trasporti intenda adottare per intensificare le corse dei pulman dell'A.R.S.T. da Oristano verso i centri minori della provincia per assicurare alla stessa Azienda ulteriori nuovi mezzi che consentano l'istituzione di nuove linee ripetutamente richieste dai diversi Comuni e categorie sociali interessate all'economia, alla scuola e alle U.S.L.- (581)

Interrogazione Offeddu, con richiesta di risposta scritta, sui gravissimi danni causati alla Bassa Baronia dalla ridotta utilizzazione del ponte sul Cedrino.

Il sottoscritto rileva che la dichiarata inutilizzazione per mezzi pesanti del ponte sul fiume Cedrino al bivio tra la S.S. Trasversale Sarda e la "provinciale" per Onifai, Irgoli e Loculi, ha prodotto, come è facile arguire, danni gravissimi alla economia dell'intera Bassa Baronia.

Costrette ad allungare il percorso per l'espletamento di ogni qualsiasi attività, le popolazioni locali, già colpite quest'anno da una terrificante siccità, vedono ulteriormente ridotte le possibilità di reazione e paventano per i prossimi mesi più gravi prospettive.

A distanza di molti mesi dalla data di riduzione del traffico, a nessuno è dato conoscere la programmazione disposta per la soluzione del problema, gli eventuali progetti apprestati per la costruzione di un nuovo ponte o per il consolidamento di quello esistente, ed ogni altra notizia sull'andamento anche burocratico delle relative pratiche.

Ciò premesso, il sottoscritto chiede di interrogare l'Assessore regionale dei lavori pubblici per sapere se intenda accelerare i termini della soluzione del problema che mortifica da troppo tempo popolazioni degne, depresse da sempre e da sempre ignorate nelle proprie necessità e nei propri diritti. (582)