

CCXCV SEDUTA*(ANTIMERIDIANA)***MERCOLEDI' 20 LUGLIO 1983****Presidenza del Presidente RAIS****INDICE**

Comunicazioni del Presidente	1
Disegno di legge: "Modifiche alla legge regionale 15 dicembre 1975, n. 58, recante: Adesione della Regione autonoma della Sardegna all'Associazione Italiana per il Consiglio dei Comuni d'Europa (AICCE). Sezione italiana dei Comuni d'Europa". (190) (Discussione):	
PUGGIONI	6
Proposta di legge nazionale: "Applicazione delle disposizioni di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169, ai servizi marittimi di carattere locale della Sardegna". (12) (Discussione):	
BERLINGUER	7-18
PUGGIONI	10
LADU SALVATORE	12
BAGHINO, Assessore dei trasporti	15
MURRU	19
Sulle comunicazioni del Presidente:	
PILI	2
Sull'ordine dei lavori:	
BARRANU	2
ZURRU, Assessore dell'Agricoltura e riforma agro-pastorale	4
PRESIDENTE	4

La seduta è aperta alle ore 10 e 10.

OFFEDDU, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana dell'8 giugno 1983 che è approvato.

PRESIDENTE. Suspendo la seduta per cinque minuti, perché è assente la Giunta.

(La seduta, sospesa alle ore 10 e 15, viene ripresa alle ore 10 e 35).

PRESIDENTE. Onorevoli consiglieri, poiché la Giunta risulta tuttora assente, io suspendo la seduta, che potrà riprendere alle ore 11 e 30.

Credo sia mio dovere, interpretando la volontà del Consiglio, la volontà di tutti i consiglieri, esprimere la protesta per questo modo di vedere i rapporti tra Giunta e Consiglio e mi riprometto di farlo presente al Presidente della Giunta, onorevole Rojch.

La seduta riprenderà alle ore 11 e 30.

(La seduta, sospesa alle ore 10 e 38, viene ripresa alle ore 11 e 30).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico di aver chiamato a far parte della Commissione vigilanza della Biblioteca il consigliere Questore Antonio Uras,

in sostituzione del consigliere Antonio Castellaccio, non più Questore del Consiglio.

Comunico inoltre che la Giunta regionale ha ritirato il disegno di legge n. 241, concernente "Modifiche alla legge regionale 23 marzo 1979, n. 19, recante: Provvedimenti per la ristrutturazione e lo sviluppo dell'agricoltura sarda". Faccio presente che detto disegno di legge, per un disguido interno degli uffici, è stato erroneamente inserito all'ordine del giorno dell'attuale tornata consiliare, dal quale di conseguenza verrà stralciato.

Sulle comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Pili. Ne ha facoltà.

PILI (P.S.I.). Sulle comunicazioni del Presidente e sul disegno di legge n. 241. Presidente, io resto veramente sorpreso da questa comunicazione: la Giunta regionale ha ritirato il disegno di legge n. 241, che riguarda modifiche alla legge n. 19 e in particolare un aumento dell'indennità compensativa per le zone svantaggiate e le zone montane. E sono veramente rammaricato che non sia presente il Presidente della Giunta, quindi mi riprometto, in presenza dell'onorevole Rojch, di riproporre la questione.

Certo è che non può essere sottovalutato questo atto gravissimo da parte della Giunta, almeno tale lo considero, perché all'atto dell'insediamento della Giunta io stesso chiesi in aula al presidente Rojch se i disegni di legge presentati dalla precedente Giunta venivano confermati, per una questione di correttezza nei confronti dei consiglieri e dei componenti della Giunta laica e di sinistra.

Il Presidente della Giunta rispose allora in aula che i disegni di legge venivano tutti confermati, tanto che, non appena divenni presidente della Commissione agricoltura, questo disegno di legge fu esitato, fin dal mese di dicembre '82. Non si capisce come, dopo che le Commissioni agricoltura e bilancio hanno espresso il parere positivo, tanto da arrivare ad essere iscritto all'ordine del giorno del Consiglio regionale, questo disegno di legge venga ora ritirato.

Ma la gravità della cosa sta nel fatto che la Regione sarda, per questa incapacità della Giunta, ha già perso 9 miliardi e rischia di perderne tanti altri, di miliardi! E gli agricoltori sardi rischiano di non prendere questa indennità prevista specificatamente dalla Comunità Economica Europea. Io veramente non so più di quale maggioranza questa Giunta faccia parte.

PRESIDENTE. Io vorrei dire che, come Presidente del Consiglio, non entro nel merito delle questioni sollevate dall'onorevole Pili. Dal punto di vista formale, di fronte ad un disegno di legge presentato dalla Giunta, ancorché approvato in sede di Commissione, una volta che la Giunta lo revoca, io non posso che eliminarlo dall'ordine del giorno. C'è stato solo un disguido burocratico, perché la lettera della Giunta è stata inviata il 1° marzo di quest'anno...

PILI (P.S.I.). Il disegno di legge era stato approvato in dicembre.

PRESIDENTE. Io so che la Commissione l'aveva approvato precedentemente, però, al di là dei problemi di carattere politico (nei quali, ripeto, io non entro), dal punto di vista formale la Giunta, evidentemente, poteva — è un suo potere — ritirare il disegno di legge. E quindi, venuti a conoscenza di questa comunicazione, anche se all'ultimo momento in aula, io non posso che ritirarlo dall'ordine del giorno.

Sull'ordine dei lavori.

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

BARRANU (P.C.I.). Ho chiesto di parlare sull'ordine dei lavori, ma vorrei affrontare due questioni, compresa l'ultima posta poc'anzi dal collega Pili, perché rientra anch'essa nel problema che volevo sollevare, che attiene ai rapporti tra Giunta e Consiglio, non sotto il profilo semplicemente formale e regolamentare, ma sotto il profilo, non meno rilevante, politico e del rispetto reciproco. Ne abbiamo già avuto prova stamane, ed io apprezzo, anche a nome del mio grup-

po, il richiamo e la censura fatta dal Presidente del Consiglio ad un comportamento inaccettabile della Giunta regionale, che non si presenta, con una leggerezza inaudita, ai lavori del Consiglio, con una scorrettezza grave nei confronti dei consiglieri che va rimarcata in una tornata consiliare, tra l'altro, intensa come questa.

Sulla questione sollevata dal collega Pili, voglio poi porre la seconda questione, che è quella che ha giustificato la mia richiesta di intervento. Io prendo atto dell'interpretazione che dà il Presidente sotto il profilo formale del ritiro dall'ordine del giorno del disegno di legge. Voglio aggiungere, però, che la Giunta regionale sta ritirando un disegno di legge sul quale le Commissioni competenti, sia quella di merito che la Commissione bilancio, si sono pronunciate entrambe prima che la Giunta facesse la lettera di ritiro del provvedimento stesso. Ora, se la Giunta intendeva apportare delle modifiche al provvedimento, poiché le Commissioni consiliari operano in sede istruttoria e in sede referente, nessuno avrebbe impedito alla Giunta di proporre sue modifiche in aula.

Ma io ritengo che anche sotto il profilo formale sia un fatto grave, un precedente piuttosto grave che viene introdotto, che porta incertezza. Voglio dire, Presidente, anche se il problema va affrontato sotto l'aspetto politico, che possono prodursi dei pesanti riflessi sul piano formale, non dico regolamentare, ma dell'organizzazione dei lavori del Consiglio. Con questo precedente, in sostanza, si rende estremamente difficile e incerta la stessa programmazione dei lavori del Consiglio. Qui siamo di fronte ad un provvedimento che è stato esitato dalle Commissioni competenti nel mese di dicembre dello scorso anno. La Conferenza dei capigruppo, alla quale partecipa la Giunta, ha avuto tutto il tempo in questi mesi di programmare i suoi lavori; se la Giunta regionale o chicchessia intende proporre delle modifiche anche generali al provvedimento esitato dalle Commissioni, può farlo in aula, perché le Commissioni operano, come prevede il nostro Statuto, in sede referente. Ma, col precedente creato da questo atto politicamente grave da parte della Giunta, si rende incerto o ad-

dirittura inutile e vano il lavoro che le Commissioni programmano. Le Commissioni su questo provvedimento, come su altri, hanno lavorato, hanno operato, hanno istruito e in questo modo si dà un colpo ad un lavoro fatto dalle Commissioni.

Io credo che sia dovere del Consiglio rispettare l'operato della Giunta e contrastarlo semmai sul piano politico e così, però, anche la Giunta deve rispettare il ruolo e il lavoro che i consiglieri regionali e le Commissioni fanno. In questo modo, invece, si rende vano e si introduce un principio che davvero è molto grave e che attiene non solo all'aspetto politico del comportamento di una Giunta che non tiene in alcun conto il rapporto con il Consiglio, ma crea un precedente grave per quanto riguarda l'organizzazione dei lavori consiliari.

L'altra questione che ha giustificato la mia richiesta di intervento è questa: vorrei sapere che risposta ha dato, e se ha dato risposta, il Presidente della Giunta alla richiesta che il mio gruppo e il gruppo sardista, senza peraltro l'opposizione degli altri gruppi, hanno avanzato in Conferenza di capigruppo, affinché il Presidente della Giunta regionale rendesse in aula dichiarazioni — l'avevamo chiamata un'informazione — sugli ultimi sviluppi della trattativa del confronto con l'ENI e con il Governo sui problemi industriali. Il Presidente della Giunta era assente in quella Conferenza dei capigruppo e, da parte dei rappresentanti della Giunta presenti alla Conferenza, ci si impegnò a riferire al Presidente della Giunta, il quale avrebbe dovuto dare una risposta. Noi stessi, e mi pare gli stessi amici sardisti e altri gruppi, avevamo sollecitato una risposta per tempo, in modo tale da consentire ai gruppi di poter preparare gli eventuali interventi. Aggiungo anche che noi avevamo avanzato questa richiesta precisando che la giustificavamo per il suo rilievo politico e per l'esigenza che il Consiglio non venisse tenuto all'oscuro sugli sviluppi di una questione di così grande rilevanza, di cui leggiamo anche oggi notizie ulteriori sui giornali, per esempio per quanto attiene alla questione delle fibre. Ma avevamo aggiunto che, per quanto ci riguardava, eravamo disponibili anche a fare in modo che la discussione sull'in-

formazione della Giunta fosse una discussione la più rapida possibile, tale da non intralciare gli impegni assunti complessivamente per quanto riguarda l'ordine dei lavori del Consiglio nella stessa Conferenza dei capigruppo.

Quindi vorrei sapere se il Presidente della Giunta ha risposto a questa nostra richiesta e, se ha risposto affermativamente, quando è disponibile a rendere le dichiarazioni in aula.

PRESIDENTE. Vorrei informare l'onorevole Barranu che l'onorevole Rojch non mi ha ancora comunicato la disponibilità della Giunta a rendere queste brevi dichiarazioni. Siccome domattina alle 9 e 30 è convocata la Conferenza dei capigruppo, io penso che in quell'occasione si avrà modo di conoscere il parere della Giunta, perché penso che lo stesso presidente della Giunta parteciperà alla riunione. Poiché non vi sono altri colleghi che vogliono parlare sull'ordine dei lavori, passiamo all'ordine del giorno...

Prego, onorevole Zurru.

ZURRU (D.C.). *Assessore dell'agricoltura e riforma agro-pastorale*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in merito a questo problema, a questo spiacevole incidente che è sorto riguardo al disegno di legge 341, io chiaramente non posso considerarlo un esempio della scarsa considerazione che la Giunta regionale avrebbe delle indicazioni del Consiglio, ma credo sia, molto più realisticamente, molto più chiaramente, da considerare un incidente di natura tecnica, addebitabile più che altro, diciamo, a uno sfalsamento dei tempi, ad un esempio non felice di collegamento tra i vari uffici. La Giunta regionale ritiene che, se non dovessero esistere problemi di natura formale insormontabili, si potrebbe andare avanti con l'esame di questo disegno di legge, ovviamente richiedendo espressamente gli arricchimenti opportuni da parte del Consiglio regionale. Questo è, diciamo, l'indirizzo, la volontà della Giunta. Devo però sottolineare rispettosamente che il tutto naturalmente deve essere verificato al lume della fattibilità sul piano formale. Se gli impedimenti di questa natura sono superabili, la Giunta è disponibile ad andare avanti.

PRESIDENTE. Onorevoli consiglieri, dal punto di vista formale, di fronte alla dichiarazione resa dall'Assessore dell'agricoltura, io vorrei dire che l'impedimento può essere rimosso in presenza di una deliberazione della Giunta che revochi la precedente deliberazione, nella quale si chiedeva di ritirare il disegno di legge in questione. Se questo elemento viene modificato, e di fronte quindi a relativa comunicazione formale, io credo che non ci siano motivi per insistere nell'impedimento che io ponevo, e cioè che, di fronte al ritiro da parte della Giunta, si doveva stralciare il disegno di legge dall'ordine dei lavori.

Però, per adesso, io non posso che considerarlo stralciato. Restiamo d'intesa, semmai, stante la particolare situazione nella quale ci siamo trovati, in ordine a questo problema, di reinserirlo nell'ordine del giorno non appena la Giunta delibererà e ci ritrasmetterà la richiesta; non appena, cioè, verrà annullata la comunicazione con la quale la Giunta, il 1° marzo, ha inteso ritirare il disegno di legge numero 341.

Io vorrei fugare eventuali perplessità dei colleghi del Consiglio per confermare che la Presidenza, nell'assumere questo atteggiamento in ordine al problema formale, ha inteso anche conoscere in casi simili il comportamento delle Camere a livello nazionale. Alla Camera e al Senato il disegno di legge presentato dal Governo, ancorché approvato in sede di Commissione, addirittura, anche se è in corso il dibattito in aula, può in qualunque momento, cioè prima dell'approvazione formale, essere ritirato dal Governo. Per analogia, non prevedendo il nostro Regolamento una norma specifica, la Presidenza ha inteso affermare quest'interpretazione anche per quanto riguarda il Consiglio. Comunque, ripeto...

PILI (P.S.I.). Loro hanno i decreti legge, che noi non abbiamo.

PRESIDENTE. Anche per i disegni di legge.

Comunque, ripeto, per quanto riguarda questo problema, stante la dichiarazione dell'

VIII LEGISLATURA

CCXCV SEDUTA

20 LUGLIO 1983

Assessore dell'agricoltura, se la dichiarazione viene confermata dalla Giunta e ne viene data comunicazione anche utilizzando una misura straordinaria, possiamo certamente inserire nuovamente il disegno di legge all'ordine del giorno. Anzi, dando per scontato il parere favorevole del Consiglio, sarà la Presidenza stessa che lo inserirà nell'ordine del giorno, non appena questo elemento sarà chiarito da parte della Giunta.

L'ordine del giorno reca al primo punto la proposta di legge numero 317, concernente l'istituzione di un fondo per le piccole e medie imprese industriali. Vorrei comunicare al Consiglio che la Giunta ha informato questa Presidenza dell'impossibilità di presenziare nella giornata odierna al dibattito, stante una concomitante riunione che si tiene a Roma e che vede impegnato il Presidente della Giunta e l'Assessore alla programmazione. La riunione credo che sia quella del Comitato delle Regioni meridionali, in cui i rappresentanti della Regione sono presenti. Questo punto all'ordine del giorno sarà ripreso nella seduta di domani mattina e sarà ripreso, ripeto, come primo argomento.

Discussione del disegno di legge: "Modifiche alla legge regionale 15 dicembre 1975, numero 58, recante 'adesione della Regione autonoma della Sardegna all'Associazione italiana per il Consiglio dei comuni d'Europa (AICCE) - Sezione italiana dei Comuni d'Europa'". (190)

PRESIDENTE. Passiamo quindi al disegno di legge numero 190, concernente modifiche alla legge regionale 15 dicembre 1975 numero 58, recante "Adesione della Regione autonoma della Sardegna all'Associazione Italiana per il Consiglio dei Comuni d'Europa (AICCE)".

Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno è iscritto a parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Serra, relatore... Poiché è assente, ci si rimette alla relazione scritta.

Per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore dell'agricoltura e riforma agro-pastorale.

ZURRU (D.C.), *Assessore dell'agricoltura e riforma agro-pastorale*. La Giunta si rimette alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Metto in votazione il passaggio alla discussione degli articoli. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

MURA, *Segretario*:

Art. 1

L'articolo 2 della legge regionale 15 dicembre 1975, n. 58, è sostituito dal seguente:

"La Regione eroga a favore dell'Associazione di cui all'articolo 1 la quota annuale di lire 10 per abitante residente nella Regione, tenendo conto della popolazione all'ultimo censimento.

Il Presidente della Giunta regionale, su conforme deliberazione della Giunta stessa, sentita la competente Commissione consiliare, è autorizzato ad adeguare, con proprio decreto, le eventuali variazioni della quota di cui al primo comma, regolarmente deliberate dagli organi competenti dell'Associazione medesima".

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

MURA, *Segretario*:

Art. 2

Nei sottoelencati stati di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1981, sono apportate le seguenti variazioni:

— In diminuzione

03 - Programmazione, bilancio e assetto del

VIII LEGISLATURA

CCXCV SEDUTA

20 LUGLIO 1983

territorio

Capitolo 03017 - Fondo speciale per fronteggiare spese in conto capitale dipendenti da nuove disposizioni legislative

lire 10.873.500

mediante riduzione della riserva indicata alla lettera h) della tabella B) allegata alla legge finanziaria per l'anno 1981.

PRESIDENTE. All'articolo 2 è stato presentato un emendamento sostitutivo totale, il numero 1. Se ne dia lettura.

MURA, *Segretario*:

Emendamento sostitutivo totale Floris Mario - Asara - Zurru.

“L'art. 2 è così sostituito:

Nei sottoelencati stati di previsione della spesa del bilancio della Regione per l'anno 1983, sono apportate le seguenti variazioni:

— In diminuzione

03 - Programmazione, bilancio e assetto del territorio

Capitolo 03016 - Fondo speciale per fronteggiare spese correnti dipendenti da nuove disposizioni legislative (art. 2 della legge regionale 10 maggio 1983 n. 12)

lire 15.000.000

mediante utilizzazione della pari riserva indicata alla voce 3) della tabella A) allegata alla legge regionale 10 maggio 1983, n. 12.

— In aumento

04 - Enti locali, finanze ed urbanistica

Capitolo 04170 - Quota da erogare all'Associazione italiana per il Consiglio dei Comuni d'Europa (L.R. 15 dicembre 1975, n. 58)

lire 15.000.000

Le spese per l'attuazione della presente legge fanno carico al suindicato capitolo 04170 del bilancio della Regione per l'anno 1983 ed ai corrispondenti capitoli dei bilanci per gli anni successivi”. (1)

PRESIDENTE. Si tratta di un emendamento all'articolo finanziario, un emendamento

formale, tecnico; se però i colleghi desiderano copia dell'emendamento io sospendo la seduta, per avere il tempo di riprodurlo...

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

PUGGIONI (P.R.S.). Secondo me non si tratta di un problema tecnico, ma qua sta invalidando l'abitudine di mettere in discussione emendamenti e addirittura leggi senza avere la possibilità di leggerli! Non è possibile che qua sia messo in discussione un emendamento che, da quanto ho potuto capire dal borbottio del Segretario, passa la cifra che si deve impegnare da 10 milioni a 15 milioni, senza aver capito e aver letto esattamente di che cosa si tratta. Può darsi che in questo caso sia un fatto tecnico, in altri casi non è assolutamente un fatto tecnico, è un fatto sostanziale. Ma, dico, è una questione di principio! Noi dobbiamo essere messi in condizione di leggere gli emendamenti prima che vengano messi in votazione, almeno un attimo prima, almeno gli attimi necessari per poterli leggere e pensarci anche sopra.

Se queste cose non hanno nessun valore, allora tutto questo apparato del Consiglio regionale è perfettamente inutile; abbiate l'onestà di proporle l'abrogazione, altrimenti non si può continuare in questa maniera, questa è veramente una cosa indegna!

Dimissioni di assessori che le presentano anziché al Consiglio addirittura al proprio partito, il quale poi le ritira; qua siamo arrivati all'assurdo che il Partito socialdemocratico ha ritirato le dimissioni dell'assessore Pigliaru, senza che il Consiglio avesse accettato e senza che il Presidente della Giunta avesse accettato di venire a discutere in aula questo fatto gravissimo.

Mettiamo poi in discussione con urgenza perché la presente legge è dichiarata urgente, leggi del 13 luglio 1981. Se erano urgenti, perché non sono state messe in discussione nell'81, e lo sono invece nell'83? E' tempo di finirla!

PRESIDENTE. Sospendo la seduta per cinque minuti per consentire la riproduzione dell'emendamento.

(La seduta, sospesa alle ore 11 e 55, viene ripresa alle ore 12 e 10).

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori. L'emendamento può essere illustrato... Si dà per illustrato.

Metto in votazione l'emendamento sostitutivo totale. Chi l'approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

MURA, Segretario:

Art. 3

La presente legge è dichiarata urgente ai sensi e per gli effetti dell'articolo 33 dello Statuto speciale per la Sardegna ed entra in vigore nel giorno della sua pubblicazione.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare su questo articolo lo metto in votazione. Chi l'approva alzi la mano.

(E' approvato).

Onorevoli consiglieri, al fine di assicurare un più razionale svolgimento dei lavori del Consiglio, la Presidenza è del parere che le votazioni a scrutinio segreto sui provvedimenti di legge che verranno discussi, possano aver luogo tutte insieme, in una seduta successiva.

Se il Consiglio è d'accordo, allora procederemo in questo senso.

Discussione della proposta di legge nazionale: "Applicazione delle disposizioni di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169, ai servizi marittimi di carattere locale della Sardegna". (12)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge nazionale: "Applicazione delle disposizioni di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169, ai servizi marittimi di carattere locale della Sardegna", relatore l'onorevole Catte.

Dichiaro aperta la discussione generale. E' iscritto a parlare l'onorevole Berlinguer. Ne ha facoltà.

BERLINGUER (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, qualche tempo addietro questo Consiglio ha affrontato in un ampio dibattito la complessa tematica dei trasporti interni ed esterni della nostra regione. Il dibattito si è concluso con un ordine del giorno approvato dalla maggioranza che impegnava la Giunta in termini precisi a precisi compiti. Da allora, un greve e minaccioso silenzio è calato sul problema: dei trasporti da e per la Sardegna, nonostante l'approssimarsi della stagione estiva, non si è più parlato. E questo Esecutivo, schiacciato da una serie impressionante di eventi calamitosi per la regione, incapace della benché minima concreta risposta e produttiva reazione, costantemente impegnato a raccogliere i cocci della propria palese inettitudine, diviso e lacerato da scontri personali che si sono tradotti in un vergognoso balletto di dimissioni preannunziate, presentate e ritirate, questo Esecutivo che pure aveva pomposamente strombazzato come panacea di tutti i mali l'avvento degli aliscafi sulle rotte sarde, da tempo tace.

Perché questo? Perché tutto è stato effettivamente risolto, perché non ci sono più gli annosi e drammatici problemi ricorrenti nel campo dei trasporti nella stagione estiva, perché è stato assolto l'impegno assunto nell'ordine del giorno votato a conclusione del dibattito che prima ricordavo? Purtroppo no! I problemi rimangono tutti nella loro cruda drammaticità, si stanno puntualmente avverando le tristi previsioni che, come gruppo comunista, abbiamo denunciato in quel dibattito. Tristi previsioni in una stagione drammatica senza che nulla si sia fatto per ovviare, con un Esecutivo che invece di stringere i denti e lottare preferisce defilarsi ed accettare supinamente gli eventi, preparando alibi alla sua inettitudine.

Proprio ieri in un quotidiano isolano è apparsa una testimonianza significativa di tale equivoco e sgusciante comportamento. Leggo testualmente... All'assessore regionale competente forse la cosa non interessa.

CHESSA (M.S.I.-D.N.). Ma interessa a noi.

BERLINGUER (P.C.I.). Leggo testualmente lo stralcio dell'articolo apparso ieri in un quotidiano sardo: "All'Assessorato regionale competente sono convinti che le cose si metteranno molto male. Rassegnamoci già da ora all'idea dei bivacchi nei porti e alle denunce di settembre degli operatori turistici, che quantificheranno le mancate presenze dovute ai collegamenti insufficienti". E giustamente, interpretando il giusto significato di questa versione, che devo ritenere ufficiale perché riportata tra virgolette, il cronista commenta (leggo ancora testualmente): "Offrendo così la sensazione di voler parare la botta più sul piano politico che pianificando un intervento". Sensazione generalizzata, quindi, e non malevola interpretazione di una parte politica cacciata all'opposizione perché, come si diceva ai tempi della Giunta laica e di sinistra, dannosa per la Sardegna. Sensazione autentica, quindi, che sottende un fatto politico di estrema gravità: la totale rinuncia di questo Esecutivo a contrastare eventi deleteri per la Sardegna.

Sono finiti i tempi delle pimpanti conferenze stampa, dei roboanti strombazzamenti, degli annunci velleitari di soluzioni concrete del problema dei trasporti, di panoramiche interviste su veloci navigli. Che fine hanno fatto i tanto reclamizzati aliscafi? Quale contributo stanno dando alla soluzione del problema dei collegamenti, se è vero (come ufficialmente dichiarato dal competente Assessorato) che dobbiamo rassegnarci fin da ora all'idea di bivacchi nei porti? Sin dal primo momento noi del gruppo comunista abbiamo responsabilmente analizzato, fugando facili entusiasmi, l'ipotesi prospettata dell'intervento degli aliscafi. Dichiarammo che ogni contributo alla soluzione del problema dei collegamenti era positivo se realizzato a determinate condizioni: tratte brevi, costi adeguati, nessun onere finanziario per la Regione. Non sappiamo, e forse oggi la Giunta potrà raggugliarci, quante corse, quanti passeggeri gli aliscafi hanno finora trasportato. Il silenzio, però, che sta circondando questa reclamizzata esperienza ci preoccupa notevolmente e in pari tempo ci pare suoni come conferma delle nostre

previsioni. I costi praticati infatti sono pari a quelli del trasporto aereo e il trasporto aereo, certo necessario, anche se potenziato, non ha mai risolto il problema complessivo dei nostri trasporti. Il nodo storico è e rimane quello dei collegamenti marittimi che, consentendo il viaggio con l'auto al seguito, se potenziato, se realizzato a costi accessibili, può dare esso solo risposte positive alla nuova tipologia di domanda turistica oggi prevalente e consentire gli spostamenti e il ritorno in Sardegna dei nostri emigrati. Sarei curioso di sapere quante famiglie di emigrati sardi si sono imbarcate con i tipici fardelli nei rombanti, veloci ma cari aliscafi.

E sia ben chiaro alla Giunta regionale che noi comunisti contrasteremo in ogni modo e con la massima forza ogni ipotesi di contributo regionale per gli aliscafi.

Ciò perché, se intervenissimo direttamente in questa esperienza, dovremmo farci carico di tutte le richieste che automaticamente e legittimamente scaturirebbero da tutti gli altri vettori marittimi e aerei. Perché infatti dovremmo sostenere solo gli aliscafi? Perché non l'Alisarda, che pratica gli stessi prezzi e effettua un trasporto simile? Perché non altri privati? Questo onere, lo abbiamo sempre detto e sostenuto, se deve esserci deve gravare sulla collettività nazionale, perché anche questo era ed è uno dei punti cardine della rivendicazione del principio della continuità territoriale. Se la Giunta, come parrebbe dalle dichiarazioni rese e dall'insistenza posta nel prevedere nel bilancio finanziamenti per collegamenti veloci (ipotesi sempre puntualmente respinta), se la Giunta ha speso la sua parola in tal senso per invogliare l'avvento degli aliscafi, male ha fatto. Noi non consentiremo che una lira delle provvidenze regionali venga spesa in questo settore.

Per venire al tema in esame della proposta di legge nazionale n. 12, onorevole Presidente del Consiglio, dobbiamo muovere immediatamente e preliminarmente un rilievo. La proposta di legge è stata presentata dalla Giunta laica e di sinistra sin dal 13 ottobre 1981, dopo ampie consultazioni con le organizzazioni e le associazioni interessate, dopo aver ottenuto il più ampio consenso di tutti gli Enti locali interessati;

nel gennaio del 1982 è stata esaminata e licenziata, con una modifica accettata dalla Giunta, dalla competente Commissione consiliare; la relazione dell'onorevole Catte, allora Presidente dell'ottava Commissione, è del 26 gennaio 1982. La proposta di legge viene all'esame del Consiglio oggi, 20 luglio '83. Perché questo notevole ritardo? Perché si è lasciato trascorrere contro ogni consuetudine e prassi consiliare ben un anno e mezzo? Di chi la responsabilità? Noi, come gruppo consiliare, abbiamo richiesto e sollecitato l'inserimento della proposta di legge all'ordine del giorno dei lavori del Consiglio; nessun altro se ne è fatto carico e men che meno l'esecutivo regionale. Perché questo? Sottovalutazione del problema? Sottovalutazione della soluzione che la proposta di legge prospetta oppure vi è qualche altro motivo? Non lo sappiamo, ma chiediamo oggi una risposta.

Certo, è evidente la rilevanza oggettiva e politica della proposta di legge e delle soluzioni dalla stessa ipotizzate. Rilevanza oggettiva perché tende a risolvere ricorrenti reali e gravi problemi di trasporto tra la Sardegna e le isole minori, onde consentire, come testualmente recita l'articolo 1, il loro graduale potenziamento in vista del soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini e per contribuire a promuovere lo sviluppo economico e sociale di ciascuna isola. Rilevanza politica perché non c'è chi non veda che quanto sopra e successivi interventi previsti altro non sono che la concreta attuazione e realizzazione del principio della continuità territoriale fra la Sardegna e le isole minori, la dimostrazione cioè di come responsabilmente la nostra Regione, o meglio la Giunta laica e di sinistra, si sia fatta completamente carico di un problema e dell'attuazione di un principio che lo Stato ha sempre negato alla Sardegna. Coerenza e maturità politica della Giunta laica e di sinistra che in questa proposta ha trasfuso i punti cardine della rivendicazione del principio della continuità territoriale e altri accessori e non meno rilevanti punti.

Li sintetizzo: in primo luogo, la nostra azione nei confronti della collettività nazionale, la rimozione dei limiti strutturali e delle condi-

zioni negative dello sviluppo — la strozzatura dei trasporti — per favorire l'integrazione delle comunità delle isole minori nel tessuto sociale e produttivo dell'Isola madre. Quindi, le previsioni del superamento dei limiti strutturali mediante il potenziamento dei servizi, il tutto nel rispetto dei dettami della legge quadro numero 169, ma con un diverso e maggiore afflato autonomista, con un più pregnante coinvolgimento della Regione sarda. Ecco una delle novità sostanziali rispetto alle altre esperienze nate dalla 169. La costituenda Saremar sarà e dovrà essere ben diversa dalle varie Toremar, Caremar e Siremar. Noi abbiamo voluto rivendicare, a differenza di quanto accaduto per dette esperienze, pur lasciando alla Tirrenia la maggioranza della partecipazione azionaria, ipotizzando un nostro intervento finanziario simbolico nella misura dell'1 per cento, abbiamo voluto rivendicare, dicevo, una presenza più pregnante dei rappresentanti della Regione sarda nei momenti decisionali della costituenda società.

Ciò alla luce della negativa esperienza nazionale, memori della formale, ininfluyente presenza concessa senza possibilità di scelta, come umiliante regalia del Governo centrale, nelle strutture della compagnia di bandiera. Questa la risposta, la soluzione ipotizzata dalla legge numero 12 che oggi esaminiamo, a chi richiedeva per la Sardegna la presidenza della Tirrenia. Noi abbiamo rivendicato per la Saremar ben altro di quanto concesso alle altre compagnie regionali: posti di rilievo e non presidenze formali. E ancora, abbiamo previsto la corresponsabilizzazione dei vari enti locali e territoriali interessati, che hanno tutti entusiasticamente aderito per realizzare una struttura che tenesse nel debito conto tutte le varie esigenze, che avesse nel suo seno, nei suoi momenti decisionali, espressioni delle diverse zone, delle diverse realtà. Il tutto per consentire, attraverso la Saremar così composta, una complessiva e programmatica azione di intervento nel settore dei collegamenti marittimi interni della Sardegna. In questo quadro, la possibilità di realizzare intensi collegamenti con la vicina Corsica per un fruttuoso interscambio economico, può oggi essere condizionato dalla

strozzatura dell'attuale sistema, nonostante le positive prospettive per le nostre industrie. E ancora, un certamente positivo proposito di un sistema di collegamento fra i vari porti sardi per il superamento delle obsolete comunicazioni interne, per sviluppare forme di turismo itinerante, interessanti tutte le più rinomate e importanti località isolate. E non solo nella forma oggi realizzata, che ha — lo abbiamo già detto — un netto sapore campanilistico.

Questi i principali e fondamentali principi contenuti nella proposta di legge numero 12, tutti di notevole diverso nuovo respiro, tutti di notevole importanza politica per la nostra battaglia verso lo Stato, perché prima concretizzazione oggettiva del principio della continuità territoriale, perché testimonianza reale di un diverso modo di atteggiarsi di una piccola comunità, quale noi siamo, verso i conterranei oberati da una doppia insularità. Per questo, signor Presidente, non comprendiamo il perché del grave ritardo nel portare in Consiglio un provvedimento formalmente compiuto. Un anno e mezzo di ritardo che ha consentito — sarà coincidenza causale — l'avvento spontaneo, così è stato definito, degli aliscafi nelle rotte sarde. Avvento spontaneo per supplire carenze che la proposta di legge numero 12 voleva colmare, non con soluzioni improvvisate, parziali o localistiche, ma attraverso una forma di intervento complessivo, razionale ed equamente distribuito. Oggi si sono coperte linee particolari; la Saremar avrebbe dovuto coprire tutto il territorio regionale. Gravissimo quindi il ritardo da noi denunciato e gravissima la responsabilità della Giunta regionale, che ha totalmente disatteso un provvedimento che era di provenienza dell'Esecutivo, anche se di un esecutivo diverso.

E' prassi, è costume costante che le nuove Giunte o ritirino o portino avanti i provvedimenti delle Giunte precedenti. Perché si è lasciato nel dimenticatoio un provvedimento approntato dalla Giunta precedente per un così lungo periodo senza richiamarlo o farlo proprio? Meschina, gretta o volontaria trascuratezza per la diversa provenienza di paternità o sottovalutazione colpevole della portata del problema o incosciente non conoscenza dell'esistenza del provvedimen-

to? Non sappiamo quale è la vera natura del comportamento di questa Giunta, ci limitiamo a riscontrare e denunciare fatti ed elementi oggettivi.

Nessuno, se non il Gruppo comunista, ha richiesto e preteso la discussione di questo provvedimento; la Giunta, ancora una volta, è mancata ad un importante appuntamento. Anche questo episodio conferma, signor Presidente, il giudizio che noi abbiamo dato su questo esecutivo sin dal suo insorgere, un giudizio fermamente complessivamente negativo, ribadito e drammaticamente confermato dai continui colpi inferti alla Regione, senza che si sia fatto da parte della Giunta alcunché per evitarli. Un giudizio negativo confermato dalle vicende interne di questo esecutivo, dalla continua conflittualità e risosità, un giudizio negativo ribadito dal voto del 26 e 27 giugno, che qui in Sardegna ha clamorosamente bocciato la formula pentapartitica e l'azione politica di questo Esecutivo, come ufficialmente dichiarato da un autorevole esponente della Democrazia Cristiana nei giorni immediatamente successivi al voto.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, il risultato dell'ultima consultazione elettorale dimostra anche nei numeri che il popolo sardo ha voluto coscientemente bocciare questo Esecutivo e premiare una politica e uno schieramento politico di sinistra, di cambiamento. Noi riteniamo che questa volontà popolare debba essere rispettata, che il cambiamento debba essere sin d'ora realizzato nell'interesse complessivo della nostra Sardegna.

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

PUGGIONI (P.R.S.). E' da qualche giorno che la stampa locale preannuncia l'importante dibattito che si terrà sul problema dei trasporti nel Consiglio regionale, ed ecco che ci arriva questa proposta di legge del PCI a firma Berlinguer sui servizi marittimi di carattere locale della Sardegna. E che cosa ci propone questa legge, e che cosa ci propone quindi il Partito comunista a proposito dei trasporti...

PRESIDENTE. Onorevole Puggioni, chiedo scusa, ma non è stata presentata da un partito. Fu approvata dalla Giunta regionale su proposta dell'Assessore dei trasporti Berlinguer.

PUGGIONI (P.R.S.). Va bene, proposta di legge nazionale presentata dalla Giunta regionale che allora era la Giunta con la presenza del Partito comunista, su proposta dell'Assessore dei trasporti onorevole Berlinguer. Ora, mi risulta che l'onorevole Berlinguer faccia parte del Partito comunista e che nel partito comunista esista, fra l'altro, una disciplina di gruppo, per cui non credo che si tratti di una proposta personale dell'onorevole Berlinguer, in contrasto con la linea del partito; quindi era la linea dell'onorevole Berlinguer, era la linea del Partito comunista, era la linea della Giunta di sinistra. Non si chiamava esattamente di sinistra, non mi ricordo come era stata battezzata... Ecco, di "garanzia autonomistica". Vediamo ora come questa Giunta di garanzia autonomistica volesse risolvere il problema dei trasporti. Con una società, la Tirrenia, con sede a Cagliari; con la compartecipazione della Regione per l'1 per cento e, dato fondamentale, due membri nominati dal Consiglio regionale nel consiglio di amministrazione. Cioè con la compartecipazione a una società nazionale con l'1 per cento delle azioni, e con la lottizzazione dei due membri, sentita la Commissione, mi raccomando, perché la Commissione ha portato una modifica fondamentale a questo testo di legge; ha aggiunto tra virgolette "sentita la commissione", il che significa, con la compartecipazione delle opposizioni, cosiddette.

Direi che non bisogna essere dei geni per capire che questa soluzione ha del ridicolo, se non avesse del tragico. Siamo passati, pare definitivamente, dall'autonomia che prevedeva o che sperava nella società dei trasporti sarda (ricordiamoci la Sardamar) all'autonomia dell'1 per cento, che non è neanche l'1 per cento dell'autonomia. Dall'autonomia finanziaria, dalle proposte dell'autonomia finanziaria, per cui addirittura doveva essere la Sardegna ad esigere le tasse, e poi passarne una parte allo Stato italiano, all'autonomia che invece vuol essere finanziata e vuole essere assistita. Perché, che cos'altro è la famosa

continuità territoriale se non la pretesa di un'assistenza da parte dello Stato? Dall'autonomia della facoltà di decidere, anche in contrapposizione con le decisioni prese in Parlamento, all'autonomia dei viaggi a Roma, per cui grande indignazione del Partito comunista non perché si fanno i viaggi a Roma e non si decide qua, ma perché Rojch va da solo! Ma porca miseria, andiamo tutti insieme, deve andare il Consiglio, devono andare gli Assessori, devono andare le Commissioni, tutti insieme a fare i viaggi a Roma! Questa è l'alternativa, la soluzione alternativa allo stato di fatto.

Se permettete, mi pare che le dimostrazioni del fallimento di questa impostazione ce le abbiamo di fronte agli occhi. Non si vogliono capire non perché non si abbia l'intelligenza e la capacità di capirle, ma perché questa soluzione, la soluzione della compartecipazione, la soluzione della lottizzazione è l'unica soluzione funzionale e utile non certo agli interessi dei sardi, ma agli interessi dei Partiti che, come si vede, sono in netta contrapposizione. Io credo che altra alternativa a questo stato di fatto, l'unica alternativa, sia quella di ritornare al disegno costituzionale alla separatezza delle competenze. Abbiamo competenze di vario tipo che, chissà perché, non abbiamo mai usato; abbiamo possibilità di contrapposizione che possiamo sfruttare; abbiamo possibilità di partecipare come sardi a partiti che non lottizzino, che non partecipino, che non stravolgano la Costituzione, se vogliamo. Questa è la scelta, non certo altra, questa è l'alternativa, compagni del Partito comunista e amici del Partito Sardo d'Azione, molto impegnati a parlare di separatismo e molto poco impegnati a difendere le prerogative statutarie del Consiglio regionale. Il Partito Sardo d'Azione è passato in queste ultime elezioni al 10 per cento, il 10 per cento che significa la volontà, il desiderio della gente che le cose cambino, che l'autonomia sia applicata e che io mi auguro non venga buttato alle ortiche dalla squallida classe dirigente di questo partito.

Non credo di avere altro da aggiungere, se non che sarebbe augurabile che il Partito comunista, finalmente coerente con le sue dichiarazioni di volontà di alternativa, ritirasse questo

squallido progetto di legge.

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

LADU SALVATORE (D.C.). Signor Presidente, colleghi del Consiglio, io mi limiterò a svolgere poche considerazioni di carattere tecnico sulla proposta di legge nazionale per estendere ai servizi marittimi di carattere locale della Sardegna le disposizioni della 169, che ha almeno il merito — se non altro — di essere la prima proposta avanzata dalla Regione sarda per riordinare il cabotaggio regionale ed equiparlo a quello delle altre regioni — Toscana, Campania, Sicilia — nel quadro della gestione Finmare e Tirrenia, in un settore dove la Regione sarda ha competenza concorrente, come appunto il cabotaggio regionale. La Sardegna, che attraverso i suoi parlamentari prima e l'Assemblea regionale poi, da un secolo avanza verso lo Stato una contestazione permanente per la mancata soluzione dei problemi del trasporto marittimo, ora con questo provvedimento avanza un timido tentativo di riappropriarsi della sua continuità territoriale interna, cioè quella tra la grande terra sarda e le isole minori. Vero è che non mancarono, a cavallo degli anni Settanta, tentativi di risolvere in altro modo il problema, come quello dell'Amministrazione comunale di La Maddalena, che fece elaborare e presentò un progetto per un tunnel sottomarino per un costo di 9 miliardi, circa 6 miliardi a chilometro.

Resta tuttavia sorprendente il fatto che la legge del 19 maggio 1975, n. 169, sia passata senza che né la Regione né la rappresentanza parlamentare sarda, né di maggioranza e né di opposizione, abbiano neppure sollevato un lamento o contestato che si negasse, se di un beneficio si trattava, alla Regione sarda quel che invece era riconosciuto alla Sicilia, non solo, ma anche alla Toscana e Campania, cioè la costituzione di società a bilancio separato da quello della Tirrenia, anche se società controllate a maggioranza azionaria Tirrenia.

Questo mi costringe a riconoscere che, al di là delle lamentazioni, delle esortazioni, delle im-

precazioni corali di cui è ricca la vicenda sarda dei trasporti marittimi, anche noi, anche la classe dirigente sarda, imprenditoriale e politica, non ha ancora saputo trovare il modo per proporre concrete soluzioni e coraggiose iniziative, non ha ancora saputo individuare la dimensione fisica, la dimensione economica in termini di costi e ricavi, di benefici e perdite per l'economia sarda della gestione marittima, dei suoi traffici e la dimensione politica del problema neppure per quanto attiene al cabotaggio regionale. Vorrei aggiungere (assumendo io stesso, per quanto può riguardare la mia breve esperienza, le mie responsabilità) che abbiamo assistito, senza accompagnarle da una nostra proposta o soltanto da un nostro parere, alla presentazione nella passata legislatura di 4 proposte di legge indirizzate a risolvere globalmente il problema dei trasporti marittimi, pur riconoscendo, dopo la prima esperienza della rinascita, l'esattezza delle considerazioni svolte nel primo rapporto conclusivo del piano di rinascita in merito al problema dei trasporti. Esso infatti elencava l'isolamento interno ed esterno, insieme con la malaria e le altre malattie sociali, nonché l'analfabetismo, tra i motivi impedenti dello sviluppo. Ci si era insomma illusi che, vinta la battaglia per l'inserimento dei traghetti ferroviari a Golfo Aranci, il problema dell'isolamento esterno dovesse considerarsi risolto per quanto si riferiva ai trasporti marittimi. Solo ora avvertiamo che il problema dell'isolamento interno ed esterno resta un problema a monte ancora da risolvere e condizionante l'equilibrio territoriale interno, per cui si impone la riproposizione della questione sarda in termini di rottura della continuità territoriale nazionale.

Mi sono chiesto perché il problema del cabotaggio regionale sardo non fosse stato affrontato in sede di elaborazione ed approvazione della legge 169 del '75, e mi è sembrato di trovare una risposta in alcune cifre che ho tratto dal bilancio della Tirrenia per l'anno '81, che è il solo dato disponibile. Dalle tavole statistiche allegate a quel bilancio risulta che su un totale di 4.751.739 passeggeri trasportati dai servizi Tirrenia in quell'anno, 4.008.458 sono passeggeri da e per la Sardegna e le sue isole minori, e

precisamente 2.186.000 nella linea Sardegna-Continente-Corsica, 1.820.000 nelle linee locali sarde (ripeto: 1.822.000 nelle sole linee locali sarde), contro 545.970 nel complesso dei rapporti con la Sicilia. Nel settore delle autovetture, su un totale di 836.039 autovetture trasportate dalla Tirrenia, 717.890 si riferiscono al rapporto del settore Sardegna, così ripartito: 378.051 nel rapporto Sardegna-Continente-Corsica; 339.839 nel rapporto Sardegna con le sue isole minori. Nel trasporto merci, la tabella per metri lineari assegna alla Sardegna senza altre specificazioni 903.000 circa metri lineari di merci trasportate, su un complesso di 2.013.000 di metri lineari trasportati nell'81. Nella tabella delle merci trasportate in tonnellate i dati risultanti sono i seguenti: settore Sardegna-Corsica-Continente 1.531.000 circa di tonnellate; settore linee locali sarde 338.472; totale rapporto Sardegna 1.869.515 tonnellate, su un totale di trasporto merci in tonnellate di 3.918.885, su cui interferiscono però le linee commerciali di trasporti attraverso motonavi traghetto per 1.102.000 tonnellate, contro le 845.468 tonnellate nel settore Sicilia e le 101.000 tonnellate nel settore Africa settentrionale e Malta.

Non è improbabile dunque, da questi dati, dall'analisi di questi dati, arguire che la Saremar non fu costituita perché i suoi traffici avrebbero rappresentato circa il 38 per cento dei traffici passeggeri Tirrenia e il 39 per cento del traffico autovetture, senza tener conto del movimento da e per la Corsica. Mi sono chiesto quindi, analizzando questi dati, se non sia il caso (senza per questo voler mancare di concretezza) di fare un tentativo meno timido, come dicevo prima, di quel che rappresenta la quota azionaria dell'1 per cento da attribuire alla Regione sarda, come è in questa proposta di legge nazionale. Dalla lettura del bilancio Tirrenia si constata che il numero delle azioni costituenti il capitale sociale di ciascuna delle tre società regionali costituite con la legge 169 è di 100.000 azioni, con un valore nominale di 10.000 lire l'una, di cui sottoscritte dalla Tirrenia 51.490 per un valore totale in bilancio di 514.000.000.

Penso che non sia inutile e fuori luogo citare anche qualche altro dato riferito ai bilanci

di queste società e ai conti profitti e perdite. Se noi esaminiamo la Saremar, la sua situazione patrimoniale (sempre tratta dai bilanci della Tirrenia), vediamo che la Saremar ha un attivo di 94 miliardi e 276 milioni circa, costituiti per 47 miliardi e 621 milioni circa dalla flotta e materiali per l'esercizio della navigazione; per 42 miliardi e 533 milioni da crediti verso lo Stato per l'esercizio dei servizi convenzionati. I conti d'ordine e rischio dell'attivo ammontano a 23 miliardi circa, di cui 20.745.000.000 sono rappresentati da garanzie di terzi in favore della Società. Il passivo, su un bilancio in pareggio di 94.276.000.000 circa, è costituito per grandi voci da 50 miliardi per debiti verso le società controllanti, per altri 18 miliardi da mutui e impegni finanziari e bancari, 13 miliardi per ammortamenti, 2.900.000.000 per Fondo quiescenza personale, 4.872.000.000 per forniture e impianti di esercizio, 2.700.000.000 per creditori diversi.

Il conto costi e ricavi, cioè profitti e perdite della stessa Siremar, che è la più importante, ammonta a lire 53 miliardi di entrate e uscite. Le grandi voci di spesa sono rappresentate per 13 miliardi circa dal costo del personale, 11 miliardi e 579 milioni da spese per prestazioni di servizi, 14 miliardi da oneri finanziari, di cui 10 miliardi verso le società controllanti. I ricavi invece, delle vendite e prestazioni ammontano a 51 miliardi, di cui 44 sono sovvenzioni ex legge 169. Il bilancio della Toremar vede nel conto patrimoniale 73 miliardi circa all'attivo e al passivo, di cui all'attivo 13 miliardi per crediti verso lo Stato, e al passivo impegni finanziari per 29 miliardi. Il conto profitti e perdite registra costi per 34 miliardi, di cui 13 per oneri finanziari; i ricavi, gli stessi 34 miliardi, di cui 26 per sovvenzioni sempre ex legge 169.

Ora, l'impressione che si ricava dall'analisi di questo bilancio, perché credo che questo Consiglio regionale inizi anche a capire e a studiare questi bilanci della Tirrenia, l'impressione che se ne ricava, dicevo, dalla lettura di questi bilanci, è che l'istituzione delle tre società regionali sia motivata più da problemi di finanziamento della Tirrenia per l'ammo-

dernamento della flotta minore che per l'esigenza di assicurare la presenza dei rappresentanti della Regione sarda nei consigli di amministrazione delle stesse. Ora, che il disegno di legge si proponga di armonizzare anche la situazione del cabotaggio sardo è certamente positivo, ma che la Regione sarda nel richiedere questa armonizzazione riservi a sé una sola azione significa praticamente legittimare l'attuale gestione Tirrenia, significa rinunciare a voler assumere una precisa responsabilità nella gestione del cabotaggio regionale, significa inoltre consentire che il sistema che è la causa sia dei disservizi sia delle scelte e del comportamento di quella società perduri, contraddicendo alla proposta contenuta in almeno due dei quattro progetti di legge sui trasporti presentati nella scorsa legislatura, che prevedevano appunto il trasferimento alla gestione regionale di tutta la responsabilità del cabotaggio regionale.

Il problema dei trasporti marittimi sardi è infatti tutto in questi termini: uscire dall'attuale logica della Tirrenia. Questo non significa condannare la Tirrenia come responsabile di tutti i mali, di tutti gli aspetti negativi; ad esaminare la situazione con il rispetto dovuto alla verità, a me pare che non si possa far carico alla Tirrenia dei problemi tariffari. Se infatti si esamina il conto profitti e perdite di questa società, si scopre che il medesimo è gravato di oneri di spesa di cui la Tirrenia non è responsabile, ad esempio di oneri finanziari che la tempestiva erogazione delle sovvenzioni farebbe notevolmente ridurre; gli oneri portuali che non sono causa prima della crisi della Marina mercantile italiana e delle gestioni portuali nazionali, per non parlare degli ammortamenti della flotta, che — finanziati dalla legge dello Stato — rappresentano una posta contabile ai fini fiscali. Ciò però non significa che si possa ulteriormente consentire alla Tirrenia di ignorare che i suoi servizi sono così riferiti ai rapporti con la Sardegna da poter veramente legittimare un cambiamento di ragione sociale che invece di Tirrenia definisca la società col nome di Sardegna. Ciò non significa inoltre che si possa consentire al Ministero dei trasporti che mentre le Ferrovie statali sono chiamate a coprire con i ricavi delle tariffe il

20 per cento dei costi e per i trasporti locali fissi una copertura tariffaria non superiore al 30 per cento dei costi, per i servizi marittimi con la Sardegna, che sono pubblici e di preminente interesse nazionale, si pretenda la copertura al 75 per cento dei costi reali.

Concludendo queste brevi osservazioni, a me pare che la Regione, assumendo seriamente il problema dei trasporti e dell'isolamento come condizionante del suo sviluppo, debba trovare il modo e l'impegno per farne motivo principale della nuova legge di rifinanziamento del Piano di rinascita, deve cioè dare al Parlamento, unitamente alla rappresentanza parlamentare sarda, un quadro preciso della dimensione fisica, della dimensione economica, della dimensione politica del problema dei trasporti, proponendo le soluzioni che ritiene ottimali sulle linee indicate nei due progetti di legge presentati dalla Democrazia Cristiana e dal Partito socialista nella scorsa legislatura. E in questo quadro debba chiedere che i servizi del cabotaggio regionale siano affidati alla sua responsabilità principale, perché possa poi elaborare soluzioni anche nuove, impostate su un serio discorso di fattibilità, cioè di costi e benefici. Il problema del ponte con la Maddalena è in questo quadro uno dei temi da riesaminare con attenzione nell'interesse naturalmente di quest'isola, ma anche il problema del raccordo con Carloforte può forse trovare altre, migliori soluzioni, se ad esempio si affronta il discorso del porto di Marzacchera che, trovandosi ad uguale distanza da Calasetta e da Portoscuso, potrebbe essere riservato al raccordo unico e continuo con Carloforte.

Non vi è infatti ormai alcun dubbio che il problema del trasporto marittimo non è tanto un problema di costi. Lo è certamente, ma non solo di costi. Innanzitutto è un problema di un sistema che punti alla continuità territoriale, attraverso però tutta la razionalizzazione del sistema dei trasporti marittimi, compreso quello gestito dalle Ferrovie dello Stato, che è lontano da un serio discorso di rapporti persino tra gli orari di arrivo dei treni alle stazioni terminali di Civitavecchia e di Golfo Aranci e la partenza dei traghetti. Ecco, cominciamo noi ad

assumerci tutte le responsabilità, tutte le responsabilità che devono essere nostre e cominciamo noi a indicare con rigore e concretezza le soluzioni che consideriamo risolventi. Mi rifiuto di credere che, dinanzi a un discorso documentato e a un quadro di fattibilità preciso, il Parlamento si rifiuti di affrontare il nostro problema, se davvero i sardi null'altro chiedono se non di essere riuniti all'Italia e uguali ai cittadini delle altre regioni. E l'occasione mi consente anche di esprimere un atto di protesta per il modo con cui il Governo ha trattato l'Isola nella distribuzione delle quote per i porti sardi. In questa distribuzione non esiste un minimo di riferimento per il porto di Arbatax, che certamente rappresenta un fatto importante nell'economia dell'Ogliastra, diciamo l'unico punto di riferimento di carattere economico. Bene, noi troviamo in questo programma un'assenza totale di riferimento a questo porto! Ecco io coglierei l'occasione come raccomandazione per un intervento immediato all'assessore Baghino perché si riprenda e si riveda questa distribuzione di quote per i porti della Sardegna.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Essendo assente il relatore di maggioranza, ci si rimette alla relazione scritta.

Per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore dei trasporti.

BAGHINO (D.C.), Assessore dei trasporti. Signor Presidente, la Giunta sarà brevissima, ma ha il dovere di rispondere ad alcune affermazioni fatte dal collega Berlinguer, perché non sembra, ma io ritengo che egli sia fra i più risentiti del cambiamento dalla Giunta di sinistra in questa attuale, di garanzia autonomistica. Credo che tra i più risentiti ci sia proprio il Paolo Berlinguer. Io non mi rendo conto se, dato il cognome, lo fa in omaggio al segretario nazionale del Partito comunista, perché anche la Sardegna fosse un fiore all'occhiello di una guida comunista. Quando i comunisti, come partito di maggioranza relativa, non vanno al potere — vedi comune di Roma —, oppure se poco poco c'è un tentativo

di rinnovare il potere, gridano allo scandalo, e non era scandalo se la D.C. con i voti di allora (che sono quelli che contano sino alle prossime elezioni) aveva il 40 per cento in Sardegna, non era scandalo. Quindi ritengo che fra i più risentiti ci sia il collega Berlinguer, per l'intervento che ha svolto e, direi, se non fossimo in un clima quasi estivo, per le falsità che ha pronunciato nel suo intervento, perché l'opposizione bisogna saperla fare in termini concreti, possibilmente costruttivi, se ne hanno la capacità l'interlocutore e l'oppositore. Ha detto una serie di sciocchezze, una appresso all'altra, evidentemente il risentimento lo ha portato a fare un intervento senza rendersi conto di ciò che diceva.

E lo dimostro: tratte brevi per gli aliscafi. Evidentemente i trasporti non insegnano neanche la geografia, perché io chiedo al Consiglio: "Esistono tratte più brevi di quelle che fanno gli aliscafi per collegare Olbia?". Gli aliscafi, se il Consiglio non lo sa, collegano Civitavecchia con Olbia, Anzio e Livorno. Sono i collegamenti più brevi in Italia che esistono per collegare la Sardegna. Il collega Berlinguer dice: "Tratte brevi, prezzi troppo alti"; dice: "Sono equivalenti ai prezzi dei collegamenti aerei". Bugia! Non è esatto. Sono inferiori, ci vogliono prezzi inferiori. Che siano uguali a quelli dell'aereo è inesatto! Ma per praticare prezzi e tariffe inferiori (come fanno tutte le Regioni che si affacciano sul Mediterraneo, che contribuiscono, in virtù di una legge, con un contributo-miglio), per poter godere di questi collegamenti particolari, tutte le Regioni, dicevo, intervengono con un contributo a miglio, come avviene in tutto il territorio nazionale con i contributi chilometrici, anche con i collegamenti aerei da parte dello Stato. Come fa la Regione, onorevole collega, ad intervenire, se oggi, 1983, il merito di questa Giunta è l'aver convinto i privati dicendo che avrebbe presentato una legge per fare come fanno le altre Regioni che si rispettano, dando dei contributi se i collegamenti con gli aliscafi sono veramente utili alla Sardegna? Io non ritengo che il Partito comunista affermi ufficialmente che non sono utili gli aliscafi per i sardi; bisogna che lo dica anche nel Nuorese, perché molti ritengo-

no che siano utili i collegamenti veloci con gli aliscafi nel Nuorese, che rappresentano l'alternativa a collegamenti che non ha. E come la Regione può influire sui privati se non in quel modo?

MULEDDA (P.C.I.). La Regione può entrare in società.

BAGHINO (D.C.), *Assessore dei trasporti*. Può entrare in società, certamente, chiunque può entrare in società e prendere i contributi, anche l'Assessore, per esempio, potrebbe costituire società con aliscafi e proporre il finanziamento alla società costituita dall'Assessore stesso. Queste cose che alcuni politici fanno, in termini giuridici, oltre che in termini morali, credo che non siano consentite, come non è possibile proporre di erogare quattrini a società di cui il politico faccia parte. Quindi, per la storia degli aliscafi, sono i sardi che devono giudicare e lei dovrebbe stare attento nel dare mandato a voci singole, perché dovrebbero essere coerenti i comunisti che richiedono collegamenti della Sardegna con altre località, con quanto dichiara il collega Berlinguer. E saranno i sardi a giudicare!

Certo la Giunta ha presentato il disegno di legge con parametri studiati con i Ministeri, dove non si danno quattrini a vanvera, ma deve essere tutto trasparente. "Sempre se sono utili": questa è la premessa della legge esitata dalla Giunta.

BARRANU (P.C.I.). Per evitare equivoci, voglio dire che i comunisti avevano anche elaborato un documento con il quale non prendevano posizione contro la possibilità di utilizzare gli aliscafi; semmai, sul merito dell'utilizzo del mezzo hanno fatto dei rilievi sulla lunghezza delle tratte. Lei ha detto che la tratta Olbia-Civitavecchia è la più breve per quanto riguarda la Sardegna. Noi sosteniamo che quelle tratte, rispetto alla possibilità di utilizzo di questo mezzo dal punto di vista della convenienza dell'utente, continuano ad essere tratte lunghe. Noi non siamo contrari in assoluto all'utilizzo degli aliscafi; siamo contrari per una ragione specifica, come ha detto il collega Berlinguer,

mettendo in discussione un principio più generale, sulla base del quale è diritto dei sardi, come degli altri cittadini italiani, che la contribuzione faccia carico allo Stato.

BAGHINO (D.C.), *Assessore dei trasporti*. Quindi sulle tariffe la Regione può intervenire con dei contributi solo se sono dei privati che operano. E l'Assessore è favorevolissimo con la Giunta a che vengano dati, come avviene in tutte le altre Regioni italiane, con la massima trasparenza, come usa spesso la Giunta, ma soprattutto l'Assessore ai trasporti nelle proprie azioni.

Quando l'onorevole Berlinguer, poi, parla della legge che abbiamo in discussione facendo capire chissà che cosa sul ritardo, fa capire cose strane, perché lui sa che questa legge è giunta in Commissione quando presidente della Commissione trasporti del Consiglio regionale era il sottoscritto: è stata approvata con un emendamento, che toglieva a quella Giunta democratica (emendamento numero 5) il potere della Giunta medesima di nominare i due rappresentanti. Quindi conosceva benissimo, sa benissimo l'onorevole Berlinguer, che l'ha trovata in Assessorato, qual era la linea del suo collega Baghino, e ci sono testimoni i funzionari. Non capisco perché faccia quelle affermazioni!

Non si rivolga alla Giunta e accusi il presidente Rais di non essere stato sollecito lui, perché stavano facendo chissà quali marchinaggi per non portare avanti una legge della Giunta di sinistra. L'assessorato l'ha elaborata quando c'ero io, è passata in Commissione all'unanimità quando c'ero io, con l'unica eccezione, fatta da me, che dicevo "sentita la Commissione", perché l'altra Giunta voleva accaparrarsi, su parere dell'assessore Berlinguer, la solita lottizzazione, come aveva fatto col piano dei trasporti a proposito della nomina della Commissione.

Allora veramente è inconcepibile l'atteggiamento dell'opposizione fatta dal collega Berlinguer! Certamente la Sardegna sa quale è stato l'operare del mio predecessore in fatto di trasporti. Ma come non riconoscere che adesso le cose vanno meglio, anche per fortuna, la stessa fortuna che assiste il collega Catte con

gli incendi? In politica, si sa, oltre alla bravura, bisogna avere anche fortuna. Per ora ha ragione, quando risponde che al 15 di luglio dello scorso anno erano 30 mila gli ettari bruciati, se non sbaglio, mentre quest'anno sono 30 o 300. E' veramente bravo questo collega Catte! Più che bravura, dico che si tratta di fortuna, come il fatto che quest'anno l'offerta dei posti sia assolutamente superiore al piano (debbo dichiararlo insufficiente) predisposto dalla Giunta di sinistra. I bivacchi vergognosi dello scorso anno lo testimoniano, e non dica che non sa quanto sta facendo la Giunta per sensibilizzare i privati e i proprietari degli aliscafi per collegare la Sardegna. Sa dei bivacchi che esistono a Civitavecchia, collega Berlinguer? Sa la battaglia che sta facendo la Giunta per invogliare i privati a collegare la Sardegna? Sa quant'è l'offerta dei posti in più rispetto al piano globale dello scorso anno?

Veramente, ecco, io non mi rendo conto. Dico solo al collega, senza entrare in polemica, che lo stile di chi parla rispetto al predecessore certamente è ben diverso. La Democrazia Cristiana, quando era all'opposizione, per bocca del responsabile Baghino assumeva un atteggiamento credo di maggior peso, la nostra posizione nei confronti della Giunta era severa, serrata, incalzante (tanto lo era che è caduta) fatta di convinzione, verso i partiti laici, per convincerli ad abbandonarla. L'atteggiamento della Democrazia Cristiana era diverso su questo problema, perché ritenevamo che fosse utile su un problema così importante essere concordi e compatti. Su altri ci si può trovare in posizioni in contrasto, ma sul problema dei trasporti, onorevole Berlinguer, mi citi un caso in cui la DC ha ostacolato la sua azione nel problema dei trasporti. Sempre, sempre in Commissione e in aula noi abbiamo aiutato il collega Berlinguer, ripeto, per i successi che lui conseguiva e che il popolo sardo sa, sempre al suo fianco. Per cui, caro collega, è inconcepibile l'atteggiamento su questo problema, anche quando ella sa che non dipende dalla Giunta portare in aula la discussione di una leggina. Nessuna opposizione da parte nostra, anzi, l'avevamo preparata noi, sposandola in Commissione, con l'unica variazione di quel "sentita la Commis-

sione" introdotto in Commissione trasporti.

Beh, noi, come Giunta regionale, riteniamo che non sia questo il modo di fare opposizione. L'opposizione è libera di contribuire a risolvere i problemi dei trasporti della Sardegna, che sono difficili, ma certamente non si può accusare la Giunta di mancanza di impegno.

PRESIDENTE. Metto in votazione il passaggio alla discussione degli articoli. Chi l'approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

MURA, Segretario:

Art. 1

L'esercizio delle linee marittime per l'espletamento dei servizi postali e commerciali con le Isole di San Pietro, La Maddalena e con la Corsica sarà affidato dal 1° gennaio 1982, al fine di assicurare il loro graduale potenziamento in vista del soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini e per contribuire a promuovere lo sviluppo socio-economico di ciascuna isola, ad apposita società di navigazione a carattere regionale con sede in Cagliari, al cui capitale sociale la Società Tirrenia di navigazione per azioni del gruppo Finmare partecipa in misura non inferiore al 51 per cento.

Al capitale azionario della Società di cui al precedente comma, la Regione autonoma della Sardegna partecipa nella misura minima dell'1 per cento.

Al capitale azionario della Società di cui al primo comma, possono partecipare gli Enti locali interessati.

Le Società che all'entrata in vigore della presente legge gestiscono le linee di cui al primo comma, sono preferite nella partecipazione al capitale azionario della costituenda Società nel limite del restante per cento anche nella forma di conferimento di naviglio di loro proprietà.

Alla Società costituenda potrà essere af-

VIII LEGISLATURA

CCXCV SEDUTA

20 LUGLIO 1983

fidato l'esercizio di linee marittime di cabotaggio fra i porti della Sardegna.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo parziale, a firma Berlinguer, Pischedda, Battolu.

Se ne dia lettura.

MURA, *Segretario*:

Emendamento sostitutivo parziale Berlinguer - Pischedda - Battolu.

"Art. 1 - La data "1° gennaio 1982" posta nel primo comma alla fine della quinta riga ed all'inizio della sesta, va modificata in "1° gennaio 1984". (1)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berlinguer, per illustrare l'emendamento.

BERLINGUER (P.C.I.). Rispetto, onorevole Presidente, per l'intelligenza dei colleghi consiglieri regionali, vorrebbe obbligarmi a dare per illustrato l'emendamento, trattandosi di semplice adeguamento di dati. Colgo l'occasione, però, signor Presidente, per dare — molto brevemente la rassicuro — alcune risposte innanzitutto al garrulo intervento della collega radicale. Vorrei dire semplicemente che il progetto di legge è un progetto di legge nazionale, presentato dalla Giunta laica e di sinistra, non dal Partito comunista, proposto da un Assessore della Giunta laica e di sinistra. Noi del partito ci riconosciamo in quel disegno di legge, ma è un'altra cosa...

PRESIDENTE. Onorevole Berlinguer, le chiedo scusa, le ho dato la parola per l'illustrazione dell'emendamento. Solo che mi rendo conto che lei non sta illustrando l'emendamento. Le darò quindi la parola quando avremo aperto la discussione sull'articolo e sull'emendamento, molto più opportunamente. L'emendamento si dà per illustrato? Va bene.

Apriamo allora la discussione sull'articolo

e sull'emendamento.

Prego, onorevole Berlinguer.

BERLINGUER (P.C.I.). Riprendo. E' un progetto di legge della Giunta nel quale noi ci riconosciamo.

La collega radicale dovrebbe avere una maggiore conoscenza dell'argomento, non è obbligatorio intervenire sempre al solo vantaggio della statistica; prima di intervenire nei termini in cui è intervenuta, forse sarebbe stato opportuno che la collega radicale si leggesse la legge 169, la legge quadro in applicazione della quale è stato presentato questo progetto di legge. Forse la collega radicale, leggendo la 169 e leggendo il progetto di legge numero 12, avrebbe evitato quella che si chiama e si usa definire una "magra".

Mi consenta, signor Presidente, anche brevissime risposte all'esponente dell'Esecutivo. Innanzitutto, per fugare ogni dubbio su eventuali risentimenti personali. Non è costume del nostro partito intervenire a titolo personale; se il collega assessore avesse inteso l'intervento da me svolto, non abbiamo mai, non ho mai fatto riferimento all'Assessorato ai trasporti come proponente del disegno di legge, mai fatto alcun riferimento alla mia persona, ma ho sempre parlato in termini di collegialità dell'Esecutivo di sinistra e laico, perché questo era il costume di quell'Esecutivo, di operare nella collegialità e i provvedimenti che esso esitava erano frutto di quella collegialità. Né è costume di esponenti del nostro partito, e mio personale, in un dibattito politico scendere a espressioni che non sono molto parlamentari. Io ho evitato di interrompere quando sono stato accusato di dire sciocchezze, sono stato accusato di scarso intelletto, quando mi si è detto che parlavo senza rendermi conto; sono stato accusato di mendacio quando mi si è detto che dicevo bugie. Noi, nei nostri interventi, ci teniamo sempre sul livello politico, senza scendere ad espressioni di questo genere, che non sono offesa personale ma sono offesa per le istituzioni.

E' stato frainteso anche, forse perché non si è sentito bene il mio intervento, il pensiero politico della parte che io rappresento circa il

problema degli aliscafi. Il collega Barranu, molto brevemente, lo stava dicendo. Se si fosse ripreso il documento scritto che noi abbiamo steso immediatamente dopo l'apparizione della notizia, si sarebbe potuto constatare che il Partito comunista ha sempre espresso un giudizio positivo su tutti i potenziamenti dei collegamenti per la Sardegna, e l'ho confermato oggi. Abbiamo detto, a nostro avviso, che questo fatto (positivo perché incrementa una struttura carente) doveva avvenire a certe condizioni. Questa è la nostra elaborazione, di tutto il partito, onorevole Assessore, la rassicuro, non di singoli individui, perché questo è il nostro costume, e abbiamo detto una cosa molto chiara che attiene alla battaglia complessiva sulla quale prima tutti eravamo d'accordo, ora ci stiamo differenziando. Il problema dei collegamenti è un debito dello Stato nei nostri confronti; se si realizzano (io parlavo dei collegamenti per aliscafo da e per la Sardegna) collegamenti di questo genere, anche se particolari, perché deve supplire la Regione a questo debito storico dello Stato nei nostri confronti? Perché dobbiamo essere noi a incentivare l'instaurazione di questo servizio per coprire una carenza dello Stato, per dare allo Stato un alibi? Abbiamo sempre detto che non era il caso e che eravamo fortemente contrari alla creazione di una compagnia di bandiera, perché in questo modo si copriva una deficienza dello Stato nei confronti della popolazione sarda.

Perché privilegiare solo gli aliscafi, onorevole Assessore, onorevole Giunta? E perché non Alisarda, perché non il privato Brindi, che fa la linea Porto Torres-Genova? Perché non gli altri privati? E' una strada molto pericolosa quella che si vuole intraprendere in questa maniera, in questa misura, perché dovremmo aprirci a tutti quanti. Non vedo perché discriminare nei confronti degli altri, e solo per gli aliscafi. Forse perché il servizio aliscafi risolve il problema della continuità territoriale? E' un tipo di trasporto, certamente, ma è elitario, evidentemente, perché i costi non potranno certamente essere affrontati dalle famiglie dei nostri emigrati, che viaggiano in quattro-cinque persone e non possono permettersi di spendere centinaia di biglietti

da mille, non posson permettersi di affrontare una spesa di questo genere. E noi dobbiamo privilegiare con provvidenze regionali questo tipo di trasporto e dobbiamo discriminare altri privati che vengono (ben vengano, abbiamo sempre detto che era positivo che intervenissero), caricando la spesa alla Regione, assolvendo così lo Stato dal suo debito storico nei nostri confronti?

Solo questo abbiamo inteso dire in termini di polemica politica, senza scendere, e concludo, a polemiche personali. Lasci a noi la Giunta, come noi comunisti quando eravamo al governo della Regione abbiamo lasciato alla Democrazia Cristiana, il modo di fare quell'opposizione che lei ha ricordato e che era ben diversa da quella costruttiva che noi stiamo facendo. Lasci a noi, alla nostra responsabilità, onorevole Assessore, il modo di fare opposizione politica, mai personalizzata.

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

MURRU (M.S.I.-D.N.). Io non ho avuto la possibilità... Posso, Assessore?

Siccome l'Assessore era impegnato a colloquiare...

PRESIDENTE. Assessore, io ho dato la parola all'onorevole Murru, ella era intento ad occuparsi di altre cose...

MURRU (M.S.I.-D.N.). Stavo dicendo, Assessore, che io non ho avuto la possibilità, non dico la fortuna, di partecipare alla discussione di questo disegno di legge nella Commissione dove sono stato designato dal mio gruppo. Lei sa che il nostro apporto per tutti i problemi e per la grossa problematica dei trasporti che riguardano la Sardegna è stato — scusi l'immodestia — di ordine positivo, se è vero, come è vero, che anche lei, nella prima fase del suo Assessorato e anche nella prima parte della seconda fase, ha riconosciuto la bontà delle nostre idee, dei nostri suggerimenti ed emendamenti e quindi di un certo tipo di linea per quanto riguarda la soluzione di questo annoso problema.

Pur non avendo avuto la possibilità di dire la mia in Commissione, mi sia consentito, anche se con un attimo di ritardo, a causa di impegni molto gravosi di stamattina, di parlare sull'articolo e di dire quello che pensiamo su questo disegno di legge.

Nella prima parte dell'articolo 1 (che poi, fra le altre cose, era stato sviluppato come concetto nella relazione) è detto testualmente: "L'esercizio delle linee marittime per l'espletamento dei servizi postali e commerciali con le isole di S. Pietro, La Maddalena e con la Corsica sarà affidato dal 1° gennaio 1982, al fine di assicurare il loro graduale potenziamento in vista del soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini e per contribuire a promuovere lo sviluppo socio-economico di ciascuna Isola...". E' un mio pallino fisso, ma è anche un pallino fisso della mia organizzazione politica oltre che dell'organizzazione sindacale, che non si possono scindere le cose ovvero che non si può ricorrere al cappello se prima non si ha l'abito; non si può fare il tetto se prima non ci sono le strutture di base in una casa, quelle di supporto che sono i colonnati e quindi le altre infrastrutture interne e i servizi di prima necessità. Qui stiamo parlando di potenziamento e quindi addirittura della costituzione di una piccola flotta, con una piccola compagnia di bandiera che fa capo alla Sardegna per lo sviluppo socio-economico dell'Isola. E allora, mi consenta, Assessore, abbiamo sempre detto che il problema dei trasporti della Sardegna è condizionato dal ruolo economico che deve avere la Sardegna stessa, quindi in questo caso le isole della Sardegna in relazione all'economia nazionale, perché se non conosciamo quale tipo di sviluppo economico vogliamo favorire e se questo sviluppo economico in potenza esiste, è inutile parlare di potenziamento dei trasporti, delle navi, degli aliscafi, che viaggiano a vuoto, o che viaggiano in perdita o viaggiano soltanto per trasportare personalità pubbliche che sono a carico e quindi "a sovraccarico" del costo. Quindi vogliamo sottolineare ancora una volta l'opportunità di realizzare a tempo debito le strutture, perché non si può parlare di sviluppo per i collegamenti interni della Sardegna con le

isole quando di sviluppo socio-economico, soprattutto in quelle isole, non ne esiste neanche l'ombra! Basti pensare all'isola di San Pietro o di Carloforte, che non ha più neanche la primaria forza economica, quella della pesca del tonno, delle tonnare, ecco, per parlare di sviluppo economico.

Allora il discorso dovremmo caso mai indirizzarlo su un altro argomento più pertinente, forse più adatto a giustificare determinati traffici, che sarebbe il turismo. Allora è tutto un discorso diverso che bisogna fare. Ora, la prima osservazione, onorevole Baghino...

(Interruzioni).

La prima osservazione, onorevole Baghino: lei sa che quando ho fatto un riferimento al porto di Sant'Antioco l'ho fatto non per ragioni di ordine nostalgico, ma per ragioni di ordine economico, perché non si può disconoscere l'importanza del porto di Sant'Antioco o di Carloforte per il traffico all'interno del bacino del Sulcis, per motivi di ordine economico e conseguenti motivi di ordine sociale. E allora, accantoniamo per il momento la necessità (che io non contesto) del potenziamento di questi porti e teniamo presente invece l'elemento primario, che è l'opportunità in questo momento di potenziare un certo tipo di flotta, di traffico marittimo, un certo tipo di navigazione marittima quando non ne esistono le premesse, per cui il discorso che faceva l'onorevole Berlinguer, che non condivido nella sua sostanziale polemica, è un discorso che non si discosta molto dalle osservazioni che sto facendo io sull'opportunità.

Poi non ho capito perché volerli fossilizzare sul traffico di questi aliscafi: prima di costituirne una flotta dovevamo attendere l'esperienza non dettata dall'intensità motivata dal turismo di questo momento, vedi collegamento Cagliari/Villasimius. Si va a pieno carico, e se non si andasse a pieno carico nei mesi di luglio e di agosto, vorrei sapere quando è che si va a pieno carico, soprattutto col traffico di gente che quattro soldi li può spendere! Vorro' vedere, invece, il conto economico degli aliscafi del mese di settembre fino al mese di maggio dell'anno

problema degli aliscafi. Il collega Barranu, molto brevemente, lo stava dicendo. Se si fosse ripreso il documento scritto che noi abbiamo steso immediatamente dopo l'apparizione della notizia, si sarebbe potuto constatare che il Partito comunista ha sempre espresso un giudizio positivo su tutti i potenziamenti dei collegamenti per la Sardegna, e l'ho confermato oggi. Abbiamo detto, a nostro avviso, che questo fatto (positivo perché incrementa una struttura carente) doveva avvenire a certe condizioni. Questa è la nostra elaborazione, di tutto il partito, onorevole Assessore, la rassicuro, non di singoli individui, perché questo è il nostro costume, e abbiamo detto una cosa molto chiara che attiene alla battaglia complessiva sulla quale prima tutti eravamo d'accordo, ora ci stiamo differenziando. Il problema dei collegamenti è un debito dello Stato nei nostri confronti; se si realizzano (io parlavo dei collegamenti per aliscafo da e per la Sardegna) collegamenti di questo genere, anche se particolari, perché deve supplire la Regione a questo debito storico dello Stato nei nostri confronti? Perché dobbiamo essere noi a incentivare l'instaurazione di questo servizio per coprire una carenza dello Stato, per dare allo Stato un alibi? Abbiamo sempre detto che non era il caso e che eravamo fortemente contrari alla creazione di una compagnia di bandiera, perché in questo modo si copriva una deficienza dello Stato nei confronti della popolazione sarda.

Perché privilegiare solo gli aliscafi, onorevole Assessore, onorevole Giunta? E perché non Alisarda, perché non il privato Brindi, che fa la linea Porto Torres-Genova? Perché non gli altri privati? E' una strada molto pericolosa quella che si vuole intraprendere in questa maniera, in questa misura, perché dovremmo aprirci a tutti quanti. Non vedo perché discriminare nei confronti degli altri, e solo per gli aliscafi. Forse perché il servizio aliscafi risolve il problema della continuità territoriale? E' un tipo di trasporto, certamente, ma è elitario, evidentemente, perché i costi non potranno certamente essere affrontati dalle famiglie dei nostri emigrati, che viaggiano in quattro-cinque persone e non possono permettersi di spendere centinaia di biglietti

ti da mille, non posson permettersi di affrontare una spesa di questo genere. E noi dobbiamo privilegiare con provvidenze regionali questo tipo di trasporto e dobbiamo discriminare altri privati che vengono (ben vengano, abbiamo sempre detto che era positivo che intervenissero), caricando la spesa alla Regione, assolvendo così lo Stato dal suo debito storico nei nostri confronti?

Solo questo abbiamo inteso dire in termini di polemica politica, senza scendere, e concludo, a polemiche personali. Lasci a noi la Giunta, come noi comunisti quando eravamo al governo della Regione abbiamo lasciato alla Democrazia Cristiana, il modo di fare quell'opposizione che lei ha ricordato e che era ben diversa da quella costruttiva che noi stiamo facendo. Lasci a noi, alla nostra responsabilità, onorevole Assessore, il modo di fare opposizione politica, mai personalizzata.

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

MURRU (M.S.I.-D.N.). Io non ho avuto la possibilità... Posso, Assessore?

Siccome l'Assessore era impegnato a colloquiare...

PRESIDENTE. Assessore, io ho dato la parola all'onorevole Murru, ella era intento ad occuparsi di altre cose...

MURRU (M.S.I.-D.N.). Stavo dicendo, Assessore, che io non ho avuto la possibilità, non dico la fortuna, di partecipare alla discussione di questo disegno di legge nella Commissione dove sono stato designato dal mio gruppo. Lei sa che il nostro apporto per tutti i problemi e per la grossa problematica dei trasporti che riguardano la Sardegna è stato — scusi l'immodestia — di ordine positivo, se è vero, come è vero, che anche lei, nella prima fase del suo Assessorato e anche nella prima parte della seconda fase, ha riconosciuto la bontà delle nostre idee, dei nostri suggerimenti ed emendamenti e quindi di un certo tipo di linea per quanto riguarda la soluzione di questo annoso problema.

Pur non avendo avuto la possibilità di dire la mia in Commissione, mi sia consentito, anche se con un attimo di ritardo, a causa di impegni molto gravosi di stamattina, di parlare sull'articolato e di dire quello che pensiamo su questo disegno di legge.

Nella prima parte dell'articolo 1 (che poi, fra le altre cose, era stato sviluppato come concetto nella relazione) è detto testualmente: "L'esercizio delle linee marittime per l'espletamento dei servizi postali e commerciali con le isole di S. Pietro, La Maddalena e con la Corsica sarà affidato dal 1° gennaio 1982, al fine di assicurare il loro graduale potenziamento in vista del soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini e per contribuire a promuovere lo sviluppo socio-economico di ciascuna Isola...". E' un mio pallino fisso, ma è anche un pallino fisso della mia organizzazione politica oltre che dell'organizzazione sindacale, che non si possono scindere le cose ovvero che non si può ricorrere al cappello se prima non si ha l'abito; non si può fare il tetto se prima non ci sono le strutture di base in una casa, quelle di supporto che sono i colonnati e quindi le altre infrastrutture interne e i servizi di prima necessità. Qui stiamo parlando di potenziamento e quindi addirittura della costituzione di una piccola flotta, con una piccola compagnia di bandiera che fa capo alla Sardegna per lo sviluppo socio-economico dell'Isola. E allora, mi consenta, Assessore, abbiamo sempre detto che il problema dei trasporti della Sardegna è condizionato dal ruolo economico che deve avere la Sardegna stessa, quindi in questo caso le isole della Sardegna in relazione all'economia nazionale, perché se non conosciamo quale tipo di sviluppo economico vogliamo favorire e se questo sviluppo economico in potenza esiste, è inutile parlare di potenziamento dei trasporti, delle navi, degli aliscafi, che viaggiano a vuoto, o che viaggiano in perdita o viaggiano soltanto per trasportare personalità pubbliche che sono a carico e quindi "a sovraccarico" del costo. Quindi vogliamo sottolineare ancora una volta l'opportunità di realizzare a tempo debito le strutture, perché non si può parlare di sviluppo per i collegamenti interni della Sardegna con le

isole quando di sviluppo socio-economico, soprattutto in quelle isole, non ne esiste neanche l'ombra! Basti pensare all'isola di San Pietro o di Carloforte, che non ha più neanche la primaria forza economica, quella della pesca del tonno, delle tonnare, ecco, per parlare di sviluppo economico.

Allora il discorso dovremmo caso mai indirizzarlo su un altro argomento più pertinente, forse più adatto a giustificare determinati traffici, che sarebbe il turismo. Allora è tutto un discorso diverso che bisogna fare. Ora, la prima osservazione, onorevole Baghino...

(Interruzioni).

La prima osservazione, onorevole Baghino: lei sa che quando ho fatto un riferimento al porto di Sant'Antioco l'ho fatto non per ragioni di ordine nostalgico, ma per ragioni di ordine economico, perché non si può disconoscere l'importanza del porto di Sant'Antioco o di Carloforte per il traffico all'interno del bacino del Sulcis, per motivi di ordine economico e conseguenti motivi di ordine sociale. E allora, accantoniamo per il momento la necessità (che io non contesto) del potenziamento di questi porti e teniamo presente invece l'elemento primario, che è l'opportunità in questo momento di potenziare un certo tipo di flotta, di traffico marittimo, un certo tipo di navigazione marittima quando non ne esistono le premesse, per cui il discorso che faceva l'onorevole Berlinguer, che non condivido nella sua sostanziale polemica, è un discorso che non si discosta molto dalle osservazioni che sto facendo io sull'opportunità.

Poi non ho capito perché volerli fossilizzare sul traffico di questi aliscafi: prima di costituire una flotta dovevamo attendere l'esperienza non dettata dall'intensità motivata dal turismo di questo momento, vedi collegamento Cagliari/Villasimius. Si va a pieno carico, e se non si andasse a pieno carico nei mesi di luglio e di agosto, vorrei sapere quando è che si va a pieno carico, soprattutto col traffico di gente che quattro soldi li può spendere! Vorrei vedere, invece, il conto economico degli aliscafi del mese di settembre fino al mese di maggio dell'anno

problema degli aliscafi. Il collega Barranu, molto brevemente, lo stava dicendo. Se si fosse ripreso il documento scritto che noi abbiamo steso immediatamente dopo l'apparizione della notizia, si sarebbe potuto constatare che il Partito comunista ha sempre espresso un giudizio positivo su tutti i potenziamenti dei collegamenti per la Sardegna, e l'ho confermato oggi. Abbiamo detto, a nostro avviso, che questo fatto (positivo perché incrementa una struttura carente) doveva avvenire a certe condizioni. Questa è la nostra elaborazione, di tutto il partito, onorevole Assessore, la rassicuro, non di singoli individui, perché questo è il nostro costume, e abbiamo detto una cosa molto chiara che attiene alla battaglia complessiva sulla quale prima tutti eravamo d'accordo, ora ci stiamo differenziando. Il problema dei collegamenti è un debito dello Stato nei nostri confronti; se si realizzano (io parlavo dei collegamenti per aliscafo da e per la Sardegna) collegamenti di questo genere, anche se particolari, perché deve supplire la Regione a questo debito storico dello Stato nei nostri confronti? Perché dobbiamo essere noi a incentivare l'instaurazione di questo servizio per coprire una carenza dello Stato, per dare allo Stato un alibi? Abbiamo sempre detto che non era il caso e che eravamo fortemente contrari alla creazione di una compagnia di bandiera, perché in questo modo si copriva una deficienza dello Stato nei confronti della popolazione sarda.

Perché privilegiare solo gli aliscafi, onorevole Assessore, onorevole Giunta? E perché non Alisarda, perché non il privato Brindi, che fa la linea Porto Torres-Genova? Perché non gli altri privati? E' una strada molto pericolosa quella che si vuole intraprendere in questa maniera, in questa misura, perché dovremmo aprirci a tutti quanti. Non vedo perché discriminare nei confronti degli altri, e solo per gli aliscafi. Forse perché il servizio aliscafi risolve il problema della continuità territoriale? E' un tipo di trasporto, certamente, ma è elitario, evidentemente, perché i costi non potranno certamente essere affrontati dalle famiglie dei nostri emigrati, che viaggiano in quattro-cinque persone e non possono permettersi di spendere centinaia di biglietti

di da mille, non possono permettersi di affrontare una spesa di questo genere. E noi dobbiamo privilegiare con provvidenze regionali questo tipo di trasporto e dobbiamo discriminare altri privati che vengono (ben vengano, abbiamo sempre detto che era positivo che intervenissero), caricando la spesa alla Regione, assolvendo così lo Stato dal suo debito storico nei nostri confronti?

Solo questo abbiamo inteso dire in termini di polemica politica, senza scendere, e concludo, a polemiche personali. Lasci a noi la Giunta, come noi comunisti quando eravamo al governo della Regione abbiamo lasciato alla Democrazia Cristiana, il modo di fare quell'opposizione che lei ha ricordato e che era ben diversa da quella costruttiva che noi stiamo facendo. Lasci a noi, alla nostra responsabilità, onorevole Assessore, il modo di fare opposizione politica, mai personalizzata.

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

MURRU (M.S.I.-D.N.). Io non ho avuto la possibilità... Posso, Assessore?

Siccome l'Assessore era impegnato a colloquiare...

PRESIDENTE. Assessore, io ho dato la parola all'onorevole Murru, ella era intento ad occuparsi di altre cose...

MURRU (M.S.I.-D.N.). Stavo dicendo, Assessore, che io non ho avuto la possibilità, non dico la fortuna, di partecipare alla discussione di questo disegno di legge nella Commissione dove sono stato designato dal mio gruppo. Lei sa che il nostro apporto per tutti i problemi e per la grossa problematica dei trasporti che riguardano la Sardegna è stato — scusi l'immodestia — di ordine positivo, se è vero, come è vero, che anche lei, nella prima fase del suo Assessorato e anche nella prima parte della seconda fase, ha riconosciuto la bontà delle nostre idee, dei nostri suggerimenti ed emendamenti e quindi di un certo tipo di linea per quanto riguarda la soluzione di questo annoso problema.

Pur non avendo avuto la possibilità di dire la mia in Commissione, mi sia consentito, anche se con un attimo di ritardo, a causa di impegni molto gravosi di stamattina, di parlare sull'articolo e di dire quello che pensiamo su questo disegno di legge.

Nella prima parte dell'articolo 1 (che poi, fra le altre cose, era stato sviluppato come concetto nella relazione) è detto testualmente: "L'esercizio delle linee marittime per l'espletamento dei servizi postali e commerciali con le isole di S. Pietro, La Maddalena e con la Corsica sarà affidato dal 1° gennaio 1982, al fine di assicurare il loro graduale potenziamento in vista del soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini e per contribuire a promuovere lo sviluppo socio-economico di ciascuna Isola...". E' un mio pallino fisso, ma è anche un pallino fisso della mia organizzazione politica oltre che dell'organizzazione sindacale, che non si possono scindere le cose ovvero che non si può ricorrere al cappello se prima non si ha l'abito; non si può fare il tetto se prima non ci sono le strutture di base in una casa, quelle di supporto che sono i colonnati e quindi le altre infrastrutture interne e i servizi di prima necessità. Qui stiamo parlando di potenziamento e quindi addirittura della costituzione di una piccola flotta, con una piccola compagnia di bandiera che fa capo alla Sardegna per lo sviluppo socio-economico dell'Isola. E allora, mi consenta, Assessore, abbiamo sempre detto che il problema dei trasporti della Sardegna è condizionato dal ruolo economico che deve avere la Sardegna stessa, quindi in questo caso le isole della Sardegna in relazione all'economia nazionale, perché se non conosciamo quale tipo di sviluppo economico vogliamo favorire e se questo sviluppo economico in potenza esiste, è inutile parlare di potenziamento dei trasporti, delle navi, degli aliscafi, che viaggiano a vuoto, o che viaggiano in perdita o viaggiano soltanto per trasportare personalità pubbliche che sono a carico e quindi "a sovraccarico" del costo. Quindi vogliamo sottolineare ancora una volta l'opportunità di realizzare a tempo debito le strutture, perché non si può parlare di sviluppo per i collegamenti interni della Sardegna con le

isole quando di sviluppo socio-economico, soprattutto in quelle isole, non ne esiste neanche l'ombra! Basti pensare all'isola di San Pietro o di Carloforte, che non ha più neanche la primaria forza economica, quella della pesca del tonno, delle tonnare, ecco, per parlare di sviluppo economico.

Allora il discorso dovremmo caso mai indirizzarlo su un altro argomento più pertinente, forse più adatto a giustificare determinati traffici, che sarebbe il turismo. Allora è tutto un discorso diverso che bisogna fare. Ora, la prima osservazione, onorevole Baghino...

(Interruzioni).

La prima osservazione, onorevole Baghino: lei sa che quando ho fatto un riferimento al porto di Sant'Antioco l'ho fatto non per ragioni di ordine nostalgico, ma per ragioni di ordine economico, perché non si può disconoscere l'importanza del porto di Sant'Antioco o di Carloforte per il traffico all'interno del bacino del Sulcis, per motivi di ordine economico e conseguenti motivi di ordine sociale. E allora, accantoniamo per il momento la necessità (che io non contesto) del potenziamento di questi porti e teniamo presente invece l'elemento primario, che è l'opportunità in questo momento di potenziare un certo tipo di flotta, di traffico marittimo, un certo tipo di navigazione marittima quando non ne esistono le premesse, per cui il discorso che faceva l'onorevole Berlinguer, che non condivido nella sua sostanziale polemica, è un discorso che non si discosta molto dalle osservazioni che sto facendo io sull'opportunità.

Poi non ho capito perché volerli fossilizzare sul traffico di questi aliscafi: prima di costituirne una flotta dovevamo attendere l'esperienza non dettata dall'intensità motivata dal turismo di questo momento, vedi collegamento Cagliari/Villasimius. Si va a pieno carico, e se non si andasse a pieno carico nei mesi di luglio e di agosto, vorrei sapere quando è che si va a pieno carico, soprattutto col traffico di gente che quattro soldi li può spendere! Vorrei vedere, invece, il conto economico degli aliscafi del mese di settembre fino al mese di maggio dell'anno

prossimo. Siamo attenti, perché qui, onorevole Baghino, io le ripeto osservazioni che ho fatto un'altra volta — e ho concluso, Presidente — quando lei noleggiò il famoso traghetto "Corinto" della Grecia per sgravare il famoso traffico da e per Civitavecchia, per alleggerire quindi l'affollamento nelle banchine, non solo dei turisti ma anche degli emigrati sardi, noleggiò quel traghetto per soli 20 giorni per un importo allora elevatissimo, corrispondente alla cifra di quattro miliardi. Mi disse: "Ma non abbiamo pagato noi, ha pagato lo Stato". Onorevole Baghino, la stessa osservazione la faccio adesso: onorevole Baghino, la Sardegna è lo Stato, ed è un'osservazione indiretta che faccio a coloro che facilmente si riempiono la bocca di un certo tipo di autonomismo, di sardismo e di indipendentismo. E' lo Stato che provvede, ed è Pantalone, ed è indirettamente anche il lavoratore sardo, che è emigrato, che magari potenzia determinate strutture per il Settentrione e non per la Sardegna. E' Pantalone sempre che paga! Siamo noi che paghiamo!

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta sull'emendamento, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore dei trasporti.

BAGHINO (D.C.), *Assessore dei trasporti*. La Giunta lo accoglie.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento numero 1, sostitutivo parziale.

Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'articolo 1. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

MURA, *Segretario*:

Art. 2

Per le finalità di cui al precedente articolo 1, si applicano le norme contenute nella legge 19 maggio 1975, n. 169, in quanto compatibili e salvo quanto diversamente disposto dagli articoli seguenti.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione.

Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

MURA, *Segretario*:

Art. 3

Le convenzioni da stipularsi tra il Ministro della Marina mercantile e la Società di navigazione a carattere regionale decorrono dal 1° gennaio 1982.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento, sostitutivo parziale. Se ne dia lettura.

MURA, *Segretario*:

Emendamento sostitutivo parziale Berlinguer - Pischedda - Battolu.

"Art. 3 - La data 1° gennaio 1982 posta alla fine della quinta riga va sostituita con la data 1° gennaio 1984". (2)

PRESIDENTE. L'emendamento può essere illustrato.

BERLINGUER (P.C.I.). Si dà per illustrato.

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta su questo emendamento, ha facoltà

VIII LEGISLATURA

CCXCV SEDUTA

20 LUGLIO 1983

di parlare l'onorevole Assessore dei trasporti.

BAGHINO (D.C.), *Assessore dei trasporti*.
La Giunta lo accoglie.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento numero 2. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'articolo 3. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

MURA, *Segretario*:

Art. 4

Le linee marittime di collegamento di cui all'articolo 1 sono stabilite secondo le procedure previste dalla legge 19 maggio 1975, n. 169, d'intesa con la Regione autonoma della Sardegna.

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

MURRU (M.S.I.-D.N.). Per una breve osservazione. Abbiamo sempre parlato del famoso articolo 53 dello Statuto, che fa obbligo allo Stato, soprattutto per i trasporti, di sentire, con parere vincolante, la Regione autonoma della Sardegna. Ora, io non ho capito che significato può avere la semplice intesa con la Regione autonoma della Sardegna. Questa intesa ha valore vincolante per quanto riguarda il parere che si deve esprimere, oppure no?

Tutto qui, perché diversamente torniamo a snaturare il problema, dopo le polemiche, dopo le osservazioni, dopo le battaglie fatte anche in sede ministeriale (che, nonostante formalmente siano state recepite, sostanzialmente sono state sempre disattese, anche in occasione delle cosiddette reprimende che l'onorevole Rais, quando è andato a discutere del problema dei trasporti con il Ministro in persona, ha fatto). Allora,

in questo caso, finché si tratta dell'istituzione di una nuova compagnia, di un problema nuovo, volevo sapere che valore ha questa intesa, se è vincolante o meno, se non altro per declinare la responsabilità della Sardegna da eventuali pateracchi. Sto facendo quest'osservazione nell'interesse della Giunta.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro domanda di parlare, metto in votazione l'articolo 4. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

MURA, *Segretario*:

Art. 5

La Regione autonoma della Sardegna, previa deliberazione della Giunta regionale, sentita la Commissione competente, designa non meno di due rappresentanti in seno al Consiglio di amministrazione della costituenda Società di navigazione, di cui uno con funzioni di amministratore delegato, nonché un rappresentante in seno al Collegio sindacale.

Non trovano applicazione i termini e le norme di cui all'articolo 5 della legge 19 maggio 1975, n. 169, in quanto contrastanti con la presente legge.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 6.

MURA, *Segretario*:

Art. 6

Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 7 della legge 19 maggio 1975, n. 169, la Società di navigazione a carattere regionale do-

VIII LEGISLATURA

CCXCV SEDUTA

20 LUGLIO 1983

vrà tener conto del personale in servizio alla data del 31 dicembre 1981.

In sede di accertamento dell'avvenuto versamento dei contributi assicurativi e previdenziali si ha riguardo alle sovvenzioni relative all'anno 1981.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 7

MURA, *Segretario*:

Art. 7

Al momento della costituzione della Società di navigazione cessano di efficacia le convenzioni vigenti.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 8.

MURA, *Segretario*:

Art. 8

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, si provvede, a partire dal 1982, con gli stanziamenti del competente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

MURA, *Segretario*:

Emendamento sostitutivo parziale Berlinguer - Pischedda - Battolu.

“Art. 8 - La data “1982” posta alla terza riga va sostituita con “1984”. (3)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berlinguer per illustrare il suo emendamento.

BERLINGUER (P.C.I.). Si dà per illustrato.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'articolo 8 e l'emendamento sostitutivo parziale.

Poiché nessuno domanda di parlare, metto in votazione l'emendamento sostitutivo parziale. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'articolo 8. Chi lo approva alzi la mano.

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

MURRU (M.S.I.-D.N.). Io avrei dovuto parlare più a lungo nella discussione generale, comunque, per essere coerenti con le nostre osservazioni, noi non possiamo dare il nostro assenso a questo disegno di legge. E' difficile peraltro esprimere il totale dissenso per ragioni che, se avessi potuto illustrare, avrebbero chiarito i motivi per cui noi non siamo d'accordo che in questo momento si vada a risolvere il problema con molta faciloneria, che lascia intravedere altre ragioni e altri motivi, che non sono quelli della potenzialità e dello sviluppo socio-economico (che non esiste in questo momento, perché siamo in regressione, non in progresso). Noi riteniamo di astenerci, perché questo disegno di legge non è chiaro, perché non ci convince sulla sua opportunità e in relazione al momento e in relazione alla costituzione di una compagnia di bandiera che faccia capo al Consiglio regionale della Sardegna, anche se, sotto l'aspetto economico e finanziario, come è detto nell'articolo 8, sarà a carico del Ministero della marina mercantile.

Sono tutte cose che non ci convincono,

VIII LEGISLATURA

CCXCV SEDUTA

20 LUGLIO 1983

perché il disegno di legge è tutt'altro che chiaro, per cui riteniamo di non poter dare il nostro assenso.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'articolo 8. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

La votazione a scrutinio segreto avrà luogo

in altra seduta.

I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 17.

La seduta è tolta alle ore 13 e 50.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Capo Servizio

Dott. Pier Franco Princivalle
