

XXVIII SEDUTA

MARTEDI' 12 MARZO 1985

Presidenza del Presidente SANNA EMANUELE

i n d i

del Vicepresidente PIRETTA

I N D I C E

Disegni di legge (Annunzio di presentazione) . .	723
Interpellanze (Annunzio)	726
Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento) . .	727
ANEDDA	727-731
COGODI, Assessore degli enti locali, finanze e urbanistica	729
FALCHI	734-755
MONTRESORI	736
MURRU	739-757
SCIOLLA	743-759
FERRARI, Assessore dei trasporti	745
MELIS, Presidente della Giunta	751
BAGHINO	755
Interrogazioni (Annunzio)	725
Mozioni (Annunzio)	726
Proposte di legge (Annunzio di presentazione) .	724

La seduta è aperta alle ore 17 e 35.

MOI, Segretaria, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di martedì 19 febbraio, che è approvato.

Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Si dia annunzio dei disegni

di legge pervenuti alla Presidenza.

MOI, Segretaria:

“Nuove norme per le provvidenze a favore dei nefropatici”. (62)

“Delega alle Province, ai Comuni ed agli altri Enti locali in materia di autorizzazione alla circolazione dei trasporti e dei veicoli eccezionali di cui alla legge 1° febbraio 1982, n. 38”. (63)

“Determinazione della misura delle indennità, dei gettoni di presenza e dei rimborsi spese ai Presidenti, ai Vice Presidenti ed ai componenti dei Comitati di controllo sugli atti degli enti locali”. (64)

“Approvazione del rendiconto generale della Regione per l'esercizio finanziario 1972 e del rendiconto generale dell'Azienda delle foreste demaniali della Regione per lo stesso esercizio”. (65)

“Approvazione del rendiconto generale della Regione per l'esercizio finanziario 1973 e del rendiconto generale dell'Azienda delle foreste demaniali della Regione per lo stesso eserci-

zio". (66)

"Approvazione del rendiconto generale della Regione per l'esercizio finanziario 1974 e del rendiconto generale dell'Azienda delle foreste demaniali della Regione per lo stesso esercizio". (67)

"Approvazione del rendiconto generale della Regione per l'esercizio finanziario 1975 e del rendiconto generale dell'Azienda delle foreste demaniali della Regione per lo stesso esercizio". (68)

"Approvazione del rendiconto generale della Regione per l'esercizio finanziario 1976 e del rendiconto generale dell'Azienda delle foreste demaniali della Regione per lo stesso esercizio". (69)

"Approvazione del rendiconto generale della Regione per l'esercizio finanziario 1977 e del rendiconto generale dell'Azienda delle foreste demaniali della Regione per lo stesso esercizio". (70)

"Approvazione del rendiconto generale della Regione per l'esercizio finanziario 1978 e del rendiconto generale dell'Azienda delle foreste demaniali della Regione per lo stesso esercizio". (71)

"Contributo regionale a favore dei Consorzi di difesa delle colture intensive". (85)

Annunzio di presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle proposte di legge pervenute alla Presidenza.

MOI, Segretaria:

Dai consiglieri Asara - Serra Pintus - Randazzo - Mulas - Atzeni - Fadda P. - Tidu - Onida - Soro - Tamponi - Deiana - Floris:

"Modalità per l'accesso di strutture sanitarie di alta specializzazione e per la concessione

ai cittadini residenti in Sardegna di contributi forfettari per le spese di viaggio e per il periodo di soggiorno per ricoveri fuori della Regione". (61)

dai consiglieri Mannoni - Orrù - Morittu:

"Proroga dell'esercizio provvisorio del bilancio della Regione e dei bilanci degli enti strumentali per l'anno 1985". (72)

dai consiglieri Atzori - Orrù - Barranu - Cuccu - Uras - Canalis - Sciolla:

"Contributi per l'esercizio di servizi di linea marittima su mezzi rapidi". (73)

dai consiglieri Orrù - Atzeni - Sanna - Fadda F. - Carta - Catte:

"Concessione di un contributo annuo per il funzionamento dell'Istituto sardo per la storia della Resistenza e dell'Autonomia". (74)

dai consiglieri Ladu - Oppi - Fadda P. - Atzeni - Randazzo:

"Sulla concessione di contributi a favore delle Associazioni de "Il telefono amico". (75)

dai consiglieri Ladu - Mulas - Giagu - Saba - Oppi - Atzori A. - Deiana - Onida - Soro - Tidu - Asara - Atzeni - Fadda P.:

"Provvedimenti regionali per consentire il funzionamento delle associazioni la cui attività è finalizzata alla tutela e promozione sociale degli invalidi, mutilati e dei portatori di handicaps". (76)

dai consiglieri Moretti - Becciu - Mulas - Tidu - Asara - Atzeni - Fadda P. - Soro:

"Assegnazione di un contributo annuale alle sezioni provinciali dell'Ente nazionale per la protezione e l'assistenza dei sordomuti in Sardegna". (77)

IX LEGISLATURA

XXVIII SEDUTA

12 MARZO 1985

dai consiglieri Moretti - Giagu - Saba - Oppi - Ladu S. - Deiana - Onida - Atzori A. - Mura - Tidu - Fadda P. - Floris - Mulas - Randazzo - Atzeni:

“Sulla disciplina degli accertamenti e delle certificazioni medico-legali relativi agli stati di invalidità civile, alle condizioni visive e al sordomutismo”. (78)

dai consiglieri Soro - Moretti - Randazzo - Atzori A. - Giagu - Saba - Ladu S. - Oppi - Deiana - Onida - Montresori - Manunza:

“Istituzione del Fondo per l'edilizia residenziale”. (79)

dai consiglieri Atzeni - Giagu - Saba - Oppi - Deiana - Soro - Atzori A. - Ladu S. - Tidu - Zurru - Fadda P. - Randazzo - Tamponi - Onida - Mulas:

“La disciplina dei mercati all'ingrosso in Sardegna”. (80)

dai consiglieri Oppi - Ladu S. - Fadda P. - Saba - Atzori A. - Deiana - Onida - Soro - Asara - Atzeni - Mulas - Tidu:

“Erogazioni di compensi straordinari di solidarietà a favore dei dipendenti pubblici e di cittadini, vittime del dovere o di azioni terroristiche o delittuose, o di eventi di pubbliche calamità”. (81)

dai consiglieri Moretti - Atzeni - Asara - Tidu - Ladu S. - Oppi - Deiana - Fadda P. - Floris - Onida:

“Sviluppo e potenziamento dei musei degli Enti locali”. (82)

dai consiglieri Ladu - Rojch - Mulas - Soro - Mura - Oppi - Tidu - Atzori A. - Atzeni:

“Estensione delle provvidenze previste dalla legge regionale 20 giugno 1979, n. 50, contenente norme per la produzione del pane “carasau”,

alla produzione del “pane di Desulo”. (83)

dai consiglieri Serra Pintus - Floris - Tamponi - Manunza - Rojch:

“Interventi per la tutela della maternità delle coltivatrici dirette, delle lavoratrici artigiane e delle lavoratrici esercenti attività commerciali”. (84)

dai consiglieri Asara - Atzeni - Mulas - Serra Pintus - Tidu - Soro - Onida - Moretti - Oppi - Fadda P.:

“Norme sull'attività dei trapianti d'organo allogenici per scopo clinico”. (86)

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MOI, *Segretaria*:

“Interrogazione Lorelli - Canalis - Ladu L. - Porcu sul completamento della strada Ittiri - Usini - Tissi”. (119)

“Interrogazione Manunza - Atzori A. sulla esclusione di Oristano quale sede del presidio multizonale di medicina del lavoro”. (120)

“Interrogazione Fadda F. sulla soppressione della Casa di riposo Regina Margherita (Ospizio di San Pietro) della fondazione Tomé e degli Istituti Pubblici di assistenza e beneficenza (IPAB)”. (121)

“Interrogazione Fadda P. con richiesta di risposta scritta, sullo stato di grave disagio esistente fra gli ex dipendenti degli enti soppressi”. (122)

“Interrogazione Floris, con richiesta di risposta scritta, sul problema del personale precario del Servizio sanitario nazionale”. (123)

“Interrogazione Fadda F. sulla paventata

IX LEGISLATURA

XXVIII SEDUTA

12 MARZO 1985

vendita delle Officine EUTECO di Porto Torres". (124)

"Interrogazione Mereu S. sulla grave situazione di 40 dipendenti della SARAS costretti a viaggiare da Domus de Maria e da Teulada". (125)

"Interrogazione Becciu - Deiana - Mura - Oppi - Fadda P. - Moretti - Tamponi - Onida - Tidu sul contributo regionale per la copertura della differenza tariffaria dei canoni dell'acqua potabile per aziende ex ETFAS della Nurra di Sassari e Alghero". (126)

Annunzio di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

MOI, *Segretaria*:

"Interpellanza Barranu - Cuccu - Orrù - Pubusa sui riflessi in Sardegna della cosiddetta "mafia degli appalti". (70)

"Interpellanza Onida - Atzori A. - Manunza - Zurru - Giagu - Ladu S. - Saba - Oppi - Deiana - Soro sulla interruzione dei lavori per la costruzione della diga sul Tirso e sullo stato di crisi in cui versa l'Alto Oristanese". (71)

"Interpellanza Mulas - Mura - Soro - Ladu S. - Rojch - Randazzo - Deiana - Becciu - Zurru sull'allarmante diffusione della agalassia". (72)

"Interpellanza Deiana - Loretto - Becciu sulla utilizzazione da parte di un industriale del Lazio di latte ovino prodotto da cooperative di pastori associati al Consorzio "Sardegna". (73)

"Interpellanza Chessa - Anedda - Murru sul trasferimento dell'Ispettorato forestale di Tempio". (74)

"Interpellanza Manunza - Giagu - Saba - Oppi - Onida - Deiana - Soro - Atzori A. - Tam-

poni - Serra Pintus - Becciu - Loretto sul trattamento pensionistico ai vecchi senza pensione e di quello integrativo dei lavoratori autonomi". (75)

"Interpellanza Becciu - Saba - Mulas - Mura - Tamponi - Tidu - Fadda P. - Serra Pintus sulla "Organizzazione dell'Azienda foreste demaniali della Regione Sarda in servizi e settori" (L.R. n. 51 del 1978)". (76)

"Interpellanza Loretto - Becciu - Floris - Onida - Serra Pintus - Soro sulla necessità di una iniziativa urgente della Amministrazione regionale per impugnare i provvedimenti di scioglimento di numerose Istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza (IPAB) della Sardegna, già adottati, per ottenere la sospensione di quelli in corso di emissione, per promuovere la revisione dell'articolo 17 del D.P.R. n. 348 del 1979 alla luce della dichiarazione di incostituzionalità dell'articolo 25, comma 5° del D.P.R. n. 616 del 1977". (77)

"Interpellanza Mereu S. sui danni causati dalle incessanti piogge cadute nei giorni 6 e 7 marzo 1985". (78)

"Interpellanza Sciolla - Atzori V. - Canalis sul problema dei trasporti da e per la Sardegna e sui problemi relativi ai sistemi di trasporto interno all'Isola". (79)

Annunzio di mozioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle mozioni pervenute alla Presidenza.

MOI, *Segretaria*:

"Mozione Giagu - Saba - Ladu S. - Mulas - Serra - Asara - Atzeni - Atzori A. - Baghino - Becciu - Deiana - Fadda P. - Floris - Loretto - Manunza - Montresori - Moretti - Mura - Onida - Oppi - Randazzo - Rojch - Serra Pintus - Soro - Tamponi - Tidu - Zurru sulla istituzione di una Commissione consiliare speciale per la riforma istituzionale della Regione e la revisione dello

Statuto". (10)

"Mozione Carta sui criteri di nomina e sostituzione di componenti della Giunta della Camera di commercio di Cagliari". (11)

Svolgimento di interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni e interpellanze.

Per prima viene svolta l'interpellanza Anedda, Murru, Chessa sul disegno di legge n. 923 presentato dal Governo e recante disposizioni in materia di imposta sul valore aggiunto e di imposta sul reddito e disposizioni relative all'amministrazione finanziaria. Se ne dia lettura.

MOI, Segretaria:

Interpellanza Anedda - Murru - Chessa sul disegno di legge n. 923 presentato dal Governo e recante "Disposizioni in materia di imposta sul valore aggiunto e di imposta sul reddito e disposizioni relative all'amministrazione finanziaria".

I sottoscritti, considerato:

— che l'economia della Sardegna è in grande misura fondata sugli artigiani, sui lavoratori autonomi, sulle piccole imprese commerciali ed industriali;

— che il disegno di legge n. 923 presentato a nome del Governo dal Ministro delle finanze on. Visentini è iniquo perché determina disparità di trattamenti fiscali ed è ingiustamente punitivo nei confronti degli artigiani, dei lavoratori autonomi e dei piccoli imprenditori;

— che è inaccettabile un regime forfettario che non tiene conto dei costi e degli effettivi ricavi ed è assolutamente illegittima la previsione d'accertamenti fiscali presuntivi (articolo 11) affidata alla discrezionalità degli uffici finanziari;

— che dal provvedimento, se entrasse in vigore, verrebbe inferto un duro colpo alle categorie sopraindicate e, quindi, alla Sardegna,

chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale per conoscere se, interpretando

il giudizio negativo espresso dalle categorie interessate, intenda esprimere al Governo le valutazioni negative sul provvedimento auspicando, in sede d'esame parlamentare, le opportune necessarie modifiche. (40)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare per illustrare l'interpellanza l'onorevole Anedda.

ANEDDA (M.S.I.-D.N.). Io non vorrei che mi si rispondesse ricordandomi, su questa interpellanza che riguarda un provvedimento fiscale del governo, che la Regione non ha competenza in materia fiscale. Perché l'interpellanza ha, spero di essere riuscito a farmi capire, un significato più vasto e prende le mosse dalla concezione economica che si può avere, o che dovremmo avere, dell'economia della Sardegna: se si considera cioè l'economia della Sardegna come strettamente dipendente, vorrei dire subordinata, alle regole dell'economia statale o se la si consideri, così come la sua configurazione geografica impone, come una micro-economia da gestire con le regole della macroeconomia. Non a caso tutti coloro che in Sardegna si occupano di questi problemi parlano, per la Sardegna, di bilancia dei pagamenti, parlano di saldi attivi o passivi dell'importazione e dell'esportazione: un discorso che per qualunque altra regione italiana avrebbe scarso senso e scarso significato. E questa è l'indicazione o è il significato che noi attribuiamo al termine "gestire l'economia della Sardegna": intervenire, perché si hanno i poteri, su questi meccanismi che soggiacciono alle grandi regole degli ordinamenti economici. E credo che su questa concezione la Giunta non possa che essere d'accordo, perché composta da un partito che ha sempre dichiarato di essere largamente autonomista; non può non essere d'accordo, la Giunta, anche perché è presieduta da un Presidente che appartiene ad un partito che parla per la Sardegna addirittura di stato confederale.

Se così è, come ritengo sia, allora l'interpellanza aveva una ragione precisa: posto che è indubbio che questo provvedimento fiscale del governo avrebbe e avrà larghissima influenza (e vedremo quale) nell'economia della Sardegna, nella nostra economia, quale è stato il comporta-

mento della Giunta per prevenire od oggi per riparare? La Sardegna (anche qui non è che io dica cose nuove, le ripeto a chi le conosce meglio di me soltanto per riuscire a dare una veste accettabile ad un ragionamento), è pacifico che la Sardegna abbia un'economia mercantile, di terziario dipendente. I tentativi che sono stati fatti per creare del primario trainante non hanno ottenuto, limitiamoci a dire questo, dei risultati soddisfacenti. Quindi l'economia si regge sul terziario, in tutti i sensi. Perché sono terziario in senso stretto anche l'agricoltura e la pastorizia, posto che il loro andamento ciclico più che da dati di produzione dipende sempre da dati di commercializzazione. La crisi attuale che attraversa la pastorizia intesa come settore vastissimo è quella della commercializzazione del formaggio...

COGODI (P.C.I.), *Assessore degli enti locali, finanze ed urbanistica*. Questo vale anche per le automobili.

ANEDDA (M.S.I.-D.N.). Ma noi non le produciamo! Quando produrremo automobili, ci preoccuperemo anche di questo. Noi produciamo formaggio e debbo dire che mi sta meglio.

COGODI (P.C.I.), *Assessore degli enti locali, finanze ed urbanistica*. Con questa accezione, l'economia è tutto terziario.

ANEDDA (M.S.I.-D.N.). No, non è tutta terziario, perché la produzione delle materie prime che vengono utilizzate all'interno del paese produttore non è terziario. Questo credo che sia indubbio. Noi invece siamo nel terziario. Lasciamo perdere se sia un bene o un male, se sia un'economia che ci si adatti, non è questo il tema; il tema è un altro, per cui occorre riportare il ragionamento a quello che ho detto prima: se questo è il tipo di economia nella quale viviamo e se è pacifico che questo provvedimento di legge inciderà in questo tipo di economia, perché andrà ad incidere nel terziario, nel commercio e soprattutto nel lavoro subordinato inteso in senso ampio, la domanda si ripropone: che cosa ha fatto la Giunta per prevenire, che cosa oggi in-

tende fare la Giunta per evitare i danni?

Credo che nel fare questa analisi si debba anche proporre un'altra: si dice che i provvedimenti del decreto divenuto legge sarebbero provvedimenti antievasione. Io sono di opinione differente, ma non è la mia opinione in questo ragionamento che ha importanza, quanto il rapporto che la Giunta avrebbe dovuto fare, a mio avviso, tra la possibile incidenza di freno all'evasione di questo decreto e i danni che in termini di distruzione di aziende e di aumento di prezzi e di inflazione il disegno di legge medesimo comporta. In tutte le cose esiste il rapporto costi-benefici. Io non dimenticherò mai l'esempio che mi fece un grande professore di fisica quando mi disse che anche l'energia elettrica arreca dei danni, ma il rapporto pericoli - benefici è tanto diverso che accettiamo i rischi ed è giusto che sia così. Allora la Sardegna di economia povera potrebbe accettare il peso di questa legge se si ritenesse che l'incidenza nell'eliminare l'evasione sia tanto vasta e tanto pregnante da far subire a quelle categorie le altre conseguenze. Ma questo non può essere, non può essere per definizione. Perché se noi accettassimo - e io sarei ben lieto di accettarla - l'affermazione che in Sardegna esiste una larga fascia di grossa evasione, questo significherebbe riconoscere che la Sardegna ha un'economia ricca. La grossa evasione non può che esserci laddove c'è molta ricchezza. Se invece - e credo che sia un dato pacifico - molta ricchezza in Sardegna non vi è, quelle che appaiono a noi punte di un iceberg sono le briciole di qualunque altro sistema, le zolle di terra di qualunque altro sistema. Allora nemmeno il rapporto lotta all'evasione - accettazione del rischio, poteva andare per la Sardegna in favore della Visentini.

Per concludere: giustamente le Giunte che periodicamente si sono susseguite hanno sempre preso dure, ferme posizioni per qualunque provvedimento statuale o per qualunque iniziativa governativa che recasse danno, pregiudizio all'economia o alle categorie produttive della Sardegna. Tutti quanti le ricordiamo! Allora, di fronte al silenzio della Giunta, se è vero come è vero che lo stesso Ministro proponente ha riconosciuto che questo decreto è un male che egli

— bontà sua — ha definito necessario, ma che può essere un male necessario per un'economia ricca, come quella donde egli proviene, ma certamente non sopportabile da un'economia povera come quella nella quale viviamo, ritorna la domanda: cosa ha fatto la Giunta per prevenire, cosa intende fare per evitare i danni a questa larga fetta e a questi larghi settori di produttori anch'essi di ricchezza, che vi sono in Sardegna?

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'Assessore degli enti locali, finanze ed urbanistica.

COGODI (P.C.I.), *Assessore degli enti locali, finanze ed urbanistica*. La Giunta regionale non disconosce né la rilevanza, né la pertinenza delle questioni sollevate nell'interpellanza rispetto agli ambiti di valutazione politica e di competenza della Regione. Gli interpellanti chiedono sostanzialmente alla Giunta di esprimere al Governo le valutazioni negative della Regione sul provvedimento fiscale a suo tempo presentato, cioè il decreto legge 923, meglio noto come "pacchetto Visentini". Un tale richiesto giudizio di valutazione negativa da rendere in forma perentoria e semplice non è sicuramente quello che può esprimere e che intende esprimere la Giunta regionale. La questione è ovviamente più complessa e non può che ottenere una valutazione più articolata sia nell'analisi che nel giudizio. E' ben vero che l'economia della Sardegna è in grande misura fondata sull'attività produttiva artigianale, su molte forme di attività professionali e lavorative autonome, su un tessuto esteso di piccole imprese commerciali e industriali. E quindi la Sardegna è fortemente interessata e toccata dal provvedimento fiscale di cui si discute. D'altronde, per essere il sistema delle entrate proprie della Regione fondato sul prelievo di una quota del gettito fiscale nazionale, abbiamo particolari ragioni per occuparci del tema. Tuttavia, tale tematica non può essere ridotta e costretta nell'ambito di un giudizio secco di positività o negatività.

Il provvedimento del Governo è stato presentato come uno strumento finalizzato a ridur-

re l'area di evasione e ad introdurre elementi di maggiore equità fiscale. E tale intendimento non può che essere condiviso, salvo il giudizio sulla congruità dello strumento. Nessuno, mi pare, può contestare il fatto che il nostro sistema tributario abbisogni di una maggiore equità impositiva e conseguentemente di una profonda revisione delle norme che regolano l'accertamento delle imposte. Una più corretta distribuzione del carico fiscale impone certamente la ricerca di procedure idonee per identificare i contribuenti evasori, ma in grado nel contempo di porre al riparo i contribuenti onesti da affrettati e sommarî accertamenti da parte degli uffici finanziari. Sappiamo d'altronde che nei sistemi fiscali di tutti i paesi moderni trovano ormai accoglimento norme che consentono gli accertamenti sintetici, anche se il mero indizio sullo stato di agiatezza di un contribuente, non è considerato, in questi sistemi moderni, di per sé un elemento sufficiente per giustificare un accertamento. L'accertamento induttivo non è mai considerato come totalmente sostitutivo dell'accertamento analitico, che continua ad essere il sistema portante della valutazione delle imposte dichiarate e pagate dal contribuente. Le misure fiscali messe a punto a suo tempo dal Ministro delle finanze Visentini, col disegno di legge approvato dal Consiglio dei Ministri, il 31 luglio '84, nell'originario articolo 11 erano contrassegnate in tema di accertamento da procedure che apparivano eccessivamente sbrigative. Precisava infatti la relazione che accompagnava il disegno di legge numero 923, testualmente: "La limitata rappresentatività della contabilità semplificata, quella in genere tenuta dalle imprese minori, comporta che dalle stesse non possono derivare garanzie corrispondenti a quelle che conseguono alla tenuta della contabilità ordinaria". Conseguentemente, l'articolo 11 prevedeva che le dichiarazioni dei contribuenti in contabilità semplificata potessero essere rettifiche dagli uffici delle imposte e dagli uffici IVA, che avevano quindi la possibilità di determinare induttivamente i ricavi e i corrispettivi in misura superiore a quelli dichiarati. Gli uffici potevano quindi avvalersi, anche in presenza di scritture regolarmente tenute, di presunzioni semplici anche se non

gravi, non precise, non concordanti, fatte cioè in deroga all'articolo 2729 del Codice Civile. Elementi presuntivi ricavati dalle dimensioni, dall'ubicazione, dall'arredamento dei locali, tenuto conto altresì dei beni strumentali, del numero degli addetti, nonché dagli acquisti di materie prime, dal consumo di energia, di carburanti, dalle assicurazioni stipulate e da altri elementi indicativi di capacità contributiva.

La norma corrispondente del decreto legge 853, ormai convertito in legge, divenuta il secondo comma dell'articolo 29, contiene invece maggiori garanzie per il contribuente. E' stata abolita la deroga al Codice Civile, è stato introdotto l'obbligo per gli uffici finanziari di chiedere, prima di notificare un accertamento, chiarimenti al contribuente. Negli accertamenti vi è l'obbligo di indicare specificatamente i fatti che danno fondamento alla presunzione di evasione di ricavi o di corrispettivi. Gli accertamenti sintetici dovrebbero inoltre essere effettuati in base ad una programmazione stabilita da appositi decreti ministeriali, con l'adozione di criteri selettivi e di sorteggio, dando fra questi adeguata rilevanza all'esistenza di constatate infrazioni fiscali. La definitiva versione del provvedimento fiscale ha cioè recepito alcune modificazioni sollecitate da più parti politiche e sociali, modifiche che sono di fatto una conferma della fondatezza di alcune critiche espresse al testo originario. La possibilità di un ulteriore esame di merito in sede parlamentare avrebbe quasi certamente portato ad ulteriori modifiche e perfezionamenti del provvedimento; come è noto, ciò è stato impedito dal fatto che il Governo ha posto la fiducia motivando la sua iniziativa proprio con l'annunciato ostruzionismo da parte del gruppo del Movimento Sociale Italiano.

Il dibattito parlamentare avrebbe consentito forse di adeguare meglio la normativa sulla cosiddetta forfettizzazione riferita alle imprese minori. In effetti, il metodo di calcolo forfettario delle imposte sul reddito e dell'I.V.A., al quale saranno costrette le piccole imprese per i costi non sostenibili della contabilità ordinaria, può tradursi, a causa della mancanza di adeguati coefficienti per determinare le im-

poste, in una tassazione del tutto indipendente e disgiunta dalla realtà del variegato mondo della piccola impresa e quindi in nuove forme di iniquità. Individuare un sistema di coefficienti che tenga conto di tutte le diverse situazioni aziendali, settoriali, territoriali, non era e non è certamente una cosa facile, ma l'essersi limitati, soprattutto per quanto riguarda il comparto artigiano, ad identificare solo pochi coefficienti, potrebbe in alcune attività portare ad una imposizione non sopportabile, in quanto non corrispondente alla reale capacità contributiva.

I coefficienti per il calcolo delle imposte dovrebbero trovare un'adeguata articolazione, se non vogliono produrre l'effetto di costituire un premio ingiustificato per alcuni ed un aggravio iniquo di costi per altri operatori. Non bisogna certo essere tecnici della materia per comprendere che non è la stessa cosa, per quanto attiene alla diversa incidenza dei costi, produrre un certo tipo di beni o un altro, o prestare servizi con la sola mano d'opera o con beni incorporati nella prestazione, o avere ricavi di 5 o 700 milioni (perché questa è la forbice che è prevista). Un metodo di calcolo forfettario delle imposte non adeguato all'articolazione e differenziazione reale delle imprese, può portare allora a produrre effetti diversi rispetto a quello fondamentale che vorrebbe perseguire la nuova normativa: cioè quello di lotta all'evasione fiscale.

Il successo della lotta all'evasione fiscale, fenomeno tanto grave quanto detestabile, da affrontare decisamente, non può però dipendere unicamente dall'adozione di un determinato metodo di calcolo delle imposte. Dipende invece in gran parte dalla capacità e possibilità degli uffici finanziari di effettuare in tempi brevi un congruo accertamento delle dichiarazioni delle imposte pagate da ciascun soggetto; è sicuramente necessario affermare che nel nostro Paese una politica tributaria più decisa, più coerente e lungimirante è necessaria. L'esperienza dimostra purtroppo che non esistono nel settore garanzie di continuità, giacché accade che ogni ministro delle finanze tende ad affermare una propria visione e una propria filosofia fiscale.

In conclusione, per quanto attiene all'ambi-

to di valutazione e di iniziativa politica della Regione in materia, può dirsi: primo, che la lotta all'evasione e la conquista del civile traguardo di una migliore equità fiscale può aversi solamente attraverso l'adozione di strumenti decisi, che siano idonei per un verso a stroncare e prevenire la grande evasione e nel contempo a suscitare il coinvolgimento attivo di tutti gli operatori che già assolvono interamente i propri obblighi fiscali; secondo, che la Regione può procedere ad attivare con proprie norme la previsione dell'articolo 2 della legge 122 dell'83, meglio nota come riforma del Titolo Terzo dello Statuto, che chiama appunto la Regione a collaborare all'accertamento delle imposte erariali sui redditi dei soggetti con domicilio fiscale nel proprio territorio. L'attivazione normativa di tale specifica competenza regionale potrebbe essere l'occasione per definire i lineamenti del possibile intervento regionale, che sia di supporto ad una seria politica fiscale, improntata all'equità, cioè alla massima severità con gli evasori, che esistono, e alla tutela rigorosa e ferma di quanti evasori non sono e non possono essere presunti tali per la sola appartenenza ad una categoria professionale o produttiva, o per la sola ragione di disporre di un'impresa di limitate dimensioni.

Non avendo a disposizione attendibili indicatori economici, non è facile stimare le ripercussioni macro economiche del decreto Visentini sulla Sardegna. Non si è probabilmente però lontani dal vero, come è stato recentemente affermato dal professor Savona, quando si stima che lo stesso decreto potrebbe portare ad un decremento del prodotto interno lordo dell'1-2 per cento. In una situazione già precaria, questo fatto costituirebbe un'ulteriore remora per la tenuta dei livelli occupazionali e produttivi del nostro sistema economico. Necessita pertanto il massimo di impegno, soprattutto in questa fase, per ostacolare questi effetti deflazionistici, il che può aversi sia operando sul versante interno, per ottenere la massima riqualificazione della spesa regionale e la massima snellezza delle procedure di spendita, sia operando sul versante esterno, attraverso la ridefinizione, in termini di attualità, del sistema delle entrate regionali, alla

luce degli effetti che deriveranno dall'attuazione della nuova normativa fiscale e delle conseguenze che potranno derivare all'intero sistema produttivo della Sardegna.

PRESIDENTE. Gli interpellanti hanno la facoltà di dichiararsi o meno soddisfatti.

ANEDDA (M.S.I.-D.N.). Io potrei limitarmi a dire che la mia insoddisfazione è direttamente proporzionale alla soddisfazione della Giunta su questa legge.

COGODI (P.C.I.), Assessore degli Enti locali, finanze ed urbanistica. Soddisfazione critica.

ANEDDA (M.S.I.-D.N.). Direttamente proporzionale: più aumenta la soddisfazione, più aumenta la mia insoddisfazione, e viceversa. Credo che si debbano dire due parole di più per quello che velatamente non è stato detto, pur affermando (come non poteva non essere) che gli effetti di questo decreto si ripercuoteranno sull'economia della Sardegna. Lasciando perdere il problema degli accertamenti induttivi o meno, perché quelli appartengono al successivo campo della vessazione, nessuna legge è buona o cattiva in sé: diventa buona o cattiva per come la si applica. Se questo accertamento induttivo verrà applicato con sereno giudizio, potrà non far del danno; se verrà applicato, come molti temono, non con severo giudizio, ma ai soli fini di un indiscriminato drenaggio per colmare i vuoti che uno Stato dissipatore apre, allora la norma è pessima. Ma non è questo il punto, il punto è sugli oneri che le piccole imprese, i piccoli artigiani subiranno, e non basta rispondere testualmente: occorre adottare per la lotta all'evasione strumenti per stroncarla decisamente, perché questa sì è soltanto un'aspirazione, se non vi è un'indicazione precisa. E nemmeno si può dire (facendo anche qui la ripartizione sul fronte interno e sul fronte esterno) che occorre fronteggiare un decremento del 2 per cento, valutato con precisione ottimistica dal professor Savona, col massimo impegno per la riqualificazione della spesa regionale, perché

è una bellissima cosa sulla quale siamo tutti d'accordo, ma incominciamo a non esserlo più quando andiamo a vedere in che cosa si concretizza l'impegno e come si riqualifica la spesa. Credo che, discutendo sul bilancio, di riqualificazione di spesa avremo modo di parlarne, per vedere che non vi è stata e nemmeno si possa affermare che il decremento del 2 per cento può essere fronteggiato con la ridefinizione delle entrate regionali, perché qui ci stiamo preoccupando della condizione delle piccole e medie imprese.

Ed allora, torniamo donde siamo partiti, con monotonia ma sempre per chiarezza: quello di cui bisogna prendere atto è che la Giunta ha lasciato che si svolgesse tutta la discussione su questo decreto, su questa legge, senza operare alcun intervento, nemmeno a livello di un colloquio informale che facesse presente che forse nel momento in cui (il termine è ruvido, ma lo dico anch'esso per chiarezza), in cui, dicevo, si stava ponendo in essere un nuovo giro di vite fiscale, un occhio di riguardo per questa Sardegna e per questa piccola economia della Sardegna che ancora non riesce a risollevarsi, occorreva. E a questa inerzia si aggiunge l'altra: che oggi la Giunta non è in condizioni di presentare un disegno che fronteggi gli effetti perversi del decreto. Un disegno finalizzato per alleviare i maggiori costi che gli indubbiamente maggiori oneri contabili — perché il discorso è questo — portano alle imprese, e che la maggiore incidenza fiscale, anche con la riqualificazione delle aliquote, porta ai lavoratori autonomi.

Questo è il punto e la conclusione non può che esser quella iniziale, della purtroppo avvertita disattenzione della Giunta, ed è un termine molto accuratamente scelto; disattenzione della Giunta di fronte a questo, che era veramente un grande problema, a fronte di maggiore attenzione per problemini forse apparentemente più demagogicamente interessanti, ma molto meno incisivi sull'economia della Sardegna.

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Falchi - Planetta - Morittu - Sanna Carlo - Piretta - Aresti - Marracini - Meloni sul problema dei trasporti. Avverto che per affinità di argomento

saranno abbinate nell'illustrazione, in modo che la Giunta possa fare un'unica replica, le interpellanze n. 54, n. 64 e n. 79 nonché l'interrogazione n. 20. Si dia lettura delle interpellanze e dell'interrogazione.

MOI, Segretaria:

Interpellanza Falchi - Planetta - Morittu - Sanna Carlo - Piretta - Aresti - Marracini - Meloni sui problemi dei trasporti.

I sottoscritti, premesso che nei giorni scorsi i collegamenti marittimi con la Sardegna hanno subito interruzioni e ritardi a causa di uno sciopero;

appreso che sono previsti ulteriori aumenti delle tariffe e che sono state prospettate riduzioni di taluni collegamenti aerei con la penisola;

esaminati gli impegni assunti nel protocollo d'intesa tra la Giunta regionale ed il Governo per dare concreta attuazione al riconosciuto principio della "continuità territoriale",

chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale perché dica in Consiglio se l'Esecutivo abbia assunto, ed in caso positivo, quali iniziative per garantire che non abbiano a ripetersi i disagi nei collegamenti; che vengano garantite e potenziate le linee aeree e marittime con la penisola e, soprattutto, perché il principio della "continuità territoriale", al di là dei formali riconoscimenti, trovi immediata e concreta attuazione in atti e provvedimenti di legge ed amministrativi nell'interesse delle popolazioni e degli operatori sardi. (47)

Interpellanza Giagu - Saba - Oppi - Deiana - Onida - Atzori Angelo - Baghino - Loretto - Montresori sul rispetto degli impegni assunti dal Governo Craxi per l'attuazione del principio della "continuità territoriale".

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dei trasporti per conoscere quali iniziative politiche abbiano messo in essere per l'attuazione del principio della "continuità territoriale" rico-

nosciuto e accettato dal Governo Craxi nel protocollo di intesa siglato a Cagliari nello scorso mese di aprile.

Poiché le notizie apparse di recente sulla stampa circa aumenti delle tariffe e difficoltà nei trasporti sia marittimi che aerei sembrano non solo non aver migliorato o semplicemente mantenuto la situazione precedente già di per sé penalizzante per i sardi che usufruivano del servizio pubblico, ma l'ha addirittura peggiorata, appare urgente un deciso e pieno richiamo da parte della Giunta nei confronti del Governo centrale per la puntuale osservanza dei patti stabiliti con la precedente Giunta.

Gli interpellanti ritengono il problema come realmente è, non solo banco di prova della capacità operativa della Giunta ma anche una cartina di tornasole della lealtà degli organi delle aziende operanti nel settore dei trasporti (ATI, TIRRENIA) alle indicazioni provenienti dal Governo tramite l'IRI.

Gli interpellanti chiedono, inoltre, una attenta verifica delle determinazioni già prese per il potenziamento, durante le festività in concomitanza del ritorno di molti emigrati, di tutte le linee e del numero dei mezzi di trasporto. (54)

Interpellanza Anedda - Murru - Chessa sull'aggravarsi della crisi dei trasporti.

I sottoscritti, in relazione all'aggravarsi dei disagi nei collegamenti aerei e marittimi da e per la Sardegna ed in particolare:

— alla carenza di navi traghetto in grado di soddisfare le richieste degli utenti particolarmente nei periodi estivi e festivi;

— alle disfunzioni esistenti nei collegamenti aerei, ormai solo di rado dotati della indispensabile puntualità;

— al ventilato aumento delle tariffe aeree; ribadito che la Sardegna si trova, proprio per la sua collocazione geografica, in una posizione di naturale disuguaglianza rispetto a tutte le altre regioni d'Italia;

ribadito che pertanto deve trovare completa attuazione il principio della "continuità territoriale" che il Governo si è formalmente impegnato ad attuare,

chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dei trasporti per conoscere:

1) quali provvedimenti abbiano posto in essere per alleviare, in occasione delle recenti festività di fine d'anno, i disagi nei collegamenti aerei e marittimi da e per la Sardegna;

2) se non intendano esprimere al Governo la protesta del Consiglio regionale per la mancata applicazione del principio della "continuità territoriale";

3) se non intendano predisporre un piano organico per il potenziamento delle comunicazioni che, tenuto conto della peculiare condizione della Sardegna, contribuisca a risolvere definitivamente il problema. (64)

Interpellanza Sciolla, Atzori V., Canalis sul problema dei trasporti da e per la Sardegna e sui problemi relativi ai sistemi di trasporto interno all'Isola.

I sottoscritti consiglieri regionali, CONSIDERATO che ha preso avvio (seppure con qualche ritardo) la elaborazione del piano nazionale dei trasporti;

RITENUTO di fondamentale importanza per la Sardegna l'adozione di tale strumento di programmazione, in particolare per quanto attiene ai noti e peculiari problemi strutturali derivanti dalla insularità;

RICHIAMATO il protocollo Governo-Regione sottoscritto il 3 aprile 1984 in occasione della visita in Sardegna del Presidente del Consiglio dei Ministri e di una consistente rappresentanza del Governo, comprendente anche il Ministro dei Trasporti;

RICHIAMATO IN PARTICOLARE, nell'ambito di tale protocollo, il riconoscimento del principio di "continuità territoriale" da parte del Governo;

TENUTO CONTO dell'esigenza di coordinare sistemi diversi e interconnessi (per alcuni dei quali sono già esistenti e operanti piani e progetti specifici) riguardanti sia il trasporto da e per la Sardegna, sia i trasporti interni;

chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dei Trasporti per sape-

re:

— se la Giunta regionale (anche utilizzando la presenza del rappresentante della Sardegna in seno al Comitato per l'elaborazione del Piano Generale Trasporti) abbia posto o intenda porre in atto iniziative perché il problema della "continuità territoriale", assunto come problema di rilevanza nazionale, sia specificamente previsto nell'ambito del piano;

— se, nell'ambito della proposta di piano regionale attualmente in elaborazione, siano stati già definiti criteri di coordinamento dei diversi sistemi di trasporto e dei loro strumenti programmatici;

— se la Giunta regionale abbia attivato un rapporto e un confronto, oltre che con i ministeri competenti (e presenti nel Comitato per il P.G.T.) anche con gli enti (FF.SS., ANAS, CASMEZ) dotati di strumenti di programmazione e progettazione, onde definire e concludere gli interventi programmati;

— se la Giunta regionale abbia assunto iniziative tendenti ad ottenere un miglioramento qualitativo e quantitativo della normativa quadro relativa ai trasporti locali (legge 151 del 10 aprile 1981), in particolare per quanto attiene alla ripartizione del fondo nazionale trasporti, onde giungere ad una definizione di criteri più favorevoli per le regioni più deboli e, in particolare, per la Sardegna. (79)

Interrogazione Baghino - Tidu - Loretta - Montresori sulle modifiche apportate agli orari e ai prezzi sulle linee aeree da e per il Continente.

I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dei trasporti per conoscere quali iniziative abbiano assunto o intendano assumere di fronte alla entrata in vigore dei nuovi orari dell'Alitalia e delle relative tariffe che, rispetto alle precedenti, hanno subito un palese peggioramento, specie sulla tratta Cagliari-Torino, nella quale si è avuta una vera e propria mortificazione essendo la linea stata frantumata in ben tre tappe portando la precedente durata del viaggio da un'ora e 15 minuti a ben tre ore e trenta.

A parte la considerazione dell'evidente trascuratezza delle esigenze della Sardegna e quindi di coloro che hanno spesso urgente necessità di raggiungere il Continente c'è da mettere in rilievo il fatto che il costo della tratta Cagliari-Alghero è stato fissato in 72 mila lire, quasi quanto viene a costare il biglietto Cagliari-Roma.

Appare evidente l'incongruenza di una tale situazione che fa riemergere il sospetto che l'Alitalia abbia ripreso una prassi repressiva irrispettosa dello Statuto sardo che impone nella predisposizione degli orari e delle tariffe il preventivo parere della Regione Sarda.

Gli interroganti chiedono se il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore interrogati intendano o meno subire passivamente questa ennesima prevaricazione imposta ai sardi e se non sia il caso di effettuare un urgente intervento presso i competenti Ministeri per ottenere il ripristino della tratta diretta Cagliari-Torino e viceversa e l'inclusione della tratta Cagliari-Alghero, ai fini tariffari fra quelle che godono di particolari agevolazioni in quanto la Cagliari-Alghero, rispetto a tutti gli altri collegamenti aerei, dovrebbe essere utilizzata prevalentemente da sardi. (20)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare per illustrare l'interpellanza n. 47 l'onorevole Falchi.

FALCHI (P.S.d'Az.). Onorevole Presidente, colleghi consiglieri, l'interpellanza da noi presentata alla fine di novembre dello scorso anno la illustriamo certamente non nei tempi da noi voluti, in quanto la stessa va inquadrata in una fase delicata del problema trasporti, e per l'esattezza nel periodo prenatalizio, occasione per l'ennesimo sciopero dei marittimi con gravi conseguenze per l'economia della Sardegna. Non di meno è un problema così attuale e così importante da coinvolgere l'attenzione del Consiglio e della Giunta. Sappiamo che nel settore dei trasporti le competenze e il potere decisionale passano attraverso strutture esterne alla Regione, ma non possiamo non interferire nei momenti delicati che paralizzano l'attività socio-economica della Sardegna. Nel caso specifico, si era a soli tre mesi dall'accordo firmato dalle par-

ti sociali, alla presenza del Ministro dei trasporti, di un codice di autoregolamentazione dello sciopero nel settore dei trasporti. Abbiamo assistito, in quei giorni, a continui comunicati di attribuzioni di responsabilità tra società di navigazione e organizzazioni sindacali. Non siamo qui per attribuire torti o ragioni di quanto si è verificato, ma per chiedere ed inserire il ruolo che la Regione può e deve avere in circostanze simili, che non sono più tollerabili dalla nostra comunità. La Regione deve svolgere un ruolo di anticipo per sollecitare le parti sociali prima delle scadenze contrattuali o delle cosiddette contrattazioni intermedie. Ruolo di confronto per la soluzione delle vertenze, anche perché nel documento di autoregolamentazione a cui accennavo prima è previsto che in caso di presunta violazione delle norme le parti potranno ricorrere ad una sede neutrale anche non individuabile nel ministero competente. Questo spazio deve essere occupato dalla Regione, dove le parti, per il caso specifico, operano per l'80 per cento del loro introito nel trasporto da e per la nostra Isola.

Ma ciò non è sufficiente, se non diamo inizio al confronto con la società dei collegamenti marittimi e attuazione alla costituzione della sede sociale in Sardegna, diretta da un consiglio di amministrazione dominato dalla Regione, in concorso con lo Stato. Non quindi come si verifica oggi, che la rappresentanza dell'organo regionale si riduce ad una presenza quasi solo onorifica; perciò chiediamo se la Giunta ha intrapreso delle iniziative per sviluppare l'azione in questo indirizzo.

Troppo e spesso dobbiamo subire situazioni di estremo disagio, proprio nei periodi cruciali e di maggior traffico, con grave pregiudizio per la funzionalità dei trasporti in generale e la garanzia della loro regolarità. Tutti siamo consapevoli del ruolo che i trasporti hanno per lo sviluppo socio-economico della Sardegna e molti sono ancora i problemi irrisolti, così come quelli che si sono affrontati ma stentano a concretizzarsi in atti legislativi e amministrativi.

Per quanto concerne il principio della continuità territoriale, si devono prendere tutte le iniziative possibili per dare attuazione al protocollo d'intesa tra Governo e Giunta regionale,

per ottenere il riconoscimento, non solo formale, ma sostanziale di un così vitale principio per noi sardi, se vogliamo che le nostre produzioni, oltre al fattore turistico, abbiano competitività rispetto alle produzioni concorrenti del Continente e non siano messe fuori mercato per l'elevato costo aggiuntivo del trasporto. La questione trasporti non può essere intesa solo come un problema di collegamenti da e per la Sardegna, ma anche in relazione ai collegamenti interni dell'isola. Dopo che il Ministero dei trasporti ha presentato un rapporto sullo stato di elaborazione del piano generale, spetta alla Regione definire in tempi brevi un piano regionale da troppo tempo in gestazione, in modo da inserirci opportunamente nel momento in cui il governo definirà il piano nazionale dei trasporti. Non diamo responsabilità a questa Giunta se il piano regionale dei trasporti non si è concretizzato, ma chiediamo i tempi che occorrono per arrivare ad una sua definizione.

Da tempo, per quanto concerne la rete ferroviaria, si parla di elettrificare la linea dorsale sarda, anche se l'appalto per i lavori è stato già aggiudicato; se a ciò non colleghiamo tutto il sistema stradale interno, se non ci saranno tracciati alternativi ed integrativi dei due sistemi, in modo da renderli competitivi tra di loro, le carenze rimarranno. In concreto, si chiedono particolare intensità e partecipazione, come credo che ci sia, per una presenza nei luoghi dove la problematica dei trasporti si dibatte e si decide; ed un'occasione sarà la conferenza di tutti gli assessori regionali dei trasporti. In quell'occasione dovrà con decisione esser chiesto che il ripiano del disavanzo di esercizio elimini le storture e le ambiguità attuali, in modo che le risorse finanziarie siano equamente distribuite tra tutte le regioni, e non che oltre un terzo venga elargito a cinque o sei città del continente. Bisogna modificare la ripartizione dei finanziamenti, oggi basata sul numero degli abitanti e qualche volta sul territorio. E' invece indispensabile che le risorse siano diversificate con particolare attenzione verso le zone dove i servizi sono già carenti.

Per quanto concerne le tariffe, mi soffermo su quelle aeree, dove ci viene prospettato

un ulteriore aumento di circa il 7 per cento dopo l'ultimo aumento di luglio, che la commissione preposta (mi pare la commissione Sangalli o roba del genere) ha già autorizzato per i voli nazionali. Chiediamo se ciò interessa anche il traffico aereo da e per la Sardegna, come ci risulta, perché se così fosse effettivamente rappresenterebbe la più evidente smentita per chi continua a parlare di tariffe differenziate o di aumento di voli o di una migliore distribuzione dell'orario nell'arco della giornata.

Signor Presidente, e mi avvio a concludere, alcuni giorni or sono, a Taranto, alla conferenza dei Ministri comunitari, il Ministro dei trasporti Signorile ha posto l'accento sulla centralità della Sardegna per la sua posizione geografica, per quanto concerne i trasporti in Europa. Certo la Regione può e deve attrezzarsi per reggere un simile confronto: io credo che la capacità, la volontà ci sia in tutti noi e nel popolo sardo (parlo anche di capacità imprenditoriale). Ma un'altra cosa è pure certa: se i nodi a cui ho accennato prima non vengono sciolti dal Governo, anche le ulteriori promesse, gli studi di fattibilità, i grandi progetti, ci lasciano solo qualche perplessità in più.

PRESIDENTE. Per illustrare l'interpellanza numero 54 ha facoltà di parlare l'onorevole Montresori.

MONTRESORI (D.C.). Signor Presidente, illustre assessore, colleghi consiglieri, l'interpellanza della D.C. del 12 dicembre dell'84, che ho il compito di illustrare, nasce dall'esigenza di conoscere cosa intenda fare questa Giunta sul problema dei trasporti in genere, ma soprattutto per l'attuazione del principio della continuità territoriale. Vogliamo conoscere dall'assessore ai trasporti (giacché non ci riteniamo per niente soddisfatti delle dichiarazioni programmatiche del presidente Melis e anche perché siamo preoccupati del silenzio che su questo problema esiste), vogliamo conoscere, dicevo, da un assessore che è anche un tecnico, la direzione nella quale intende muoversi, riservandoci di esaminare la sua risposta per un ulteriore approfondimento della politica complessiva dei trasporti, che è

uno dei problemi più importanti e più rilevanti della nostra Isola. Siamo convinti che la continuità territoriale sia l'unica strada percorribile per uscire dall'isolamento di fatto non solo delle nostre popolazioni ma soprattutto della nostra economia, della nostra cultura; nasce dall'esigenza di garantirci realmente l'appartenenza all'intera comunità nazionale e di essere integrati nelle vie di piccola, media e grande comunicazione del Mediterraneo, dell'Europa e del Nord Africa. Si tratta di principi non teorici, ma devono essere ipotesi praticabili sotto il profilo politico ed economico per far diventare la Sardegna un punto nodale degli scambi turistico-commerciali dell'area mediterranea. La non certezza, lo stesso concetto di continuità territoriale si può riferire indifferentemente sia alla questione dei movimenti da e per la Sardegna, sia a quelli attinenti esclusivamente ad uno o più centri della nostra Regione, perché la non certezza di collegamenti rapidi e continui confina spesso paesi distanti tra loro non molti chilometri e li rende, nel quotidiano divenire delle cose, entità e luoghi difficilmente raggiungibili.

Siamo convinti soprattutto che lo sviluppo dell'economia, la vera liberalizzazione dei mercati siano fortemente dipendenti dalla quantità e dalla ripetitività costante delle interrelazioni con la penisola e quindi con il resto dell'Europa. Ecco perché la stessa evoluzione della società civile impone il riconoscimento da parte dello Stato di almeno questo principio fondamentale, cioè che il movimento delle persone e delle merci da e per la Sardegna e all'interno dello stesso territorio isolano debba potersi svolgere nelle stesse condizioni e con gli stessi costi coi quali avviene nel resto della penisola. Questo movimento di merci e passeggeri dev'essere anche possibile attuarlo alle identiche condizioni e con gli identici costi che esistono tra regione e regione della penisola. La conseguenza immediata di questo è che il servizio dei trasporti e dei collegamenti interni ed esterni deve essere innanzitutto considerato dallo Stato e dalla Regione come un servizio pubblico autentico ed avere connotazioni precise e caratteristiche giuridiche e normative ben definite. Da ciò deriva l'esigenza

pratica di ottenere un quadro esauriente del movimento merci e passeggeri da e per la Sardegna e all'interno della Sardegna stessa, affinché tutte le attività economico-sociali dell'isola trovino concreta applicazione nelle modalità di intervento e di realizzazione di questo principio della continuità territoriale, che teoricamente può essere un concetto onnicomprensivo ma che ha proiezioni interne ed esterne alla nostra isola estremamente importanti.

Questa questione della continuità territoriale infatti è una questione sarda, punto nodale da risolvere non solo per progredire ma per sopravvivere, tanto dal punto di vista del rafforzamento e potenziamento della nostra economia, quanto per bloccare e sconfiggere la tendenza a rimandarci verso tempi che riteniamo definitivamente tramontati.

Ritengo inoltre che un ruolo primario per condurre a buon fine questa fondamentale, basilare operazione di accettazione del principio della continuità territoriale debba necessariamente passare attraverso la Regione e porsi non come elencazione di doglianze ma come problema nazionale. E' una battaglia che ci deve coinvolgere tutti, perché significa vincere tutti insieme la sfida per garantire alla nostra isola, che è parte integrante del paese, quell'allineamento ormai non più ritardabile nel tempo verso una qualità della vita e uno sviluppo economico e sociale pari al resto del paese e dell'Europa. Noi perciò intendiamo riaffermare il concetto della continuità territoriale che deve essere visto nella sua interezza e nella sua interezza affrontato e risolto. Il che significa sostenere che tutto può essere fatto, sia pur gradualmente, a patto che esista un minimo di coesione di impostazione politica e quindi una volontà generale espressa nelle dovute sedi, ma soprattutto in questa assemblea regionale, perché questo principio è entrato ormai definitivamente nel patrimonio di tutti i sardi, è divenuto momento coincidente di una stessa rivendicazione, quella cioè di coloro che non accettano più una condizione mortificante di penalizzazione di fatto rispetto al resto del Paese. Il nostro diritto di sentirci partecipi attivi della vita nazionale è elemento

sostanziale di verifica della volontà politica del Governo nazionale, che è stata espressa nella visita del presidente Craxi del 3 aprile, e di quella regionale, che deve porsi quale obiettivo primario e sostanziale quello di eliminare sacche più o meno antiche di chiare discriminazioni, sia nei riguardi dell'intera isola sia, all'interno dell'isola, di quelle comunità che sono vere e proprie altrettante isole geografiche (alludo soprattutto a La Maddalena e a Carloforte).

Parlavo di volontà del Governo nazionale e di quello regionale, giacché la Regione sarda ha capacità legislativa in materia di trasporti e deve cominciare a farne un uso corretto, secondo quanto lo Statuto le consente, anche se è vero che questo potere deve passare poi attraverso un quadro legislativo e normativo nazionale. L'interesse però dello Stato e della Regione sono certamente coincidenti e si devono muovere in sintonia nell'interesse generale del Paese, perché un problema risolto per la Sardegna è risolto per l'intera comunità nazionale. Abbiamo quindi, oltre che siffatte motivazioni che sono prevalentemente di carattere politico, anche da proporre soluzioni operative, quali sono emerse da una serie di convegni che si sono svolti nella nostra isola, sia ad iniziativa degli Enti locali (principalmente le Province), sia anche di associazioni. Le linee entro le quali bisogna muoversi possono essere anche indicate in termini operativi e così riassunte: riguardano il problema delle tariffe ferroviarie, aeree e marittime differenziate; l'uso di mezzi e di materiali adeguati alle tecnologie più avanzate, non solo per i passeggeri ma anche per i mezzi gommati, per i mezzi ferroviari, per i mezzi aerei e marittimi; l'ammodernamento delle strutture portuali, aeroportuali e ferroviarie (qui esiste un piano dei porti che bisognerà completare, per il quale è necessario che la Regione si muova per l'inserimento dei finanziamenti nei piani governativi); l'adozione di vettori con grande capacità di trasporto, anche se vanno dimensionati alla domanda regionale...

(Interruzione del presidente Melis).

Sto leggendo troppo in fretta, ma — dico — abbiamo venti minuti. L'approvazione infine di un progetto regionale proiettato verso una ragionevole previsione del traffico, basato sulla capacità di mercato del movimento passeggeri, auto e merci, sia all'interno dell'Isola che per la Sardegna, con un bilancio apposito da concordare con il Governo, che sia sufficiente a rilanciare il settore dei trasporti. Bisogna, io credo, coinvolgere in questo piano generale gli Enti locali, principalmente le Province, nella gestione dei bacini di traffico, nella gestione degli aeroporti e dei porti, e questo a dimostrare che il concetto di continuità territoriale non è più uno *slogan*, ma al contrario una necessità vitale saldamente entrata nel modo di pensare di tutti noi, e diventata un problema politico di fondamentale e determinante rilevanza, perché è uno dei nodi storici ancora da sciogliere che in parte ha strozzato la nostra economia e ne ha impedito uno sviluppo equilibrato.

Lasciare l'isola o arrivarci costituisce sempre un'ardua impresa, così come gravi problemi sussistono se si tratta di trasportare le merci, anche per l'inadeguatezza delle strutture portuali, ferroviarie e aero-portuali. L'unica risposta a questo grave stato di cose può essere data, come abbiamo sempre ritenuto, soltanto con la piena applicazione politico-amministrativa del principio della continuità territoriale, principio che va visto come attivazione di un sistema integrato e omogeneo di interscambio merci-passeggeri tra aree diverse e tra mezzi diversi di collegamento. Sistema che peraltro può fare perno sull'invidiabile posizione di centralità geografica e fisica che la Sardegna occupa nel bacino del Mediterraneo occidentale, posizione che è bari-centrica fra il Nord Africa ed il centro dell'Europa e che è praticamente equidistante tra la Penisola, la Spagna e la Francia meridionale. E questa centralità mediterranea non deve più continuare ad essere per la Sardegna un pesante *handicap* socio-economico, piuttosto che una naturale e fortunata posizione di privilegio per inserire la nostra isola nel suo insieme e mediante le proprie specifiche e settoriali infrastrutture nelle grandi correnti di traffico, non solo nazionale, ma internazionale.

Trasporti e continuità territoriale diventano quindi componenti fondamentali e basilari di uno sviluppo programmato e strettamente attinente alla nostra realtà. E' necessario che questo venga sostenuto con forza da tutti, perché questo riconoscimento avvenga nel più breve tempo possibile, riconoscimento vero e proprio del concetto di continuità territoriale (come in parte è già avvenuto ma non applicato), riconoscimento che troverebbe risposta nel potenziamento naturale delle linee di collegamento sia marittimo che aereo, nell'ammodernamento delle strutture portuali e aero-portuali, nell'eliminazione dell'attuale graduatoria di precedenza per il trasporto a carro completo, nell'equiparazione delle tariffe marittime a quelle ferroviarie peninsulari per il trasporto dei passeggeri, dei veicoli e delle merci, in guisa che diventi norma considerare come criterio di paragone la distanza virtuale esistente tra la Penisola e la Sardegna. Occorre inoltre procedere alla riforma dei servizi portuali e aero-portuali, nel contesto di una revisione generale e più giusta per la Sardegna degli oneri doganali e di tutti quegli altri oneri impropri che gravano su questa isola.

Vanno peraltro riviste le norme che impediscono di fatto sulle linee aeree da e per la Sardegna quelle riduzioni tariffarie applicate, per converso, sulle stesse identiche tratte chilometriche peninsulari. Qui io voglio anche ricordare la nostra interrogazione numero 20 che riguardava il costo della tratta Cagliari-Alghero, che l'Alitalia aveva fissato, credo, senza consultare la Regione, in 72 mila lire, come pure occorre che la Regione intervenga perché venga ripristinata la linea diretta Cagliari-Torino e l'inclusione della tratta Cagliari-Alghero tra quelle che trovano particolari agevolazioni. Questa è l'interrogazione numero 20, che, credo, nella sua semplicità, non ha neppure necessità di essere illustrata.

Comunque riprendiamo il discorso sulla continuità territoriale, che deve però significare insieme alle cose che ho detto anche la realizzazione del piano previsto dalle Ferrovie dello Stato relativamente al raddoppio dell'intera rete ferroviaria sarda, con le opportune e necessarie rettifiche; l'immissione nelle rotte da e per la Sardegna di traghetti tutto merci per il trasporto

dei prodotti della nostra isola, che sono prodotti agricoli e sono prodotti anche di altri comparti produttivi; la predisposizione di un programma da realizzare in tempi non lunghissimi (come è avvenuto in passato per la strada statale Carlo Felice), per l'ammodernamento della rete viaria senza distruggere il territorio, come sta avvenendo in alcune zone, che appaiono saccheggiate dai lavori stradali che si stanno facendo. Abbiamo preoccupazioni per l'assenza di decisioni da parte della Giunta regionale, sia nei momenti di formazione degli aumenti tariffari che ci sono stati, sia quando si approntano programmi che concernono i collegamenti interni ed esterni per la Sardegna, sia quando si tratta di scegliere tipi di vettori, sia quando si dovrebbero ottenere garanzie di trasporti alternativi in presenza di un qualsiasi tipo di vertenza, come sosteneva il collega Falchi, come pure io credo. E qua riprendo una tesi cara al collega Baghino: non si può rinunciare ad avere nella società Tirrenia una rappresentanza consona al volume di traffico da e per la Sardegna, una presenza almeno proporzionale (non dico totale, come sostiene qualcuno) nel consiglio di amministrazione della Tirrenia stessa. Il presupposto però, perché tutto questo possa accadere, è che la Giunta regionale persegua il principio della continuità territoriale, perché senza una pronta e pratica accettazione di questo principio non può aversi un miglioramento complessivo dell'economia e della vita dell'intera isola.

Noi stasera, questo pomeriggio, aspettiamo la risposta dell'assessore Ferrari, per capire se effettivamente si vuole riprendere, almeno su questo argomento... O del Presidente, chiedo scusa, non so chi mi risponderà, non so se risponderà il Presidente o l'Assessore, io mi sono rivolto forse impropriamente, chiedo scusa, Presidente, attendiamo la risposta di stasera per capire se si vuole riprendere, dicevo, almeno su questo argomento, un discorso comune che riguarda tutti, maggioranza e minoranza, e sul quale ci sono state in passato significative convergenze. Noi ci auguriamo che cessi il silenzio della Giunta regionale, e che si intraprendano iniziative valide per l'avvio a soluzione di uno dei nodi storici della nostra isola.

PRESIDENTE. Per illustrare l'interpellanza numero 64, ha facoltà di parlare l'onorevole Murru.

MURRU (M.S.I.-D.N.). Continuità territoriale! E' il solito discorso, ormai quasi stonato come i ritornelli da strapazzo che cantano i menestrelli sotto i portici delle grandi città. Ma a noi non deve apparire così! Il problema della continuità territoriale, annesso alla problematica dei trasporti, è un po' come la storia, ormai vetusta, della zona franca. Dobbiamo ragionare su questo problema, Presidente, tenendo conto soprattutto dell'aspetto economico e dell'aspetto sociale. E allora qui bisogna smetterla con il gioco del rimpiazzino, col gioco del ping pong: la pallina ce la stiamo rimbalzando non solo tra Regione e Stato, quindi amministratori della Regione e amministratori governanti dello Stato italiano, ma ce la stiamo rimbalzando qui nel Consiglio regionale da un gruppo all'altro, da una Giunta all'altra, facendola rimbalzare così da un anno, da una legislatura, da un decennio all'altro senza porre l'accento vivo su questi problemi.

Ho voluto abbinare il discorso al problema della zona franca perché è un problema che ha non solo riflessi, ma anzi discende dalla situazione economica nazionale e quindi regionale, per cui nello stesso modo si deve ragionare per quanto attiene al grosso problema dei trasporti. E allora, se dobbiamo ragionare tenendo conto della situazione economica, dobbiamo dire che la Giunta non ha né volontà politica né potere per risolvere questo problema; perché il problema, Presidente, signori della Giunta, colleghi del Consiglio regionale, è un problema eminentemente collegato ad una situazione nazionale dalla quale non possiamo assolutamente prescindere. Se la continuità territoriale noi della Sardegna la continuiamo a reclamare senza tener conto, ecco, del principio economico che segue lo Stato, che segue il Governo italiano (e non può non essere così) non la otterremo mai; perché alla pari della Sardegna la continuità territoriale può chiederla qualsiasi regione, soprattutto le regioni del Meridione, che sono nelle condizioni economiche di cui poco fa ha parlato an-

che il mio collega. E allora noi dobbiamo accentrare il problema cercando di attrarre l'attenzione dei responsabili governativi sulla questione sociale; e dobbiamo puntualizzare il problema della continuità territoriale come costo sociale, sennò non ne caviamo un rigo.

Noi continuiamo a discutere della continuità territoriale, qui ci sono i 4 progetti di legge presentati dai vari gruppi, compreso il gruppo del Movimento Sociale Italiano; tutti individuano come uno dei problemi principali, per quanto riguarda i trasporti della Sardegna, la continuità territoriale. Ma noi, è da sempre che ribadiamo questo concetto, poniamo l'accento sulla questione sociale. Se insistiamo nel voler far considerare al Governo, data la posizione particolare della Sardegna, non soltanto geografica ma anche economica, che deve accollarsi la differenza del costo da e per la Sardegna come onere sociale a carico dello Stato, allora il problema, il dilemma o il quesito che si pone al Governo è questo: vi è una ragione perché la Sardegna abbia un trattamento diverso? Diversamente noi stiamo continuando a fare pura demagogia.

Ma, signor Presidente, onorevole Assessore, il problema dei trasporti così come è detto nella nostra interpellanza è molto più vasto e più complesso. Certo il Consiglio regionale non è digiuno di questo pasto politico; ne abbiamo discusso a iosa in altre occasioni; abbiamo addirittura pomposamente convocato riunioni apposite nelle commissioni, siamo andati pendolando nella penisola, siamo andati serpenteggiando lungo le strade della Sardegna con la commissione dei trasporti venuta appositamente due, tre volte qui nella nostra isola, e quindi questo problema lo abbiamo dibattuto più volte. Però, data l'occasione, è bene ribadire dei concetti di fondo sul problema dei trasporti, perché discuterne così, tanto per fare chiasso, non serve a nulla. Il rumore delle parole è solo rumore! Ha ragione colui che dice che non val tanto la cultura, la preparazione, la concezione e la concretezza delle idee politiche quanto il chiasso e il "vuotismo"; basta colpire l'attenzione degli sprovveduti. Basta essere demagogici, basta essere come

un poeta del Marino: far chiasso ma senza contenuto poetico. L'essenziale è colpire l'attenzione di chi ascolta! Allora approfondiamolo, il discorso: il problema dei trasporti, poiché è un problema regionale, sì, ma non può essere disgiunto dal grosso problema nazionale, noi lo dobbiamo esaminare globalmente. Su questo problema (come su tutti i problemi, del resto), noi del Movimento Sociale Italiano riteniamo di non essere secondi a nessuno, perché non solo abbiamo fatto degli appositi convegni, riunioni, conferenze all'interno della nostra organizzazione politica e della nostra organizzazione sindacale, ma abbiamo partecipato attivamente, dando il nostro modesto contributo in tutte le riunioni. Qui si son fatte delle grosse conferenze a livello regionale: io ricordo la grande, pomposa conferenza nazionale sui trasporti dell'ottobre del 1978; qui sono venuti diversi ministri a illuderci per risolvere il problema dei trasporti. Però tutto a livello superficiale; mi pare che, al di fuori del costosissimo problema degli aliscafi o di quella linea che oramai dura da dieci anni (l'elettrificazione del piccolo tronco Cagliari-Decimo), mi pare, dicevo, che altri problemi sostanziali in Sardegna non ve ne siano.

Non si è neppure dato inizio allo smantellamento di quella scandalosa linea del fatiscante trenino delle complementari che ancora oggi, 1985, viaggia nelle principali arterie e vie della capitale della Sardegna. Non si vuole risolvere il problema dei trasporti che ci interessa, né in senso positivo e neanche in senso negativo. E allora, poniamoci il problema: perché? Io dico che il problema va affrontato tenendo conto della posizione strategica di ordine economico e sociale, che la Sardegna dovrà assumere nel contesto delle regioni della Penisola. In relazione quindi ai ruoli, ai piani e ai programmi, che non possono essere disgiunti: primo, dal tipo di economia che dobbiamo e intendiamo sviluppare in tutte le regioni d'Italia e in Sardegna in particolare; secondo, dall'assetto territoriale in relazione all'economia interna. Mi spiego: se dobbiamo sviluppare l'agricoltura moderna industrializzata (quindi non solo

finalizzata alla produzione ma anche alla commercializzazione e quindi al trasporto), dobbiamo impostare l'assetamento territoriale, e quindi sviluppare i bacini di traffico all'interno della Sardegna, tenendo conto di una ristrutturazione complessiva. Perché se dobbiamo accantonare, non pensare più all'industria della petrolchimica, ecco, un sistema di trasporti diverso si deve necessariamente adottare in Sardegna, perché per poter non solo produrre, ma commercializzare il prodotto dell'agricoltura, è necessario naturalmente adottare dei bacini di traffico e dei mezzi di trasporto navali ed aerei veloci a seconda del tipo di produzione e di commercializzazione che noi dobbiamo adottare. Sto cercando di suggerire determinati argomenti per quanto riguarda l'assetto del territorio.

Poi, l'altro, terzo ed importante problema è quello dei rapporti col Governo centrale, il quale sempre in relazione alla programmazione nazionale, non dimentichiamolo, perché ho parlato di rapporti e di ruolo della Sardegna nel contesto delle altre regioni della Penisola, ecco, dicevo, in relazione alla programmazione nazionale e nel quadro dell'economia generale il Governo deve coordinare non solo le esigenze ma anche i finanziamenti in favore delle regioni. E in questa sede, non possiamo non ribadire che le esigenze maggiori per un'infinità di ragioni le ha il Mezzogiorno e la Sardegna in particolare. Ecco, io ho ascoltato i colleghi che mi hanno preceduto, sicuramente l'Assessore da par suo ci risponderà dicendo che tutto l'impegno di questa Giunta, come è avvenuto per le Giunte precedenti, sarà per dedicare maggiore attenzione, per spronare non solo i colleghi del Consiglio, ma anche i colleghi che siedono nei banchi del Parlamento nazionale, per cercare di ottenere il possibile dal Governo. Ma qui ci stiamo giocando con le parole ormai da decenni! Io, che dal '74 siedo in questi banchi, posso dire che sul problema dei trasporti siamo tutti d'accordo, abbiamo firmato ordini del giorno all'unanimità, non c'è una virgola di disaccordo se non per aspetti particolari. Io, per esempio, non è che sia molto d'accordo (ne parleremo quando sarà in discussione la legge) sul problema del finanziamento per gli aliscafi, però è un aspet-

to particolarissimo, ma nel complesso per la problematica dei trasporti mi pare che siamo tutti d'accordo.

Però, parliamoci chiaramente, un conto è continuare ad illudere l'opinione pubblica, altro conto, Assessore, è affondare il ragionamento su questioni concrete, come quelle che molto modestamente sta enunciando il Movimento Sociale Italiano. Non ne usciamo perché il Governo (e qui ecco il riferimento mio all'inizio) deve sciogliere il nodo, un nodo di ordine economico, e allora si discute sotto quell'aspetto e non la spunteremo mai, perché non potremo mai, tenendo conto dell'onere economico che ne deriva allo Stato per la Sardegna, non potremo mai ottenere quello che stiamo chiedendo, a cominciare dalla continuità territoriale. Se invece, anche sotto l'aspetto economico, si tiene conto della fine che deve fare la Sardegna, qual è il ruolo sul piano dell'economia che la Sardegna deve assumere nel contesto dello Stato e del territorio nazionale, cosa dobbiamo fare? Dobbiamo continuare a giocherellare con la petrolchimica o dobbiamo impostare un programma serio di sviluppo economico attraverso lo sfruttamento delle risorse naturali? Perché se dobbiamo cominciare a parlare il linguaggio dello sfruttamento delle miniere della Sardegna, è chiaro ed evidente che si impone anche tutto un altro sistema di trasporti, perché per trasportare il carbone di Carbonia, per esempio, al porto di S. Antioco, bisogna ripristinare tutto un nuovo sistema di trasporti (ferroviario, su strade, su mezzi gommati). Ma bisogna porselo, il problema! Se invece dobbiamo andare avanti all'insegna dell'improvvisazione, se dobbiamo andare avanti con uno Stato assistenziale, che deve tirare la carretta e sborsare migliaia di miliardi ad ogni tornata parlamentare dalle casse dei cittadini, lavoratori, dipendenti o autonomi che siano, che deve continuare con la Cassa integrazione guadagni, allora il discorso non si pone, perché di sviluppo economico non si tratta, e ancora meno dello sviluppo delle risorse economiche della Sardegna. E allora andiamo avanti così.

Allora impostiamo il discorso almeno per il trasporto navale, per il costo dei passeggeri, per

la continuità territoriale. Lo avevamo detto, lo abbiamo detto nella legge nazionale, lo ribadiamo anche oggi, perché qui attraverso tutta la documentazione, nella modesta relazione (che poi molto modesta non è stata, se è stata apprezzata dallo stesso Presidente di quella Conferenza nazionale del 1978, alla quale io ho partecipato), vi è tutto un dettaglio del costo a chilometro; facendo dei raffronti con le linee ferroviarie della Toscana, rispetto al costo delle linee ferroviarie della Sardegna, ecco, noi diciamo che il costo via mare deve essere pari al costo ferroviario. Ma, ripeto, è un discorso che si accentra su principi di ordine sociale, per i quali il Governo deve avere una diversa considerazione. Ecco, impostato il problema così, non è semplice, perché sarebbe molto facile a tutti quanti noi (ormai, non siamo più novelli, il problema lo abbiamo studiato, lo abbiamo sminuzzato nei suoi vari aspetti abbastanza particolareggiati), ecco, facilissimo sarebbe per tutti, anche per me, cominciare a discutere, fare una analisi di questo settore, di quell'altro, di tutti i collegamenti interni ed esterni. Ma qui il problema è un problema di fondo: noi abbiamo cercato di dare sempre dei suggerimenti concreti per uscire da questa *impasse* sui trasporti della Sardegna. E allora il piano organico che è nel grosso disegno di legge per il piano dei trasporti regionali, mi auguro che non faccia la stessa fine del piano sanitario regionale. Ne parleremo quando tra una decina di giorni se ne discuterà, stiamo attenti anche qui...

PRESIDENTE. Onorevole Murru, l'avverto che sta per scadere il tempo regolamentare.

MURRU (M.S.I.-D.N.). Presidente, siccome il problema è molto serio, io la accontento subito, ma l'orologio ce l'ho anch'io e qualche collega ha superato il suo limite.

PRESIDENTE. Onorevole Murru, la prego, io ho preso nota del tempo di tutti i colleghi, sono rimasti tutti abbondantemente al di sotto del tempo regolamentare.

MURRU (M.S.I.-D.N.). Volevo richiamare l'attenzione sul piano dei trasporti regionali. Anche qui stiamo attenti, perché gli anni passano. Dal '78 al 1985, Assessore, il famoso libro bianco del Ministro dei trasporti non si è modificato di una virgola, però le situazioni sono notevolmente cambiate, e allora stiamo attenti a non fare incidere il piano sardo dei trasporti su una realtà che è completamente diversa. Son passati sette anni e in sette anni di passi se ne son fatti, in senso negativo per noi, in senso positivo per altre regioni. Ecco, occorre rivedere un po' tutta la situazione e, alla luce di questa situazione, dobbiamo tenere sempre conto della grossa importanza che i trasporti assumono in Sardegna.

Un'ultima osservazione e ho concluso. Io non sono molto d'accordo con i colleghi di altri settori quando fanno ricadere la colpa per quanto riguarda gli scioperi, per quanto riguarda determinate coincidenze con le festività (di cui è oggetto anche la nostra interpellanza), sui lavoratori, perché l'Assessore dei trasporti e anche il Presidente della Giunta hanno il dovere di evitare quelle vertenze sindacali, che sfociano negli scioperi, che poi hanno conseguenze negative per quanto riguarda i trasporti in Sardegna proprio in quei periodi. Non bisogna aspettare, quindi, ma sollecitare il Governo perché i contratti, le normative, gli accordi sindacali e le richieste dei lavoratori, in un senso o nell'altro risolte, si discutano ed approvino in tempo utile.

PRESIDENTE. Onorevole Murru, sta parlando da ventidue minuti. Anche per accordi intervenuti in sede di Conferenza di capigruppo, sono costretto a sollecitare la conclusione della illustrazione dell'interpellanza.

MURRU (M.S.I.-D.N.). Nient'altro, Assessore, se non ricordarle che c'è da mettere un po' d'ordine nelle varie aziende di trasporto della Sardegna, a cominciare dall'Azienda regionale, dall'Azienda consortile di Cagliari, di Sassari e adesso anche di Oristano. Vi è una dispersione del patrimonio, una cattiva gestione e una pessima amministrazione anche per quanto riguarda il personale. Non dimentichiamo che l'ARST

è un'azienda della Regione e allora anche il personale normalizziamolo, inquadrandolo nell'organico della Regione, così sarà più sorvegliato, sarà, se necessario, più disciplinato, sarà più coerente e più responsabilizzato verso quelli che sono gli interessi generali dell'azienda, e quindi dell'economia della Sardegna per questo grosso problema.

PRESIDENTE. Per illustrare l'interpellanza numero 79 ha facoltà di parlare l'onorevole Sciolla.

SCIOLLA (P.C.I.). Signor Presidente, colleghi consiglieri, nell'illustrare l'interpellanza del Gruppo comunista sul problema dei trasporti, io non riprenderò tutti i vari circostanziati aspetti della problematica dei trasporti, e l'importanza che per la Sardegna tale problematica riveste, perché siamo convinti che essa sia talmente nota che parlarne e ripeterne gli aspetti più salienti possa persino rischiare di apparire come luogo comune o, per contro, portare sul tavolo della discussione un argomento che si ponga, magari strumentalmente, l'obiettivo (a seconda delle collocazioni politiche del momento) o di richiamare l'argomento per farne oggetto di pura e semplice contestazione e rivendicazione critica nei confronti di chi ha oggi le responsabilità di governo o di richiamarlo come elemento di attribuzione di responsabilità nei confronti di chi il governo ha esercitato ai vari livelli sino ad oggi.

La nostra interpellanza, nel richiamare alcuni degli aspetti preminenti della problematica dei trasporti, li richiama pur essendo noi consapevoli del fatto che ogni collocazione politica di fatto non può prescindere mai da valutazioni anche funzionali della propria collocazione di governo e di opposizione, ma nasce soprattutto dall'intendimento di sottolineare alcune scadenze e opportunità di grande rilievo che il momento offre appunto, come occasioni rilevanti per la Sardegna e che vanno colte e valorizzate onde trarne i maggiori benefici possibili per la nostra Isola. Non richiamerò quindi in specifico tutti gli aspetti (d'altra parte l'hanno fatto anche direi egregiamente un po' tutti i colleghi che mi

hanno preceduto) sull'inadeguatezza del numero dei mezzi, sul problema delle tariffe, sui periodi critici, oltre all'esigenza di coordinare i vari sistemi interni di trasporto, sistemi interni all'Isola, perché ciò che conta e ciò che mi preme di sottolineare non è appunto una meticolosa disamina, ma la precisazione dell'intendimento politico dal quale vogliamo partire nell'affrontare questo problema.

La prima e più importante occasione, praticamente quella che può riassumere e collegare le altre, è data dall'avvio della fase propositiva del piano generale dei trasporti, così come previsto dalla legge 245 dello scorso anno. E' evidente che l'elaborazione del piano e la sua formulazione finale rivestono e rivestiranno per la Sardegna una importanza fondamentale, oerei dire, importanza per la nostra regione non paragonabile a nessun'altra Regione italiana. E' questo infatti lo strumento che più di ogni altro potrà consentire alla Sardegna di fare dei propri problemi legati all'insularità un problema di rilevanza nazionale, in quanto tale da assumere in carico per l'intera comunità nazionale. Non sarà, ce ne rendiamo conto, un compito facile per la Sardegna, ma questo è l'obiettivo da perseguire, scontando in partenza anche resistenze, anche opposizioni da parte sia del potere centrale sia di zone o regioni italiane economicamente più forti e che cercheranno presumibilmente di far valere questa loro maggiore forza a proprio vantaggio in fase di elaborazione del piano stesso.

Sul piano di confronto su entrambi i fronti, sia nei confronti del Governo centrale, sia delle zone e regioni d'Italia economicamente più forti, partiamo oggi in linea di principio da posizioni meno sfavorevoli alle richieste della Sardegna; in linea di principio, dopo periodi neanche molto lontani in cui da parte del Governo centrale è stato respinto il principio qui richiamato da tutti gli interventi della continuità territoriale. Questo principio risulta oggi accettato e sottoscritto proprio dal Governo centrale con atto pubblico, anche questo da tutti i colleghi richiamato, un atto pubblico siglato durante una visita ufficiale in Sardegna da parte del Governo.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PIRETTA

(Segue SCIOLLA). Si tratta certo, al momento, di un semplice riconoscimento di principio, che va verificato alla prova dei fatti, ma a nessuno sfugge quanta strada abbia da compiersi tra l'enunciazione di un principio e la sua reale applicazione negli strumenti operativi. Se il presupposto che spinge a discutere della problematica è forse quello puramente strumentale, direi che il protocollo Stato-Regione dell'aprile scorso, ove è ufficialmente riconosciuto dal Governo centrale il principio della continuità territoriale, sarebbe utile soprattutto a chi, trovandosi allora al governo regionale, ha ottenuto un riconoscimento formale fin troppo facile, esclusivamente formale, direi, e trovandosi oggi all'opposizione, tende solo a farne uso per pretendere, da parte di chi oggi governa la Regione stessa, l'attuazione concreta da rivendicare nei confronti del Governo nazionale.

Ma io voglio escludere l'esistenza di un tale intendimento, per lo meno l'aspetto prevalente di questo intendimento; preferiamo partire dal presupposto che il problema dei trasporti, come problema vitale della Sardegna, della sua economia, del suo sviluppo sia inteso nelle varie forze politiche democratiche rappresentate in questo Consiglio come problema di tutti i sardi, da porre in termini di problema nazionale e come tale da risolvere anche contrattualmente con le altre realtà territoriali del paese e soprattutto del Governo centrale. L'aspetto contrattuale, peraltro (per questo come per altri settori vitali della vita regionale), è dato come imprescindibile dalle varie forze politiche regionali per motivi evidenti richiamati anche stasera. Si pensi ad esempio alla ripartizione del fondo nazionale dei trasporti, che viene richiamato nella nostra interpellanza e sul quale è necessario ottenere criteri che avvantaggino, più che nel passato, le regioni più deboli e tra esse la Sardegna. L'avvio della fase propositiva del piano generale dei trasporti offre alla Sardegna un'occasione da valorizzare in seno al Comitato interministeriale, istituito appunto nell'agosto scorso, comprendente anche cinque rappresentanze regionali e presente il rappresentante della Sardegna. Non è certo no-

stro intendimento concepire tale presenza sarda in seno al comitato come semplicemente finalizzata alla rivendicazione di esigenze esclusivamente della nostra regione, in quanto ne risulterebbe distorto lo spirito di rappresentanza regionale in seno al comitato stesso. Ma certo è che tale presenza va intesa come rappresentanza significativa delle regioni deboli del Paese; e date le peculiarità della nostra regione, direi quasi rappresentanza emblematica. Si prospetta un periodo in cui possono maturare decisioni importanti e possono maturare in senso positivo per la Sardegna, tenuto conto del riconoscimento, almeno in linea di principio, come sopra ricordavo, delle peculiarità che il problema trasporti riveste per la nostra isola. Potrei citare qui, oltre al riconoscimento da parte del Governo nazionale del principio di continuità territoriale, la risoluzione del Parlamento europeo nell'83 in seguito alla relazione Cardia.

In questo quadro si devono o si dovranno collocare l'attività attuale e futura della Giunta regionale. Ci riferiamo al piano regionale dei trasporti, ancora in fase di elaborazione, che noi richiamiamo nella nostra interpellanza e riguardo al quale io concordo col collega Falchi sul fatto che è opportuno stabilire dei tempi di esitazione del piano stesso; e concordo soprattutto, però, anche sul fatto che non è certo a questa Giunta o a questo assessore che vanno addebitati i ritardi in questo senso. Dicevamo che si prospetta un periodo di particolare importanza per le decisioni da assumere e per le prospettive che ne deriveranno. Perciò abbiamo ritenuto opportuno dare rilievo al problema portandolo all'attenzione della Giunta regionale e del Consiglio, consapevoli come siamo che questo terreno costituisce uno degli aspetti più impegnativi e qualificanti dell'attività di questa Giunta e del suo programma autonomistico. E consapevoli pienamente delle difficoltà non lievi, che pure tale impegno comporta, difficoltà non di oggi, come giustamente riconosceva l'esponente anche non della maggioranza, che costituiscono parte di tanto rilievo nella questione sarda. Confidiamo altresì che sulle affermazioni della minoranza che abbiamo sentito stasera, nell'illustrare la propria interpellanza, col richiamo a presunte as-

IX LEGISLATURA

XXVIII SEDUTA

12 MARZO 1985

senza da parte dell'attuale Giunta (che, potremmo dire, per l'entità dei problemi sollevati dalla stessa minoranza nel proprio intervento potrebbe tendere anche a nascondere responsabilità di precedenti lunghi periodi con responsabilità dirette di governo), confidiamo, dicevo, che su queste considerazioni prevalga la consapevolezza, pure richiamata nell'intervento del collega democristiano, che l'entità dei problemi sia tale che va affrontata certo in prima persona da chi svolge funzioni di governo, ma è indubbio che risulta comunque importante l'impegno di tutti.

PRESIDENTE. L'assessore dei trasporti ha facoltà di rispondere.

FERRARI, *Assessore tecnico dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli consiglieri regionali, l'argomento che è stato trattato questa sera è certamente più ampio di quello che sembrava preannunciato nella presentazione delle interpellanze e delle interrogazioni nella loro forma scritta. Ma, evidentemente, non posso esimermi dall'affrontare un tema di così larga portata che si identifica, praticamente, nella manovra, nella gestione, nella politica dei trasporti, attraverso l'elaborazione, la proposta del piano regionale dei trasporti. Il motivo principale che è stato da tutti gli oratori richiamato come centrale della politica del piano è quello della continuità territoriale. In realtà questo è un argomento non nuovo: è stato ricordato da tutti nella discussione in quest'aula e in genere negli ambienti culturali, politici e sindacali che in Sardegna se ne sono occupati in varie riprese. Ed è un argomento non nuovo, direi, nel senso che di questo argomento in realtà se ne era già occupato il legislatore nazionale quando ha approvato la legge 588 del 1962. In quel momento il principio della continuità territoriale veniva affermato, anche se in forma riduttiva, come principio da realizzarsi nella tratta marittima Golfo Aranci-Civitavecchia, con un vettore che si proponeva in quel momento per la prima volta (erano le Ferrovie dello Stato) e con l'affermazione della tariffa differenziale, pur se que-

sta tariffa veniva evidentemente in quel momento attribuita soltanto alle merci, e non ai passeggeri, e alle merci trasportate su carro (successivamente poi su autocarro, sempre nel vettore delle Ferrovie dello Stato).

Già da quel momento praticamente in qualche misura veniva affermato il principio che la continuità territoriale via mare, che riguardava soprattutto le realtà insulari, doveva essere stabilita attraverso una relazione di eguaglianza, una sorta di equazione tra trasporto marittimo e trasporto terrestre. Il trasporto marittimo doveva in qualche misura essere rapportato, ragguagliato, al trasporto terrestre o ferroviario o stradale. E quindi le tariffe del trasporto marittimo dovevano essere commisurate e calcolate come se al posto del mare ci fosse la ferrovia o la strada. Il principio evidentemente è questo, che nella sua concretizzazione rappresenta indubbiamente una riduzione del tema e che d'altro canto, però, è stato così realizzato anche in altri paesi, soprattutto della CEE, nei riguardi del collegamento tra le isole e i paesi di appartenenza. La Francia tratta così i problemi dei collegamenti con la Corsica, adottando un principio di continuità territoriale ispirato proprio a questi criteri. E' fortemente protezionistico, direi, nei confronti dell'economia isolana; debbo dire però che su questo argomento sia la pubblicistica sia la stessa ricerca scientifica non sono totalmente d'accordo, e devo dire che proprio in questo periodo si sta rivelando l'interesse degli organi comunitari verso la precisazione del principio della continuità territoriale, per cercare di dare a questo principio una definizione evidentemente più operativa, più concreta, più attagliata alle finalità alle quali si vuole rispondere con l'adozione del principio stesso. Parlare di continuità territoriale senza individuare esattamente attraverso quali metodi, quali strumenti o quali metodiche questo principio deve essere poi concretizzato, evidentemente ha poco significato.

Ed è per questo motivo che di continuità territoriale ovviamente si parla soprattutto nei confronti delle isole, e del loro rapporto con il mondo esterno; io su questo, devo dire, sono relativamente in disaccordo, sono molto più d'accordo con quanto l'onorevole Montresori di-

ceva poc'anzi, e cioè che di continuità territoriale si debba parlare non soltanto nei confronti dei collegamenti esterni, ma anche dei collegamenti interni. Ma dico, siccome la rilevanza dell'argomento in questo momento sta interessando gli organi comunitari soprattutto nei confronti del rapporto di collegamento isole-Stati membri della comunità o resto della comunità, resto dell'Europa, è per questo che, dicevo, è stata avviata recentemente un'indagine conoscitiva, alla quale la stessa Regione sarda partecipa direttamente attraverso un suo finanziamento ma anche attraverso un coinvolgimento diretto nell'esplicitazione di questa indagine, affinché venga rapidamente messo in luce lo stato del sistema insulare, del sistema delle isole della comunità europea e si capisca, attraverso una descrizione in termini razionali di questo sistema, quale collegamento possa effettivamente esistere, quale collegamento di natura funzionale possa esistere tra una determinata politica dei trasporti e lo sviluppo dell'isola.

Tutto questo, ovviamente, all'interno di un quadro generale di trasporto europeo che, così come era stato finora proposto dagli organi comunitari, tutto era fuorché indirizzato al rafforzamento delle zone deboli, anzi — al contrario — nel piano proposto risaltavano con enorme evidenza le zone forti dell'Europa centrale, a tutto danno evidentemente delle zone periferiche, che diventavano in quel modo sempre più emarginate. Quest'analisi che si sta avviando in questo momento e dovrebbe concludersi nella prima sua fase probabilmente entro sei o sette mesi, potrebbe dare delle utili indicazioni riguardo agli interventi che dovrebbero essere adottati in modo evidentemente differenziato, perché enormemente differenziata è la tipologia delle isole del Mediterraneo. Non tutte evidentemente sono uguali, non tutte sono considerate allo stesso modo, sia da parte degli organi comunitari, sia da parte degli Stati membri, per i quali evidentemente si porrà il problema di adottare una determinata strategia di sviluppo, e all'interno di questa strategia individuare quali linee fondamentali imprimere al piano dei trasporti dei singoli Stati. Questo problema evidentemente costituisce il cuore del rapporto Stato-Regione, nell'ela-

borazione sia del piano regionale dei trasporti, sia del piano generale dei trasporti, cioè del piano dei trasporti a livello nazionale, il quale piano — è stato ricordato — è nella sua prima fase di elaborazione (non è ancora stata completata la così detta prima fase, quella del piano zero, che deve rappresentare lo stato del sistema nazionale dei trasporti), sia per quanto riguarda le infrastrutture, sia per quanto riguarda i servizi e sia infine per quanto riguarda evidentemente l'analisi della domanda e dell'offerta dei trasporti. Questa operazione sta avendo in questo momento un qualche rallentamento, ma d'altro canto questo rallentamento era prevedibile, perché i tempi imposti dal ministro Signorile alla redazione del piano generale dei trasporti erano così ristretti che non si poteva realisticamente pensare che sarebbero stati rispettati.

D'altro canto, procede parallelamente a questa l'operazione piano regionale dei trasporti. E' un'operazione che questa Giunta ha ereditato dalla Giunta passata, che lo aveva avviato con l'incarico conferito ad una società di consulenza di ingegneria "La Metropolitana milanese", della redazione tecnica del piano regionale dei trasporti, ma già prima di questa era stata adottata una decisione di natura politica riguardo alla manovra che doveva realizzarsi come piano regionale dei trasporti, manovra che individuava tre livelli distinti: un livello di consulenti di primo livello così chiamati, che dovevano affiancare l'opera della Giunta; quello della struttura tecnica, che doveva elaborare tecnicamente il piano regionale dei trasporti; quello di una consulta (che non è stata ancora realizzata, ma lo sarà fra poco) attraverso la quale recepire sia informazioni sullo stato dei diversi sistemi regionali di trasporti, sia l'espressione degli obiettivi riportati dalle diverse istanze politiche e sociali. L'operazione del piano regionale dei trasporti, così come era stata allora impostata, presupponeva un tempo di elaborazione relativamente lungo (era previsto un tempo di elaborazione di un anno e mezzo), che però avrebbe dovuto essere ancora più dilatato perché all'interno dell'operazione ovviamente dovevano essere previsti dei momenti di consultazione, dei momenti

di raffronto, dei momenti di analisi e di sintesi politica, il che significava che questa operazione si sarebbe potuta protrarre almeno per due anni.

Tutto ciò poneva un problema di raffronto, di raccordo col piano generale dei trasporti, che invece, nelle dichiarate intenzioni del Ministro dei trasporti, doveva avere dei tempi molto più rapidi. E allora è per questo motivo che la Giunta ha ritenuto che in qualche misura dovesse essere modificato il ritmo da dare al piano regionale dei trasporti, e non soltanto il ritmo, ma anche le modalità attraverso le quali doveva essere affrontato il piano stesso. Questo per un duplice motivo: sia per il fatto che doveva necessariamente rapportarsi, questa operazione, con quella del piano generale dei trasporti; sia perché certamente è da scontare una certa inerzia che lo stesso piano generale dei trasporti a livello nazionale incontrerà nel coordinamento della spesa tra i vari dicasteri. Il momento del coordinamento, come la nostra esperienza ci insegna (in altre circostanze questo è successo), ovviamente incontra delle resistenze notevoli. Direi che c'è una logica comportamentale dei singoli ministeri che è difficilmente scardinabile nei tempi brevi, quindi è da presupporre che ancora per un certo periodo di tempo le programmazioni settoriali elaborate all'interno dei singoli dicasteri e all'interno delle singole aziende, avranno un peso determinante nell'indirizzo e nella scelta degli investimenti.

Ed è per questo motivo che il piano regionale deve, accettando questa realtà, adottare una strategia di comportamento evidentemente differenziata. Da una parte un tipo di relacionamento col piano generale dei trasporti, che non lo faccia trovare in disaccordo temporale con la formazione dello stesso piano; dall'altra invece deve cercare di stabilire quel contatto e quel dialogo con le singole programmazioni settoriali, che siano le più efficaci possibili, perché nel momento in cui si decidono determinati investimenti, la Sardegna non ne sia esclusa in maniera determinante. E allora, partendo da questa constatazione, da questa convinzione e partendo anche da quanto diceva l'onorevole Montresori poc'anzi (che condivido), cioè il fatto che la continuità territoriale interessa sia

i collegamenti esterni, sia i collegamenti interni, e proprio per il fatto che in questo particolare momento si sta decidendo un investimento estremamente importante per la Sardegna, cioè quello dell'elettrificazione delle Ferrovie dello Stato, per tutto questo sono state prese dalla Giunta, sono state assunte delle iniziative nei confronti del Ministero dei trasporti, e in particolare dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, per riportare all'attenzione lo stesso problema dell'elettrificazione.

Come tutti quanti noi sappiamo, l'elettrificazione in corrente monofase a 25 mila volts della rete ferroviaria della Sardegna era stata inclusa nella legge numero 17 del 1981 con uno stanziamento rilevante, relativamente rilevante rispetto agli altri compartimenti nei quali l'Italia è divisa ai fini ferroviari, e quindi sembrava praticamente che la Sardegna avesse avuto un interesse direi notevole, alla Sardegna fosse stato riservato un forte interesse da parte degli organi centrali di pianificazione. In realtà l'operazione, così come era stata concepita, configurava quasi esclusivamente un interesse della programmazione nazionale, un interesse dell'industria elettromeccanica italiana, la quale in questo modo, attraverso questo tipo di esperimento, poteva realizzare quelle credenziali che avrebbero potuto poi introdurla nei mercati internazionali delle commesse di questo tipo di trazione elettrica, dal quale era ovviamente esclusa la Sardegna per non aver mai avuto esperienza in questo campo. Ma il sistema dei trasporti interni della Sardegna non ne veniva, se non in misura molto lieve, migliorato, e allora il problema era un altro, era quello di avere — per quanto ci riguarda — un tracciato diverso, era quello di avere velocità commerciali diverse, era quello di avere una struttura territoriale di trasporto interna che fosse effettivamente capace di superare in qualche maniera il problema della discontinuità territoriale interna, come è stato ricordato poc'anzi.

Da questo punto di vista non sono del tutto d'accordo con l'onorevole Montresori, quando afferma che l'interesse dello Stato coincide con quello della Regione. Quando poteri diversi esprimono obiettivi diversi, necessariamente di-

versi, perché esprimono interessi di comunità a diverso livello, entrano in conflitto tra loro, nel senso che devono ovviamente essere distribuite risorse finanziarie per usi alternativi e queste risorse devono essere distribuite per ottimizzare certe funzioni-obiettivo. Ciò ovviamente determina delle aree di conflitto, in quanto lo Stato non ha necessariamente i suoi obiettivi coincidenti con quelli della Regione né, viceversa, la Regione li ha obbligatoriamente coincidenti con quelli dello Stato, così come necessariamente non sono coincidenti gli obiettivi dell'ente intermedio con la Regione, così come necessariamente non sono coincidenti gli obiettivi dell'ente Comune con quelli dell'ente intermedio o della Regione. C'è quindi un problema di natura istituzionale che si pone nel rapporto tra poteri distinti, ognuno dei quali esprime una sua pluralità di obiettivi ed è portato ovviamente ad utilizzare le risorse per rendere massima o ottima la propria funzione-obiettivo.

In questo caso, ovviamente, il problema qual è? E' quello di vedere come si riesce a dirimere questi conflitti, come si riesce a trovare una composizione di interessi che sia la massima e che realizzi la massima soddisfazione dei diversi livelli. E' evidente che ci deve essere comunque una sede nella quale confrontarsi, e il caso che ho citato delle Ferrovie dello Stato, dell'elettrificazione della linea ferroviaria, è un caso emblematico. C'erano obiettivi di natura diversa, alcuni portati dal piano nazionale, altri — che erano stati fino ad allora completamente sottomessi — della programmazione regionale. L'attività e l'iniziativa che la Giunta ha intrapreso nei confronti del Ministero dei trasporti e delle Ferrovie dello Stato sta per concludersi ed ha portato praticamente a questo risultato: tra le Ferrovie dello Stato (e quindi il Ministero dei trasporti) e Giunta regionale si dovrà insieme concordare il piano di ristrutturazione (se così vogliamo chiamarlo), un'analisi di fattibilità ampia del sistema ferroviario della Sardegna, fino al raddoppio totale delle linee, indicando quale strategia di avanzamento nella realizzazione di questo comparto dovrà essere realizzata nel tempo.

All'interno di questo quadro ampio, che dovrà essere concordato fra Regione e Stato e che entrerà a far parte del piano generale dei trasporti, si individuano subito alcune varianti, che non mettono in discussione l'aderenza territoriale della linea e quindi, in qualche maniera, la dislocazione delle stazioni, ma che da subito realizzano dei guadagni notevoli di tempo di percorrenza per miglioramento dei tracciati, e che verranno immediatamente finanziati sulle disponibilità che la stessa legge 17 prevede a seguito del rifinanziamento che ha avuto con la legge finanziaria del 1985. Questo rapporto Stato-Regione penso che possa diventare in qualche misura un modello paradigmatico per i rapporti Stato-Regione che anche in altri settori, non soltanto del sistema dei trasporti, ma anche in altri settori di attività possono essere attivati tra lo Stato e la Regione. E quindi il problema, come dicevo, è quello di individuare dei pacchetti significativi di interventi che, anche al di fuori di un quadro programmatico ampio, come quello che può venire dal piano generale dei trasporti, costituiscano immediatamente un obiettivo da raggiungere, perché immediatamente finalizzati al raggiungimento di determinati obiettivi di carattere regionale.

Questo non significa che il piano regionale dei trasporti non proceda come quadro di riferimento generale. Le due operazioni possono essere portate avanti diciamo parallelamente, e questo è in qualche misura agevolato dal fatto che la società che era stata prescelta già dalla Giunta scorsa per la redazione tecnica del piano regionale ha una serie di società satelliti, ciascuna delle quali particolarmente specializzata in determinati settori, sempre dei trasporti, e quindi la manovra potrebbe essere fatta abbastanza rapidamente seguendo lo schema che ho esposto. Ora, il problema della continuità territoriale nei confronti di collegamenti esterni, così come è stato illustrato anche dagli oratori del Consiglio, è un problema che può essere configurato sotto alcune fattispecie: la continuità territoriale come certezza dei collegamenti; la continuità territoriale come frequenza e come livello dei servizi; continuità territoriale come certezza dei collegamenti (certezza che molte volte è mes-

IX LEGISLATURA

XXVIII SEDUTA

12 MARZO 1985

sa in discussione soprattutto da agitazioni di tipo sindacale, così come è stato ricordato). In proposito, sappiamo che le organizzazioni confederali si sono date un codice di autoregolamentazione, codice in larga misura rispettato, nel senso che di massima viene rispettato il principio dell'astensione dal lavoro in periodi non prossimi alle festività (Natale, Pasqua, Ferragosto) e comunque viene assicurato un minimo vitale nel livello dei servizi. E questo vale sia per il trasporto aereo che per quello marittimo; nel trasporto aereo in realtà vale in misura maggiore che non nel trasporto marittimo, dove abbiamo dovuto, purtroppo, verificare durante le ultime festività natalizie uno sciopero che è stato protratto ad oltranza (anche quando le organizzazioni sindacali confederali lo avevano interrotto) dagli autonomi, e che ha costretto la Giunta regionale a chiedere la precettazione e ogni più severa, ulteriore misura nei confronti di chi questo sciopero manteneva ancora in vita, con danno notevole per l'economia della Sardegna.

La continuità territoriale come frequenza e come livello dei servizi: è evidente che la domanda di trasporto pone dei problemi rispetto all'offerta di trasporto, perché la nostra domanda di trasporto presenta dei "picchi" estivi notevoli, non è continua in tutto l'arco dell'anno, è discontinua, quindi è abbastanza difficile evidentemente, pensare ad un parco mezzi, ad una flotta sia aerea che navale, dimensionata per soddisfare le punte della domanda. Questa sarebbe evidentemente eccessivamente anti-economica. Questo fatto accade soprattutto per i passeggeri; meno per le merci, che presentano invece un andamento più regolare.

Nell'ambito delle elaborazioni del piano regionale dei trasporti, durante i mesi estivi del 1984, e soprattutto durante i periodi più caldi da questo punto di vista, è stata fatta un'indagine origine-destinazione sui punti di accesso dall'esterno, sia portuali che aeroportuali, e sui vettori, sia marittimi che aerei, indagine che ha permesso di mettere in evidenza sia la quantità che la qualità della domanda e anche le sue motivazioni. Ora, in base a questa indagine si possono fare anche degli apprezzamenti e assumere delle iniziative nei confronti di una politica complessiva del trasporto marittimo ed

aereo, così come viene proposta dagli organi centrali dello Stato, ed in particolare dal Ministero dei trasporti e dal Ministero della marina mercantile. Distingueri i due argomenti del trasporto marittimo e del trasporto aereo: vorrei ricordare innanzitutto che, per quanto riguarda il trasporto marittimo, esiste una commissione paritetica Stato-Regione, che era stata costituita già dalla Giunta precedente, nella quale si confrontano le posizioni relative, sia del ministero che della Regione, sui problemi complessivi del servizio di collegamento marittimo (e quindi non soltanto sul problema tariffario, ma sul problema della qualità e del livello dei servizi). All'interno di questa Commissione, e anche direttamente ed ufficialmente alla Giunta, è stato recentemente proposto dal Ministero della marina mercantile un programma di intensificazione delle corse estive per far fronte alla domanda addizionale turistica.

Quest'anno a questa proposta ne è stata associata un'altra, che riguarda un programma di investimenti in nuovi mezzi navali, e cioè la sostituzione di 4 unità della flotta Tirrenia attualmente in esercizio (due tipo Regione e due tipo città) con altre 4 delle quali si propongono i criteri progettuali. Si può aprire così un confronto Stato-Regione non soltanto sui servizi in atto, ma anche sugli investimenti che devono essere realizzati nei mezzi di collegamento marittimo e che quindi riguardano una programmazione almeno di medio-lungo periodo e non di breve periodo, così come quella dei collegamenti estivi. La proposta che viene avanzata è di realizzare 4 unità da 2000 posti; vi ricordo che le unità più grandi delle quali oggi dispone la Tirrenia, cioè quelle tipo strada, hanno 1200 posti passeggeri. E questa proposta viene avanzata perché ritenuta più vantaggiosa rispetto ad un'altra proposta che alternativamente dallo stesso centro propositore era stata esaminata, quella cioè di un numero superiore di unità del tipo strada. E' evidente che il confronto soltanto tra queste due alternative non esaurisce l'ampiezza del tema, ed allora la Giunta ha chiesto al ministero di poter confrontarsi, anche sul piano tecnico-scientifico, con i centri propositori di

questo programma di investimenti, che ho l'impressione che non siano né il ministero della marina mercantile né la Tirrenia. Questo programma, così come è stato presentato nella relazione che lo accompagnava, presupponeva la radiazione immediata delle 4 navi, due tipo città e due tipo regione (che comunque dovrebbero essere in tempi anche non immediati dismesse dal servizio), e proponeva il parallelo ricorso al noleggio per far fronte alla domanda di trasporto, nel momento nel quale l'allontanamento delle quattro unità e la non ancora presenza delle 4 nuove avrebbe determinato, evidentemente, una forte divaricazione tra domanda e offerta.

A questo proposito la nostra risposta è che le 4 unità presenti devono essere mantenute in servizio, almeno fintanto che non si abbia certezza del finanziamento del nuovo programma, del quale si è soltanto in possesso di una relazione; e questa certezza può essere data da atti politici e legislativi che effettivamente diano concretezza a questa operazione. Concretezza che naturalmente può e deve essere realizzata anche col concorso degli organi regionali di programmazione. Questo aspetto è tanto più importante in quanto l'impegno finanziario al quale lo Stato andrebbe incontro (o dovrebbe andare incontro se si realizzasse questo programma) è valutabile in non meno di 400 miliardi, e quindi ho l'impressione che non possa essere in questo preciso momento un impegno realisticamente proponibile.

In questo quadro generale le tariffe rappresentano uno degli aspetti del problema, e credo non l'unico. Limitare, così come sempre è stato fatto, il problema della continuità territoriale all'aspetto della politica delle tariffe, è certamente riduttivo del concetto di continuità territoriale, perché credo che siamo tutti abbastanza d'accordo che continuità territoriale sia anche certezza e frequenza dei collegamenti a livello dei servizi dei collegamenti stessi. Il problema delle tariffe è un problema ovviamente collegato a questi aspetti e una revisione delle tariffe può essere accettata qualora corrisponda ad un effettivo miglioramento nella qualità del servizio, nella sua intensità e nella sua frequenza.

Su questo aspetto la Giunta sta preparando una proposta completamente definita, che ovviamente porterà all'attenzione della Commissione consiliare e degli organi e delle forze sociali.

Lo stesso problema si pone nei confronti del trasporto aereo. Anche qui sono stati iniziati dei contatti col Ministero dei trasporti e con le singole compagnie di trasporto, Alitalia, Ati, Alisarda, e questi contatti pongono sul tappeto il problema del collegamento aereo nella sua globalità e non solo nel suo aspetto tariffario. Come è stato ricordato poc'anzi, in sede di commissione Sangalli l'Ati e l'Alisarda hanno richiesto, con validità dal primo gennaio del 1985, un aumento tariffario che si attesta intorno al nove per cento su tutte le linee che collegano la Sardegna al continente, e un aumento ancora superiore per le linee Cagliari-Roma e Alghero-Roma, che sono le linee a tariffa sociale; appunto perché linee a tariffa sociale, e secondo il punto di vista di queste compagnie esercitate sotto costo, per queste veniva chiesto un aumento del sedici per cento. La risposta della Giunta regionale è stata ovviamente, in sede di commissione Sangalli, negativa rispetto a queste richieste, fermamente negativa. Devo dire che il punto di vista del ministero è sufficientemente concorde con quello della Regione. La questione non è ancora definitivamente chiusa, ma comunque è nostra intenzione far sì che non venga limitata ovviamente al solo aspetto tariffario, ma venga estesa a considerare l'insieme dei servizi, e in questo fatto ovviamente dovranno essere coinvolti anche gli aspetti che riguardano le tipologie dei velivoli che devono essere adoperati.

A questo proposito devo dire che un fatto relativamente positivo può essere registrato immediatamente. Con il programma primavera-estate del 1985, si avranno, sulla linea Cagliari-Roma due voli pressoché paralleli, in partenza la mattina uno alle sette e alle sette e cinquanta l'altro, al fine di soddisfare meglio la domanda che è particolarmente intensa in quelle ore della giornata; sempre su questa stessa linea, a partire dal primo giugno dell'85, sarà impiegato il nuovo aeromobile MD80, che è capace di trasportare 172 passeggeri. Il discorso, ovviamente, non si conclude in questo momento: la Giunta

è impegnata a seguirlo con attenzione viva, per quanto riguarda appunto il problema del breve periodo e quindi la definizione dei programmi di esercizio delle varie compagnie e delle varie società ed è impegnata ovviamente a costringere gli interlocutori ad esaminare questo problema in un quadro sempre più ampio, nel quale si possano effettivamente apprezzare i vantaggi che possono derivare da determinate modificazioni e i costi che a queste sono connessi per garantire l'aderenza dei programmi rispetto ai fini della programmazione regionale nel suo complesso.

E' stato fatto poi un accenno nelle interrogazioni e nelle interpellanze al problema nell'amministrazione della legge 151, quella del fondo nazionale dei trasporti, che riguarda il ripiano del disavanzo degli enti pubblici e privati di trasporto locale. Il fondo nazionale dei trasporti è commisurato nella finanziaria dell'85, in 4.016 miliardi, da ripartire tra le diverse regioni. Devo dire che forse per la prima volta sono stati elaborati una serie di criteri di ripartizione tra le Regioni d'Italia, che, pur scontando ancora in qualche misura (anzi in una misura ancora non lieve) il peso notevole della spesa storica, che ovviamente privilegia le aree forti del nostro Paese, pure registra in qualche misura una lieve inversione di tendenza, sicuramente da promuovere, da accentuare negli anni venturi. In virtù di questo indirizzo, adottando quei criteri dei quali dicevo poc'anzi (all'elaborazione dei quali abbiamo concorso fattivamente), a favore delle regioni più deboli dovrebbe andare una percentuale del fondo nazionale dei trasporti relativamente superiore a quella che sarebbe loro toccata se fossero stati adottati i criteri valevoli fino all'anno scorso. Questo fatto ha determinato ovviamente una fortissima reazione da parte delle regioni forti, con la Lombardia in testa, che si è tirata subito indietro. E' stata trovata una soluzione di compromesso che continua a privilegiare questo principio e che, loro malgrado, alcune delle più importanti di queste regioni (Lazio, Campania) hanno dovuto accettare. Devo dire che soltanto la Liguria sta continuando a fare resistenze notevoli. A questo punto, la distribuzione interregionale del fondo, che

avrebbe già dovuto essere realizzata da parte del ministro e che è stata bloccata per questi motivi, probabilmente lo sarà con atto di autorità e di imperio da parte del Ministro dei trasporti e probabilmente sarà realizzata con legge, per non offrire la possibilità a nessuna Regione di far ricorso di fronte a sedi giurisdizionali, così come molte di queste avevano preannunciato.

Si porrà subito dopo, ovviamente (come si pone nella pratica quotidiana), il problema dell'amministrazione, una volta che questi fondi saranno giunti alla Sardegna (così come alle altre Regioni), ed è stato qui citato il problema del rapporto — è l'onorevole Murru che ne ha parlato, mi sembra — con le aziende, sia l'azienda regionale che le aziende consortili di trasporto affinché queste aziende diventino effettivamente aziende efficienti, sia in senso territoriale, sia in senso di impresa. E' questo un problema centrale, uno dei problemi centrali del piano regionale dei trasporti, problema che sarà evidentemente sempre più affrontato nel concreto non appena il piano regionale dei trasporti sarà giunto alla sua fase di delimitazione dei bacini di trasporto, che possibilmente dovranno coincidere con l'ente intermedio Provincia, affinché l'autorità di bacino sia l'autorità provinciale; all'interno dei bacini di trasporto dovranno essere assegnate delle funzioni specifiche alle diverse aziende, le quali quindi potranno esercitare la loro funzione di erogatori del servizio di trasporto nella maniera più efficiente, ripeto, sia in senso territoriale che in senso di impresa di trasporto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Presidente della Giunta.

(Interruzioni).

MELIS (P.S.d'Az.), *Presidente della Giunta.* Non ho nulla da aggiungere, è un atto di riguardo al Consiglio, ma se il Consiglio non crede, io la smetto senz'altro...

BAGHINO (D.C.). Io credevo... Magari dopo le repliche.

MELIS (P.S.d'Az.), *Presidente della Giunta.*

No, perché la Giunta non ha diritto di replica alle repliche dei colleghi consiglieri. Io pensavo di usare un atto di riguardo al Consiglio perché le interpellanze erano rivolte al Presidente e all'Assessore. Ho pregato il collega Ferrari di dare lui queste risposte perché con competenza, prestigio e grande incisività ha gestito il problema dei trasporti, non solo in sede progettuale, ma nel rapporto e nel confronto con gli organi centrali dello Stato, in particolare col Ministro dei trasporti. Volevo soltanto aggiungere alcune riflessioni politiche circa gli strumenti che la Giunta, ma io spero la maggioranza del Consiglio, vorranno individuare per giungere ad un confronto risolutivo con il Governo centrale, con le aziende chiamate ad assolvere ai servizi di collegamento, al fine di realizzare quell'interesse che è sì della Regione, ma che è anche dello Stato. Infatti, fatti salvi i livelli operativi che hanno una loro conflittualità fisiologica, come giustamente ricordava il collega Ferrari, nella finalità ultima dello Stato inteso non come Governo centrale, ma inteso come collettività che esprime il Paese, ecco, si realizza quella identità di interessi che è della Regione e dello Stato.

Ma il confronto deve essere tanto più severo e totale, tanto più spigoloso per far superare una concezione che vede ancora i collegamenti della Sardegna affrontati e risolti in un'ottica centralistica, attraverso la quale non è la Sardegna che si collega col mondo esterno, ma è invece il Governo dello Stato che collega o che si collega con la Sardegna. Si tratta di quella vecchia concezione di tipo colonialistico che realizza un sistema di trasporti per prelevare ciò che di utile vi è nelle terre soggette al controllo e al dominio del potere centrale. Basti pensare all'esempio che portiamo sempre, che è classico, del sistema delle ferrovie secondarie in Sardegna, che non toccano il Paese, ma toccano quei boschi che bisognava radere al suolo e caricare sui trenini; toccano le miniere, toccano le materie prime che dovevano essere prelevate. E' un sistema ferroviario concepito non per servire le popolazioni, ma per servire quelle imprenditorie esterne alla Sardegna che dovevano prelevare dalla Sardegna le materie prime. Ecco un

sistema di trasporti che ancora soffre di ritardi culturali, di ritardi di un'ottica politica che va superata, tant'è che noi neanche col potere autonomistico abbiamo la capacità reale di incidere, salvo ora che siamo coinvolti nell'elaborazione del piano generale dei trasporti; reale capacità di incidere non abbiamo neppure sulla condotta della società concessionaria dei collegamenti marittimi, nell'espletamento dei servizi da e per la Sardegna.

Giustamente qualche collega ricordava che vi è una sproporzione enorme nella rappresentanza della Regione nel consiglio di amministrazione di questa società; la verità è che chi rappresenta la Regione non è designato dall'istituto autonomistico, ma è un sardo che viene scelto dal consiglio di amministrazione dell'IRI o della Finmare e che viene destinato a rappresentare, secondo il giudizio di chi lo elegge, gli interessi della Sardegna. Evidentemente, per quanto bravo, per quanto impegnato, per quanto serio, per quanto competente, questo nostro rappresentante, scelto ripeto non da noi, difficilmente riesce a realizzare delle maggioranze, difficilmente riesce a far passare una propria linea, perché la struttura del consiglio di amministrazione è prevista in forme che non tendono a salvaguardare questi valori, ma altri.

E allora dobbiamo fare delle riflessioni sul nostro rapporto con la Tirrenia e sull'utilità della Tirrenia come società concessionaria di questi servizi, se non sia ipotizzabile un nuovo tipo di organizzazione del trasporto marittimo attraverso strutture che vadano al superamento di questo tipo di società, che appartiene allo Stato. Non è che la società sia in sé un'organizzazione aziendale finalizzata a chissà quali fini: essa tende a servire gli interessi generali del Paese attraverso una società per azioni, il cui compito e finalità sono quelli di realizzare un utile ma che, in effetti, assolve a finalità di natura sociale, quale quella di garantire il collegamento della Sardegna con il resto del Paese. Ma proprio perché si tende al pareggio di bilancio secondo logiche che sono di tipo economicistico, l'IRI va sostenendo che non intende più gestire il trasporto marittimo da e per la Sardegna, lo va sostenendo da tempo e i mini-

stri delle Partecipazioni statali pure lo vanno sostenendo da tempo, per cui pretenderebbero di scaricare sull'azienda delle Ferrovie dello Stato l'intero problema dei collegamenti marittimi. E' evidente che noi non possiamo accettare questo principio, posto che la duplicità o la molteplicità dei vettori è l'unica garanzia che sia offerta alla vasta e diversificata utenza di ottenere servizi adeguati alla domanda, che non è uniforme ma è largamente diversificata, sia per quanto attiene al trasporto delle merci sia per quanto attiene al trasporto dei passeggeri, sia per quanto attiene alla stagionalità di questa domanda, in relazione alle diverse esigenze che l'economia della Sardegna può esprimere.

E allora, colleghi, non si può accettare la linea del governo che tende a scarnire il rapporto Sardegna-resto del Paese attraverso un collegamento affidato esclusivamente alle Ferrovie dello Stato, ma non si può neppure accettare che il vettore che opera come un imprenditore privato si comporti con un criterio così padronale tale da escludere il potere regionale nella gestione di questo servizio. E' evidente che il potere regionale deve contare, deve incidere nel momento in cui si deliberano le grandi scelte, per esempio l'abolizione — come ricordava il collega Ferrari — di due navi del tipo città e di due navi del tipo regioni per essere sostituite con altrettante navi che raddoppiano la capacità di trasporto, portando da 1000 a 2000 passeggeri e da 350/400 auto a 700 la capacità di traghettamento in un senso e nell'altro di ciascuna di queste navi. Ma noi dobbiamo porci il problema di andare a contrattare la tipologia del trasporto, la tecnologia del trasporto, la capacità del trasporto, la velocità del trasporto, il costo del trasporto, i porti che vengono collegati in relazione alla domanda e in relazione a un tipo di programmazione economica che deve avere la sua flessibilità, la sua elasticità, che deve avere delle strutture pensanti, organizzative ed operative che rispondano ad un'esigenza che nasce e trova la sua risposta nella nostra isola. Questa è l'esperienza che nel mondo civile vanno facendo le popolazioni isolate che si collegano con i rispettivi paesi o con la terra ferma dei rispettivi paesi. Questa è una esperienza che sul piano politico ormai non si

discute più e non si comprende come mai solo il nostro Paese insista in situazioni e risposte di questo genere.

Quindi vi è tutta una riflessione che non solo la Giunta, illustri colleghi, può fare. Certo, la può proporre alla vostra attenzione, alla vostra riflessione, la può elaborare in termini di proposta operativa, ma deve nascere da un convergere di consensi del Consiglio regionale, perché temi di questo respiro e di questa ampiezza, che sono i temi fondamentali che condizionano lo sviluppo nella sua globalità, si possono affrontare esclusivamente con una base di larga convergenza dell'Assemblea.

L'altro problema, cari colleghi, è costituito dalla certezza dei collegamenti. Certezza dei collegamenti che noi dobbiamo garantire agli operatori economici, ai passeggeri, sia per il trasporto delle merci sia per il trasporto dei passeggeri; non possiamo accettare che ogni qual volta il contenzioso sindacale si propone tra Governo e marittimi finisca con lo scaricarsi sull'economia della Sardegna, paralizzandola, isolandola, provocando danni devastanti anche sul piano dell'immagine. Una regione che non si riesce a raggiungere o dalla quale non si riesce a ripartire, per cui l'operatore economico che ha investito ed ha fatto affidamento sulla tempestività delle consegne, o in arrivo o in partenza, si vede frustrare queste prospettive da scioperi improvvisi che nessuno è in grado di governare, perché deliberati da un sindacato autonomo che è sorto tre giorni prima, che non è d'accordo con la maggioranza, e bastano poche decine di persone per bloccare un intero sistema di trasporti. Poche decine di persone! Perché, colleghi? Perché in vista del principio della sicurezza della vita in mare, che comporta la necessità di avere un certo numero di marittimi addetti anche di carattere alberghiero, ma che potrebbero far funzionare le carrucole per calare una scialuppa o per fare operazioni di questo genere, basta che manchi una percentuale minima tra i marittimi imbarcati, qualunque sia il loro ruolo di coperta, di macchina o alberghiero, e la nave non parte più.

Io credo che, come si è fatto per i collegamenti aerei, in ogni caso le isole debbano

essere garantite, perché l'isolamento significa il blocco dell'economia. L'economia italiana vede le importazioni garantite dal trasporto marittimo per il 90 per cento e le esportazioni per il 60 per cento; l'economia della Sardegna vede praticamente il 100 per cento e in importazione e in esportazione, come collegamento marittimo. Il blocco del collegamento marittimo significa il blocco dell'economia! E quali effetti devastanti ha nel turismo un'operazione di questo genere, quali effetti devianti! Io non so se non sia il caso di porsi problemi di ordinamento giuridico, che garantisca e dia certezza per questo tipo di servizio, che è essenziale ed ogni qualvolta entra in crisi, entra in crisi l'intero sistema economico e sociale della Sardegna. Bisogna avere il coraggio di smettere di recitare riti, perché poi, quando ci bloccano, dobbiamo ricorrere ai Prefetti per le precettazioni, perché corrano poi i carabinieri a prelevare i singoli marittimi che rifiutano l'imbarco. Non è mica un fatto simpatico questo di dover incalzare dei lavoratori con il sistema della precettazione e con tutta la repressività che il sistema comporta. E' meglio dare certezze giuridiche e istituzionalizzare l'obbligatorietà di un servizio che non si può interrompere, come non si può interrompere la trasfusione di sangue quando è in corso un'operazione, come non si può interrompere un fenomeno vitale, ma qui noi sardi lo stiamo subendo.

Io che ho avuto l'onore di presiedere la seduta inaugurale di questa Assemblea in questa legislatura, mi sono fatto carico di porre questo problema, ritenendolo tale, come fondamentale nella prospettiva dello sviluppo della nostra Regione. Così si pone anche il problema della portualità. Giustamente è stato ricordato da Montresori che la portualità diventa un elemento essenziale dei trasporti marittimi, ma una portualità che sia vista non in termini di opera pubblica, ma in termini di azienda che deve produrre ricchezza. Il porto non è un punto di arrivo o un punto di partenza, ma un momento di passaggio che deve moltiplicare gli effetti stimolanti dello sviluppo. Un porto attira la ricchezza o la respinge, le navi passano dritte o si fermano a se-

conda che la gestione del porto sia un fatto burocratico o sia un fatto imprenditoriale. Noi dobbiamo dare imprenditorialità ai nostri porti, ecco perché non voglio neanche minimamente fermarmi a ridiscutere le molte cose che con grande competenza, puntualità e precisione il collega Ferrari ha proposto alla vostra attenzione. Ma certamente ci preoccupa il fatto che il Ministro della marina mercantile abbia ritenuto di proporre uno schema di servizi per la prossima estate uguale a quello degli anni scorsi, cioè uguale a quello del 1983. Evidentemente non tiene conto neppure di quell'incremento annuo che fisiologicamente viene valutato nel 4 per cento, ma che noi speriamo di poter incrementare, perché dobbiamo credere nelle capacità di sviluppo, di espansione della nostra economia in un settore, quale quello del turismo, che è certamente in grado di crescere.

Dobbiamo chiedere che il ricorso al noleggio sia un ricorso più ampio e più adeguato, con tipi di nave che sono sul mercato e lo sono in termini di gran prestigio. Il rapporto tra l'offerta e la domanda di trasporto marittimo è di 13 a 40: 40 è l'offerta, 13 — sto parlando di milioni di tonnellate — è la domanda; i noleggi del trasporto marittimo sono noleggi stracciati, nel mercato mondiale. Ora, la nostra è un'economia marittima, l'economia della Sardegna è un'economia prevalentemente marittima. Noi non possiamo accettare di essere collegati in modo direi asfittico, inadeguato, insufficiente, insicuro, discontinuo, umiliante, per le forme in cui si realizza, quindi il confronto va fatto con assoluta fermezza e con grande chiarezza. Ma va fatto, cari colleghi, concordando delle linee che scaturiscano dal consenso della maggioranza consiliare, perché sulla sostanza dei temi e dei problemi, dal tenore delle interpellanze, dalla dignità e dalla corposità con la quale sono state illustrate e sviluppate, il consenso esiste. Dobbiamo avere quindi la capacità politica di tradurlo in atti e iniziative che consentano poi alla Giunta di assumersi appieno la rappresentatività di queste linee. C'è un problema evidentemente di tariffe, certo, la continuità territoriale si fa di costi, si fa di frequenze, si fa di intensità, si fa di relazioni di traffico, si fa di tecnologia, si fa di ampiezza, si fa di tutta una serie di con-

IX LEGISLATURA

XXVIII SEDUTA

12 MARZO 1985

tributi di cui dobbiamo ovviamente tenere conto.

Si è parlato poi di trasporto aereo, il collega ne ha illustrato le implicazioni e anche le ferme prese di posizione della Giunta nell'opporci all'elevarsi delle tariffe, e a tutta una serie di iniziative che peraltro vedono la Regione come destinataria di nuovi tipi di aerei, che da giugno entreranno in funzione e che avranno una capacità di trasporto — mi pare — di 172 persone per volta, il che risponde abbastanza bene alle esigenze del traffico sardo. In ogni caso, tra qualche settimana si andrà ad intensificare con gli aerei attualmente in servizio i collegamenti soprattutto negli orari di maggiore domanda, cioè intorno alle sette del mattino, e non so in quali ore della sera per il ritorno. Sono tutte situazioni, sono tutte cose che l'amministrazione sta valutando, sta studiando e sta praticando. Io credo che noi dovremo, come amministrazione regionale, organizzarci meglio, in modo più efficiente, più organico. Vedremo in che modo, vedremo in che forma, ma su questo tema e su questo problema, la Giunta, vi assicuro, così come è stato illustrato con molta competenza e chiarezza dal collega Ferrari, non è assente.

PRESIDENTE. Per dichiarare se è soddisfatto ha facoltà di parlare l'onorevole Falchi, firmatario dell'interpellanza n. 45. Ne ha facoltà.

FALCHI (P.S.d'Az.). Mi rendo conto delle obiettive difficoltà a dare delle risposte certe ed esaurienti in materia di trasporto, anche per rifarmi a ciò che ho detto nell'intervento precedente, per quanto concerne i poteri decisionali che in tale materia hanno la Regione ed il Governo. Tuttavia, apprezziamo gli indirizzi e le iniziative che la Giunta ci ha illustrato, pertanto ci dichiariamo soddisfatti dalle risposte avute ai quesiti posti con l'interpellanza da noi presentata.

PRESIDENTE. Uno degli interpellanti dell'interpellanza n. 54 ha facoltà di dichiarare se è soddisfatto.

BAGHINO (D.C.). Signor Presidente, io credo che la giusta considerazione riservata alla Giunta, la riservi anche al Consiglio, per il tempo. Sarò brevissimo, ma se mi occorrerà un minuto in più... In effetti, il problema merita un'attenzione particolare.

Io non vorrei essere polemico, perché sul problema dei trasporti non ci deve essere polemica in Consiglio regionale, tra le forze politiche, in quanto c'è una sostanziale visione unitaria sulle soluzioni da adottare. Però, signor Presidente, debbo dire che quel sistema colonialistico di cui lei ha parlato (e condivido l'impostazione secondo la quale la soluzione data al problema dei trasporti interni della Sardegna fosse una soluzione colonialistica), credo che qualche compagnia aerea anche ora continui a seguirlo, perché lei sa che cosa hanno combinato, senza che ne abbia colpa questa Giunta, che cosa hanno fatto con i nuovi orari, che cosa è successo per il Cagliari-Torino e che cosa è successo per il Cagliari-Alghero, portato a 72 mila lire quanto il Cagliari-Roma. Hanno addirittura fatto in modo che il percorso Cagliari-Torino, che era di un'ora, oggi sia di 3 ore e mezzo: Torino-Genova, Genova-Alghero, Alghero-Cagliari e viceversa!

Quindi, Presidente, e non vuole essere un appunto a questa Giunta, certo che nella Sangalli fanno quello che vogliono. Quindi credo che un appello dell'Amministrazione alle forze politiche sensibili, debba esser fatto, perché unitariamente si modifichi la tendenza e non continui il sistema colonialistico. Io spero, è un altro appunto che volevo fare sull'intervento del Presidente, mi auguro che laddove ha parlato di superamento dell'attuale organizzazione dei trasporti marittimi, non intendesse, sono convinto che così non è, che bisogna fare una flotta sarda marittima, una flotta di navi sarde. Mi auguro di no, perché è compito del Governo dare quei servizi a noi sardi così come li dà agli italiani.

MELIS (P.S.d'Az.), Presidente della Giunta. Se sono iscritti al compartimento marittimo di Cagliari, credo che non sia male. E se il Consiglio di amministrazione è eletto da questo

Consiglio regionale, anche questo non è male.

BAGHINO (D.C.). Se ha voluto intendere questo, siamo perfettamente d'accordo. Non siamo d'accordo con chi sostiene che debba essere l'onere dei collegamenti marittimi a carico della Regione con una flotta sarda. Siamo perfettamente d'accordo (forse su nessun altro problema esiste così ampia, sostanziale convergenza come sul problema dei trasporti, in una visione unitaria di quasi tutte le forze politiche e sociali) sulla sostanza del problema centrale, che è quello dell'uguaglianza di condizione nel trasporto di passeggeri e merci tra sardi e continentali. Questa è la famosa continuità territoriale, che non significa altro se non mettere i sardi nelle stesse condizioni, sardi persone e sardi merci, nelle stesse condizioni che lo Stato italiano contempla per gli altri suoi cittadini. Però io ho la sensazione che sia solo una formale convergenza politica, signor Presidente, e non è un appunto a lei, che ha una sensibilità accresciuta anche dal fatto che era membro della commissione trasporti del Senato e autorevole elemento a difesa degli interessi della Sardegna quando io ero Assessore e lei era al Senato.

Sono stati fatti tanti convegni, tante conferenze, e credo che non ci sia nessun problema, anche il più piccolo in Sardegna, che non sia stato discusso e per il quale non sia stata prospettata una soluzione. Quindi non c'è bisogno di ulteriori esami e conferenze e dibattiti, ma credo che ci sia necessità di una concreta e pragmatica traduzione delle comuni volontà che a parole esistono fra tutte le forze politiche. Chi è che non dice (lo sentiamo dire da tutti, tutti i rappresentanti dei partiti in aula, quasi tutti, lo dicono) che il problema dei trasporti è fondamentale e vitale per lo sviluppo della nostra economia? Tutti siamo d'accordo nel dirlo a parole, però io ho la convinzione che questa affermazione sia più sentita nei periodi estivi e in occasione delle difficoltà estive marittime e aeree. Credo che sia più sensibile in questi periodi che nell'altra parte dell'anno. La stessa frequentazione di quest'aula oggi, con questo problema importante, è piuttosto scarsa, forse perché coincide con alcune im-

portanti riunioni politiche di alcuni partiti. Ho la convinzione che per le battaglie e per il modo in cui è stato posto il problema dei trasporti in questi anni e (perché no?) anche per i risultati che sono stati ottenuti, credo che la popolazione sarda abbia preso coscienza dell'importanza del problema dei trasporti più di quanto, nella sostanza, non sia avvenuto in alcune forze politiche.

Io, signor Presidente, vorrei farle un appello perché sia lei a cogliere l'occasione per mettere in pratica questa volontà unitaria di tutte le forze politiche e sociali per risolvere il problema. Dico, vogliamo sperimentare senza rivolgerci allo Stato laddove la competenza è nostra? Signor Presidente, non so se l'assemblea sappia che il coordinamento, la responsabilità sulle infrastrutture più importanti dell'isola (strade, porti, ferrovie) non è dell'Assessorato dei trasporti. Conta meno l'Assessorato dei trasporti in questa regione autonoma, della cui autonomia ci riempiamo la bocca, che l'assessore di una Regione a statuto ordinario. Perché? Perché la competenza sulla programmazione degli interventi nei porti sardi spetta all'Assessore dei lavori pubblici; all'ANAS e all'Assessore dei lavori pubblici spetta la competenza sulle strade. Sono cose assurde! La capacità di intervento dell'Assessorato dei trasporti, dopo il trasferimento delle competenze previsto dal D.P.R. 348, è quasi ridotta a zero, con un personale di 20 dipendenti. E' incredibile!

Quindi, signor Presidente, se è vero che questo è il problema fondamentale per lo sviluppo dell'economia dell'isola, mi creda, lei farebbe opera meritoria non solo per il Partito sardo (per il quale io credo non mi debba preoccupare tanto), ma per la Sardegna se, al di là delle modifiche che devono essere apportate alla legge regionale n. 1, quella sulle competenze, che richiederà certamente un attento esame, vorrà tenere conto di queste semplici ma fondamentali esigenze per l'Assessorato ai trasporti, per mettere l'Assessorato stesso nella giusta rilevanza che il problema dei trasporti gli assegna, per la capacità di coordinamento che riguarda quindi noi, la volontà no-

stra. Non possiamo prendercela con chi cerca di colonizzare, se noi stessi non siamo capaci di dare questa dimostrazione di importanza del problema. E' facile portare la questione in aula: vedremo allora quali forze politiche si oppongono ad un'organizzazione fondamentale, ad una non dico centralità, ma ad una rilevante importanza che deve avere l'Assessorato ai trasporti della Regione sarda, perché nessuna regione italiana ha il problema dei trasporti così complesso, come la Regione sarda. E' concepibile che sia l'ultimo degli assessorati per importanza e per competenze l'Assessorato dei trasporti?

Ecco, Presidente, siccome lei è sensibile ed è nota la sua tenacia, la sua capacità, la sua ...Stavo usando un termine non molto parlamentare, ma che non era offensivo. Mi limito a parlare di tenacia, che non sempre le ha riservato unanimi consensi, ma lei non si preoccupa molto di questo. Io credo, Presidente, che con questa sua caratteristica può mettere in pratica questa volontà, portando subito in aula una modifica che contempli nella numero 1 queste cose, perché sono fattibili. E debbo dichiarare l'insoddisfazione per le altre cose ma, strano comportamento della maggioranza, la soddisfazione laddove il Presidente ha parlato di certezza legislativa — il termine, se non sbaglio, è questo — sui collegamenti marittimi. Parliamo in termini più chiari: la Sardegna è il capro espiatorio delle vertenze sindacali dei lavoratori marittimi ed aerei! Non è serio non è giusto! Sembra non progressista e non culturalmente e politicamente avanzato il proporre drastiche soluzioni come il Presidente ha accennato? Che cosa voleva dire, il Presidente della Regione? Io concordo pienamente, perché i risultati degli impegni dei sindacati con il Governo nazionale sull'autoregolamentazione (cioè scioperare ma salvaguardare i collegamenti dell'isola), accordi che erano stati raggiunti con sottosegretari sardi, con ministri, con tutte le forze sindacali del continente, non sono mai stati rispettati e l'ultimo sciopero ne è una ennesima conferma. Quindi ogni vertenza sindacale vedrà la Sardegna costretta a subire quello che subisce da sempre.

Ha ragione il Presidente, concordiamo con

lui: bisogna regolamentare i collegamenti marittimi ed aerei da e per la Sardegna. Ed è facile, signor Presidente! Ecco una cosa eclatante per la Sardegna: basta proporre al Parlamento un articolo unico, che non stravolge e non colpisce i diritti dei lavoratori. La Sardegna non può continuare ad essere il capro espiatorio anche delle giuste vertenze sindacali, per cui è sufficiente un articolo unico. "E' vietato lo sciopero nei collegamenti aerei e marittimi da e per la Sardegna".

Signor Presidente, queste due cose lei può portare in questo Consiglio. Vediamo sinceramente chi è attaccato a questi valori, chi crede davvero all'affermazione che il problema dei trasporti è fondamentale per l'isola, anche se il tempo cancella i disastri e le conseguenze, per decine e per centinaia di miliardi, causati dagli scioperi all'economia della Sardegna. Bene, io credo che questa Giunta, almeno su queste cose, possa mettere alla prova opposizione ed alleati, e vedere se prevalgono le centrali nazionali su queste cose che toccano davvero la Sardegna. Forse ci dichiareremo completamente soddisfatti e forse appoggeremo anche questa Giunta con maggiore impegno se questi problemi saranno portati quanto prima in quest'aula.

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

MURRU (M.S.I.-D.N.). Non mi trovo imbarazzato nel dire, signor Assessore, onorevole Presidente, che sono molto, ma molto distante dalle posizioni enunciate dalla Giunta, confermando sostanzialmente, moralmente e culturalmente, se me lo consente, tutta la tematica di cui noi da sempre andiamo ribadendo la fondatezza per il problema dei trasporti. Siamo d'accordo sulle enunciazioni, siamo d'accordo sulle impostazioni che abbiamo dato sin dagli anni '70, siamo d'accordo anche nel vederle realizzate. Ma così non è, perché un conto è parlare, un conto è dialogare, un conto — lo ripeto — è fare rumore con le parole, altro conto è concretizzare ciò che non si

vuole concretizzare non tanto per mancanza di un certo tipo di volontà politica, quanto perché nella sostanza non si affronta il problema. Io, Assessore, mi sono permesso di evidenziare che il problema si incentra su un certo tipo di impostazione da parte del Governo centrale, e che deve essere recepito, condiviso o meno dalla Giunta regionale. Il problema della continuità territoriale, come la problematica dei trasporti per e dalla Sardegna, deve essere impostato sotto il profilo economico e sotto il profilo sociale. Voi non volete rispondere, perché sapete perfettamente che sotto il primo aspetto non potete avere ragione, e non potete avere ragione neanche sotto il secondo aspetto, se non si modifica nella struttura culturale tutto il problema dei trasporti, dai programmi nazionali ai programmi regionali. E' inutile dire: la continuità territoriale! Siamo perfettamente d'accordo sul fatto che dobbiamo cercare di livellare i prezzi del trasporto marittimo a quelli del trasporto ferroviario, siamo d'accordo, signor Presidente. Il discorso però è da dirimere col Governo, non — e sono d'accordo con lei quando dice: non mi va — non, dicevo, trasferendo il divario tra costo marittimo e ferroviario alle Ferrovie dello Stato. Non è un problema da risolvere così, in quanto sempre di principi economici si tratta, e non di soluzioni sotto il profilo sociale. Quel costo se lo deve accollare lo Stato e non lo deve trasferire ad un'amministrazione, facendolo pesare sui conti che certamente non sono attivi delle ferrovie.

E allora, Presidente, stiamo discutendo da vent'anni senza voler affrontare il problema nella sua concretezza, per cui anche sotto questo aspetto — e mi avvio rapidamente alla conclusione — non possiamo condividere tutto il discorso, anche perché ha mancato di rispondermi su questi fondamentali principi.

E veniamo alla precettazione, altro aspetto del problema sul quale alcuni colleghi si stanno attardando, e mi dispiace, perché non sono d'accordo; ci si è attardato anche lei, Presidente, e pur non avendo nessuna intenzione di polemizzare le devo ricordare che quando vi fa comodo certi principi in democrazia non solo li state ri-

vendicando, li state rievocando, ma li volete applicare. La precettazione! Era giustificata nel 1934 per una miriade di motivi che non hanno ragion d'essere oggi, abbiate pazienza. Infatti non è questo il principio da seguire, perché sulle vertenze di ordine sindacale il problema di fondo è quello di risolvere la contrattazione e quindi l'appagamento di quelle che sono le aspirazioni, i diritti dei lavoratori, ancorché marittimi. Ma perché, solo se hanno un colore politico sono lavoratori? E solo se sono organizzati e intruppati in organizzazioni di comodo, paragonative sono lavoratori? Sono lavoratori sotto qualsiasi bandiera sindacale, e quando fanno le proteste non le fanno per un principio sciovinistico o turistico, ma le fanno perché evidentemente non si sono rispettati i contratti, perché non si sono rispettati gli accordi, perché saltano gli stipendi, perché la controparte, ovvero il datore di lavoro, non rispetta gli accordi contrattuali. Perché allora non si interviene? Altro che precettazione! Devono pagarne le spese, e lo ripeto, solo i lavoratori dipendenti o autonomi del disastro economico a cui vanno incontro le grandi società tipo Tirrenia, che sono locupletate abbondantissimamente dal Governo con i fondi sociali, con i fondi della collettività? Il discorso va affrontato allora in termini diversi.

Sono perfettamente d'accordo sul fatto che bisogna evitare i danni all'economia bistrattata della Sardegna. E chi non può essere d'accordo! Smettiamola però di fare demagogia, affrontiamo il problema non avvilendo i lavoratori solo perché non fanno parte di una determinata parrocchia, sindacale o politica che dir si voglia. Il problema va affrontato nel pieno rispetto di quelli che sono gli obblighi delle parti in lizza, ed allora il discorso va posto in tempi utili, senza aspettare il periodo delle festività. Nella nostra interrogazione, poniamo l'accento proprio su questo. Ma non è con questo tipo di risposte che ci possiamo sentire soddisfatti, anche perché, tra le altre cose, questa innovazione, questa nuova legge che dovrebbe imporre verticisticamente certe obbligazioni solo a carico di una categoria, dovrebbe essere estesa caso mai a tutte le categorie, perché

l'articolo 3 della Costituzione diversamente va a farsi benedire. Abbiate pazienza! Riferendosi ai lavoratori, tutti i lavoratori devono essere considerati alla stessa stregua. Perché la precettazione deve essere applicata e fatta imperativamente sopportare solo ai lavoratori marittimi di determinate organizzazioni sindacali? Allora il discorso di fondo è un altro, caro collega Baghino, cari colleghi che andate puntando il dito su questa piaga. Dobbiamo in tempi utili cercare di obbligare le parti perché determinati adempimenti contrattuali e quindi sindacali abbiano delle scadenze fisse. Se un contratto di lavoro non viene rinnovato per colpa della controparte datoriale, allora è il Governo che deve intervenire, obbligandola. Ma qui, caro Presidente, lei che giuridicamente può essermi professore, sa perfettamente che un istituto che si chiama Magistratura del lavoro può intervenire, e attraverso il riconoscimento giuridico delle Organizzazioni sindacali si può arrivare a discutere da pari a pari, e rispettare quindi, perché il Governo deve intervenire...

(Interruzione del presidente Melis).

E no, Presidente! Come lei ha questa esigenza (ed io, ripeto, la giustifico e sono perfettamente d'accordo), mi consenta, perché quelle esigenze del pane, dell'aumento della retribuzione, del rispetto del contratto, del rispetto delle legge, non le devono avere i lavoratori? Le regole del gioco sono queste, Presidente, lo sciopero è l'unica arma a cui il lavoratore può ricorrere, senza imposizioni, diversamente siamo allo stato totalitario. Cerchiamo allora di trovare un *escamotage*, troviamo un cavillo giuridico che obblighi le parti a definire le loro controversie non in quei periodi. Diversamente, c'è una parte sempre perennemente soddisfatta, che è la parte datoriale, e c'è sempre una parte insoddisfatta, che è la parte soccombente.

Ecco, io volevo porre l'accento su questi problemi, che sono molto importanti. Un altro problema che ha abbondantemente disatteso, Presidente è quello della competenza sui porti e sulla viabilità. Ne ha fatto cenno Baghino: ma non è trasferendo la competenza dal-

l'Assessorato dei lavori pubblici a quello dei trasporti che si risolve il problema. Il problema è (e lei lo ha detto, evidentemente ha fatto buona scienza quando era nella Commissione dei trasporti al Parlamento), il problema è di annettere alla questione la dovuta importanza, perché i porti non sono delle strutture. Mi è piaciuta quella sua espressione, signor Presidente: nei porti, dai porti, come dagli aeroporti, deve nascere, il principio non del recepimento, ma anche dello sbocco. Ma il tutto, Presidente, e ho concluso, caro Assessore, ritornando al mio concetto originale, è legato all'economia, ai ruoli, al ruolo che alla Sardegna, per la Sardegna, lo Stato deve riconoscere. Deve essere un riconoscimento nell'interesse della collettività generale, diversamente torneremo qui fra un paio di mesi, magari domani discutendo il bilancio per fare demagogia. Il porto industriale: bellissima ideazione nel 1966, bellissima progettazione nel 1968, ne abbiamo discusso, ne abbiamo parlato, siamo ridotti ad averlo tra non molto come un porticciolo turistico! Il sogno del bacino di carenaggio, il sogno del porto *containers*, con i 22 comuni dell'entroterra che dovevano essere una fioritura dell'industria a sud della Sardegna, era tutta propaganda o poteva realizzarsi? E perché non si è realizzato? Le responsabilità dove le dobbiamo cercare, a chi le dobbiamo accollare? Ecco, allora, il discorso affrontiamolo seriamente!

Come per tutte le cose, anche in questa circostanza riteniamo di aver dato non demagogicamente il nostro modestissimo contributo, perché anche su questo grosso problema il Consiglio sia unito, non nelle parole, ma con i fatti.

PRESIDENTE. Uno dei presentatori dell'interpellanza numero 79 ha facoltà di dichiarare se è soddisfatto.

SCIOLLA (P.C.I.). Le risposte ampie e articolate della Giunta ai quesiti posti nella nostra interpellanza hanno toccato tutti i punti che noi abbiamo posto e li hanno toccati senza nascondere le obiettive difficoltà e l'entità dei pro-

blemi che sono stati sollevati, sia dalla nostra interpellanza, sia nella presentazione che ne abbiamo fatto, sia nel dibattito che si è sviluppato.

Per quanto riguarda i quesiti che noi avevamo posto, in particolare la centralità che avevamo dedicato all'argomento della stesura del piano generale dei trasporti, noi condividiamo l'impostazione che è stata data dalla Giunta, nel senso di vincolare come tempi e come lavorazione il piano regionale, necessariamente; e condividiamo anche il metodo che è stato annunciato dalla Giunta di dover comunque procedere già da ora per pacchetti, un metodo che non condanni quindi la Giunta ad un'attesa che risulterebbe dannosa. In questo senso siamo d'accordo, condividiamo l'impostazione di mantenere già ora in questa fase come obiettivo, per quanto possibile, il conseguimento del principio della continuità territoriale (in particolare, per quanto riguarda i sistemi di trasporto marittimo ed aereo come sono stati annunciati).

Apprendiamo con piacere che si sono istituiti dei correttivi per quanto riguarda la ripartizione del fondo nazionale dei trasporti, tali che, per quanto c'è stato annunciato sta-

sera ufficialmente dalla Giunta, sembrano indurre lo stesso Governo a imporre alle Regioni economicamente più forti, assuefatte, abituate ad avere le fette più consistenti nella ripartizione, sembrano appunto indurre il Governo stesso, dicevo, ad imporre un criterio che corregga l'impostazione finora data alla ripartizione stessa. Per questi motivi, e per il metodo dell'azione politica che è stato esposto, che non rifiuta per la Giunta il ruolo principale di assunzione di responsabilità, ma che tende anche a responsabilizzare l'intero Consiglio regionale, data l'importanza e l'entità dei problemi che si vanno ad affrontare e che si devono affrontare, il Gruppo comunista si dichiara soddisfatto delle risposte fornite dalla Giunta.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio riprenderanno domani mattina alle ore 10.

La seduta è tolta alle ore 21 e 10.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Capo Servizio

Dott. Antonio Solinas

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

Interpellanza Barranu - Cuccu - Orrù - Pubusa sui riflessi in Sardegna della cosiddetta "mafia degli appalti".

I sottoscritti, premesso che:

— nell'ambito dell'inchiesta sulla cosiddetta "mafia delle imprese", una vasta associazione di personaggi che comprenderebbe costruttori, faccendieri, uomini politici, sono stati emessi dieci mandati di cattura, due dei quali nei confronti dei fratelli Flavio e Andrea Carboni;

— dall'indagine finora svolta dalla magistratura sarebbero stati scoperti una serie di bilanci falsi che testimonierebbero come questa associazione a delinquere avesse messo le mani sui pubblici appalti anche in Sardegna;

— nei libri-mastri di queste società figurebbero, infatti, esborsi estremamente significativi anche nei confronti di amministratori comunali e regionali della Sardegna e, in particolare: 100 milioni elargiti nel 1975 agli amministratori di Olbia e della Regione Sardegna "per licenze a Portorotondo"; 160 milioni per un gruppo di amministratori del Comune di Olbia; 100 milioni per operazioni compiute nell'ambito del Comune di Sassari, chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale per sapere:

1) di quali elementi di valutazione disponga sull'intera vicenda e, in particolare, sui riflessi in Sardegna;

2) se non ritenga di dover svolgere, nel pieno rispetto dell'autonomia della magistratura che conduce l'inchiesta, eventuali accertamenti di carattere conoscitivo sui pubblici appalti sui quali può esservi stata influenza da parte di uffici regionali, relativi ai periodi oggetto dell'indagine giudiziaria. (70)

Interpellanza Onida - Atzori Angelo - Manunza - Zurrù - Giagu - Ladu Salvatore - Saba - Oppi - Deiana - Soro sulla interruzione dei lavori

per la costruzione della diga sul Tirso e sullo stato di crisi in cui versa l'Alto Oristanese.

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale, l'Assessore della programmazione e l'Assessore dei lavori pubblici in ordine allo stato di attuazione della nuova diga sul Tirso e più precisamente chiedono di conoscere:

1) l'opportunità ed i tempi delle indagini geognostiche e geomeccaniche la cui attivazione ha determinato la messa in cassa integrazione di notevole parte della manodopera occupata nei cantieri di Busachi;

2) una valutazione sulla coerenza progettuale del progetto originario che ha consentito l'appalto dei lavori in ordine soprattutto alla esatta ubicazione della diga ed alle dimensioni dell'invaso;

3) la sorte degli operai occupati e di quelli in cassa integrazione nella ipotesi che i tempi delle indagini dovessero risultare più lunghi del previsto.

Chiedono, inoltre, di conoscere quale sia l'orientamento della Giunta regionale in ordine alla mancata attuazione del progetto speciale "Lago Omodeo" approvato con atti formali dal Comprensorio di Ghilarza e dalla Comunità montana di Busachi dopo consultazioni di base con le forze sociali, politiche e sindacali ed in possesso della Giunta regionale, e che individua come momenti più significativi della vertenza l'occupazione, la ridisegnazione degli assetti viari, gli interventi produttivi e gli assetti civili delle comunità locali.

Appare urgente conoscere quali iniziative dirette ed indirette intenda prendere la Giunta regionale in ordine ai seguenti problemi:

a) la liquidazione immediata agli aventi diritto delle indennità di espropriazione che consentirebbero una parziale diminuzione del danno ad un territorio ripetutamente privato di risorse funzionali alla mono-economia locale, quella agro-pastorale;

b) la riattivazione delle terme di Fordongianus e quindi il suo preliminare recupero in linea con gli studi di fattibilità esitati dalla équipe del prof. La Cava. Si ritiene opportuno

conoscere con quali risorse finanziarie la Giunta intenda procedere per consentire l'avvio della attività termale;

c) quale destino attenda, dopo lo scioglimento della Cassa per il Mezzogiorno, il pacchetto dei progetti esecutivi e delle schede tecniche concordate col Governo dalla Giunta regionale, in attuazione dei progetti speciali 25 e 33 che, se finanziati, consentirebbero investimenti nell'Alto Oristanese, quantificabili attorno ai sessanta miliardi, l'utilizzo della manodopera nelle more della ripresa dei lavori di costruzione della diga, allentando la tensione sociale che i temuti licenziamenti e la stessa cassa integrazione hanno introdotto nel territorio. (71)

Interpellanza Mulas - Mura - Soro - Ladu Salvatore - Rojch - Randazzo - Deiana - Becciu - Zurru sull'allarmante diffusione dell'agalassia.

I sottoscritti chiedono di interpellare gli Assessori regionali alla sanità e dell'agricoltura perché forniscano elementi utili per avere un'informazione completa in ordine ad un problema, quello dell'agalassia, che interessa l'economia della Sardegna ed in specie gli allevatori di bestiame, problema che sta assumendo dimensioni semplicemente catastrofiche.

Tale infezione, di tipo virale, fino a qualche anno fa era pressoché sconosciuta in Sardegna ed oggi si parla di decine di migliaia di capi ovini e caprini colpiti dal morbo, che come è noto provoca lesioni infiammatorie alle mammelle, agli occhi ed alle articolazioni, con l'immediata conseguenza dell'arresto della secrezione latte, il dimagrimento e l'aborto.

Gli interpellanti esprimono la loro preoccupazione perché malgrado una precedente interrogazione gli Assessori interrogati hanno adottato misure parziali di profilassi sanitaria, né tantomeno hanno indicato, per le conseguenze di tipo economico, quali provvedimenti abbiano intenzione di adottare a favore di quegli allevatori che hanno subito forti perdite a causa dell'infezione che ha assunto rapida diffusione nelle intere greggi.

Gli interpellanti, interpretando le preoc-

cupazioni derivanti dalla estensione del fenomeno morboso sempre più marcata, chiedono l'adozione sia delle misure atte ad impedire la propagazione del morbo sia la determinazione degli interventi di sostegno finanziario (del resto previsti da norme regionali) da parte dell'Assessorato dell'agricoltura che dall'atteggiamento sinora assunto dagli Assessori regionali interessati, sembra sia stato sottovalutato, mentre costituisce realmente un grave pericolo per l'intera economia agro-pastorale.

In particolare gli interpellanti, come già precedentemente richiesto, oltre alle necessarie misure di tipo profilattico e sanitario con l'erogazione di vaccini specifici appositamente preparati e tempestivamente somministrati dai veterinari dipendenti della U.S.L. in forma gratuita e la creazione di zone protettive, chiedono:

a) adeguamento degli organici veterinari nelle U.S.L. con assunzione di veterinari anche a tempo determinato;

b) interventi coordinati con il C.R.A.I. per le operazioni di disinfezione e disinfestazione dei locali di ricovero degli ovini e caprini interessati alla malattia.

Chiedono, inoltre, che vengano esaminate con particolare attenzione, in presenza di posizioni contrapposte, le proposte dell'abbattimento dei capi infetti e non recuperabili e la contemporanea erogazione di contributi a favore degli allevatori per compensarli del danno economico subito e l'adozione di altre misure di carattere finanziario per consentire la ricostituzione delle greggi.

Si chiede, inoltre, che si renda obbligatoria la segnalazione delle greggi infettate di recente, distinguendole con vernici indelebili e contemporaneamente la rivaccinazione delle stesse e l'apertura di stazioni di quarantena nei porti sardi.

Considerata l'urgenza e l'importanza del problema, gli interpellanti chiedono l'apertura immediata di un dibattito consiliare. (72)

Interpellanza Deiana - Loretto - Becciu sulla utilizzazione da parte di un industriale del Lazio di latte ovino prodotto da coopera-

tive di pastori associati al Consorzio "Sardegna".

I sottoscritti chiedono di interpellare l'Assessore dell'agricoltura per sapere se è a conoscenza che le autocisterne di proprietà di un industriale del Lazio, ogni giorno, ritirano latte ovino da cooperative della Sardegna associate al Consorzio regionale latterie sociali "Sardegna".

Sembra che la quantità di latte raccolto si aggiri intorno ai 25.000 litri al giorno; il latte prelevato verrebbe trasformato in formaggi da tavola da una ditta laziale e successivamente commercializzato non si sa per conto di chi.

Poiché risultano esistenti in Sardegna strutture private e cooperativistiche (che usufruiscono di contributi e finanziamenti regionali) sottoutilizzate ed in grado di trasformare tale quantitativo di latte, non si comprende perché tale operazione sia stata conclusa senza interpellare gli industriali isolani e le cooperative lattiero-casearie.

Il quantitativo di latte trasferito in continente determina sicuramente riflessi negativi per il settore: infatti non utilizzando le strutture esistenti in Sardegna si ha il decadimento di queste ultime e comunque determina una riduzione dei posti di lavoro nei centri di trasformazione.

Gli interpellanti chiedono all'Assessore dell'agricoltura di sapere i termini dell'operazione nel suo complesso; si chiedono quali garanzie esistano per il rispetto della qualità dei prodotti derivati dal latte sardo trasformato nel Lazio e se tale politica nel settore lattiero-caseario sia rispettosa degli interessi economici ed occupativi di un settore importante della Sardegna e se la scelta invece non contrasti con la esigenza di tutelare i prodotti sardi.

Inoltre gli interpellanti chiedono che vengano chiarite le conseguenze che il comparto può subire per la mancanza di direttive politiche precise riguardanti la razionalizzazione del processo di trasformazione del latte ovino in formaggi differenziati o se si preferisca invece essere dipendenti da strategie e scelte industriali di operatori continentali che all'insaputa dei sardi, con operazioni certamente poco

chiare, non favoriscono la crescita delle iniziative economiche valide operanti nella nostra Isola. (73)

Interpellanza Chessa - Anedda - Murru sul trasferimento dell'Ispettorato forestale di Tempio.

I sottoscritti, premesso che la notizia del trasferimento delle competenze sul servizio forestale dall'Ispettorato distrettuale di Tempio all'Ispettorato ripartimentale di Sassari ha giustamente allarmato i lavoratori occupati nella forestazione, gli amministratori comunali, i sindacati, le popolazioni di Tempio e dell'intera Gallura, a causa delle conseguenze negative che il provvedimento comporta in termini di occupazione, di progresso economico e di crescita civile;

constatato che l'iniqua deliberazione presa dalla Giunta appare particolarmente ingiustificata ed estremamente punitiva nei confronti di una intera regione che vanta da secoli le foreste di lecci, di sughere e di roverelle più estese e meglio curate della Sardegna, viene a troncare speranze e sogni personalmente alimentati poco più di un mese fa dallo stesso Assessore dell'ambiente on. Puligheddu in un incontro avuto a Tempio coi rappresentanti sindacali e con gli amministratori comunali,

chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore della difesa dell'ambiente per sapere se non ritengano opportuno procedere urgentemente alla revoca del provvedimento di Giunta, qualora sia stato già preso, informando contestualmente l'opinione pubblica, i lavoratori direttamente interessati e gli amministratori comunali che la Giunta regionale non intende assolutamente declassare l'Ispettorato distrettuale di Tempio trasferendo parte delle competenze forestali a Sassari, né tantomeno ha in mente di sopprimerlo, dal momento che in circa 25 anni di esistenza ha dimostrato di essere non solo necessario, ma indispensabile per la salvaguardia dei boschi di Gallura, che tanta parte hanno avuto ed hanno nello sviluppo del turismo e sul mantenimento dei

livelli occupativi. (74)

Interpellanza Manunza - Giagu - Saba - Oppi - Onida - Deiana - Soro - Atzori Angelo - Tamponi - Serra Pintus - Becciu - Loretta sul trattamento pensionistico ai vecchi senza pensione e di quello integrativo dei lavoratori autonomi.

I sottoscritti chiedono di interpellare l'Assessore del lavoro al fine di conoscere quali siano stati i criteri in base ai quali sono stati soppressi, nel bilancio 1985, gli stanziamenti relativi ai capitoli "10107 - Assegni ai coltivatori diretti, mezzadri e coloni con carico familiare" e "10108 - Assegni agli artigiani per ogni unità non attiva a carico componente il nucleo familiare" mentre quello relativo alla corresponsione degli assegni ai vecchi lavoratori senza pensione, di cui alla legge regionale 31 marzo 1965 e successive modificazioni è stato ridotto notevolmente. Appare infatti incomprensibile che in presenza di situazioni sociali pesanti che vedono proprio i più deboli nella scala sociale, i più indifesi come sono appunto i vecchi ed i lavoratori autonomi, vengano adottate misure che, di fatto, scaricano su di loro il peso della crisi economica.

Gli interpellanti chiedono che venga riesaminata tutta la problematica dei trattamenti pensionistici, sia ai vecchi sia ai lavoratori autonomi, al fine non solo di ripristinare ciò che era un pur minimo segno di solidarietà sociale ma, soprattutto, per adeguare le quote erogate a livelli che non siano risibili come quelle sino ad ora liquidate.

Ai vecchi, infatti, risultano erogate somme per un importo di lire 12.000 mensili e l'integrazione del trattamento pensionistico dei lavoratori autonomi risulta inferiore mediamente di lire 75.000 mensili.

Principi di equità e giustizia sociale vorrebbero che tutti i soggetti indicati nella presente interpellanza potessero godere del trattamento minimo garantito agli assicurati nella assicurazione generale obbligatoria attraverso l'INPS, che come è noto liquida con un ritar-

do di cinque anni il beneficio assicurato dalla Regione Sarda.

Gli interpellanti chiedono, pertanto, quali misure politiche e quali iniziative legislative urgenti l'Assessore del lavoro intenda proporre per andare incontro alle fondamentali esigenze di vita di numerosi vecchi lavoratori. (75)

Interpellanza Becciu - Saba - Mulas - Mura - Tamponi - Tidu - Fadda Paolo - Serra Pintus sulla "Organizzazione dell'Azienda foreste demaniali della Regione Sarda in servizi e settori" (L.R. n. 51 del 1978).

I sottoscritti, premesso che da oltre cinque anni gli Enti strumentali della Regione sono stati organizzati in servizi e settori (ex legge regionale n. 51 del 1978) e che in data 14 febbraio 1985 è stato pubblicato il Regolamento che istituisce i servizi e settori della Presidenza della Giunta e degli Assessorati;

— rilevato che l'A.F.D.R.S., non è stata inclusa fra gli Enti strumentali della Regione né è ricompresa nel Regolamento sopracitato;

— venuti a conoscenza che il Consiglio di amministrazione dell'Azienda, in data 1° febbraio 1983, ha deliberato l'ordinamento da dare agli uffici dell'Azienda; che la suddetta delibera è stata trasmessa in data 21 febbraio 1983 dall'Assessorato della difesa dell'ambiente all'Assessorato degli affari generali e personale; che l'Assessorato della difesa dell'ambiente ha comunicato, in data 5 aprile 1983, all'Assessorato degli affari generali e personale il proprio parere favorevole alla proposta del Consiglio di amministrazione dell'Azienda;

— atteso che a oltre due anni di distanza, la suddetta proposta non risulta essere stata ancora presa in esame dalla Giunta regionale, chiedono di interpellare l'Assessore degli affari generali, personale e riforma della Regione per conoscere:

a) quali siano i motivi che hanno impedito, per un così lungo periodo di tempo di portare all'esame della Giunta regionale la proposta del Consiglio di amministrazione dell'Azienda foreste, ancorché avvalorata dal parere favorevole dell'Assessorato della difesa

dell'ambiente;

b) quali immediati provvedimenti si intendano attuare per porre fine a questo stato di cose e perché l'Azienda foreste demaniali della Regione Sarda non rimanga l'unico organismo regionale non strutturato in servizi e settori. Ciò oltre a provocare uno stato di grande disagio e di turbativa nel personale dell'Azienda per la palese ingiustizia perpetrata nei suoi confronti, provocherebbe un inevitabile esodo verso altri uffici regionali degli elementi migliori e la conseguente paralisi degli uffici dell'Azienda. (76)

Interpellanza Loretta - Becciu - Floris - Onida - Serra Pintus - Soro sulla necessità di una iniziativa urgente della Amministrazione regionale per impugnare i provvedimenti di scioglimento di numerose Istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza (IPAB) della Sardegna, già adottati, per ottenere la sospensione di quelli in corso di emissione, per promuovere la revisione dell'articolo 17 del D.P.R. n. 348 del 1979 alla luce della dichiarazione di incostituzionalità dell'articolo 25, comma 5° del D.P.R. n. 616 del 1977.

I sottoscritti,
ricordato che il D.P.R. n. 348 del 1979 prevede la soppressione delle IPAB operanti in Sardegna con la sola esclusione di quelle che rientrano in particolari ipotesi e la conseguente attribuzione delle loro funzioni, del loro personale e dei loro beni ai Comuni;
rilevato che al fine di garantire la necessaria uniformità di trattamento su tutto il territorio nazionale tale disposizione del D.P.R. n. 348 ricade pedissequamente — salvo che per l'indicazione delle ipotesi d'eccezione — la scelta contenuta nell'articolo 25 del D.P.R. n. 616 del 1977;
constatato che con sentenza n. 173 del 17 luglio 1981 la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità — per eccesso di delega — dell'articolo 25, commi 5, 6, 7, 9 del D.P.R. n. 616 del 1977 concernente la disposizione in argomento, che pertanto perde ogni efficacia giuridica nella gran parte del territorio nazionale (Regioni a Statuto

ordinario);

considerato che, in queste condizioni, al di là dell'autonomia della fonte normativa, se si procedesse alla soppressione delle IPAB operanti in Sardegna in attuazione del D.P.R. n. 348 si determinerebbe una compressione di diritti civili fondamentali che non troverebbe riscontro su tutto il territorio nazionale, dando luogo così ad una grave disparità di trattamento tra IPAB e IPAB e violando il principio d'eguaglianza, certamente applicabile alle persone giuridiche, comprese quelle pubbliche;

considerato che la normativa di cui all'articolo 25 del D.P.R. n. 616 e quella corrispondente contenuta nel D.P.R. n. 348 rappresentano una radicale riforma della disciplina organica contenuta nella legge 17 luglio 1890 n. 6972 (legge Crispi), che pertanto avrebbe dovuto comportare — come osserva la stessa sentenza della Corte costituzionale — un'attenta "riconsiderazione dei principi fondamentali che l'avevano ispirata (rispetto della volontà dei fondatori, controlli giustificati dal fine pubblico dell'attività svolta in situazioni di autonomia)", un'adeguata considerazione della "pluralità di forme e di modi in cui l'attività assistenziale viene prestata", e soprattutto, che si facesse "debito conto dei precetti contenuti negli articoli 18, 19, 33 e 38 della Costituzione" e che fosse "affrontato, alla luce dell'articolo 38, ultimo comma, il tema del pluralismo delle istituzioni in relazione alle possibilità di pluralismo nelle istituzioni";

rilevato che di conseguenza la normativa sulle IPAB contenuta nel D.P.R. n. 348 del 1979 appare di dubbia legittimità costituzionale, anche al di là della ricordata censura per travalicamento della delega mossa all'articolo 25 del D.P.R. n. 616;

rilevato altresì che i provvedimenti di soppressione di numerose IPAB della Sardegna, adottati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri in attuazione del D.P.R. n. 348, sono stati assunti senza che sia stato richiesto il preventivo parere di una apposita Commissione parlamentare, come prescritto dall'articolo 17 del medesimo D.P.R. n. 348, per cui i provvedimenti stessi appaiono illegittimi;

tutto ciò premesso, i sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore degli affari generali per sapere se la Giunta non ritenga, rifiutando ogni settarismo di parte, di farsi carico dell'esigenza di garantire il funzionamento complessivo del sistema assistenziale e quindi di evitare che l'apparato esistente sia sconvolto e distrutto in assenza di una organica normativa di riforma rispettosa dei principi costituzionali; più in particolare chiedono di sapere se, alla luce delle considerazioni sopra esposte, la Giunta non ritenga:

1) di impugnare immediatamente, nelle competenti sedi giurisdizionali, i provvedimenti già assunti di soppressione di IPAB operanti in Sardegna;

2) di intervenire presso il Governo per ottenere che sospenda l'adozione di ulteriori provvedimenti e che studi la possibilità di revocare quelli già emessi;

3) di promuovere la revisione del D.P.R. n. 348 del 1979 onde stralciare da esso la normativa concernente la soppressione delle IPAB operanti nell'ambito regionale, in attesa che il regime delle IPAB infraregionali sia riformato o comunque definito — dopo la dichiarazione di incostituzionalità dell'articolo 25 del D.P.R. n. 616 — attraverso una nuova normativa che fissi principi e criteri generali validi su tutto il territorio nazionale;

4) di intraprendere ogni altra urgente iniziativa che sia utile per evitare lo sconvolgimento e la distruzione di un tessuto istituzionale ed organizzativo insostituibile per garantire ai cittadini sardi più deboli ed indifesi il sostegno di una solidarietà umana e civile che spesso è condizione di vita. (77)

Interpellanza Mereu Salvatorangelo sui danni causati dalle incessanti piogge cadute nei giorni 6 e 7 marzo 1985.

Il sottoscritto, viste le incessanti piogge cadute nelle ultime 48 ore; sentite le categorie interessate che dopo una sommaria valutazione stimano i danni subiti agli agrumeti, vigneti, colture cerealicole e foraggere

ammontanti quasi al 100 per cento a causa delle inondazioni verificatesi alla luce delle già gravi difficoltà nelle quali si dibattono i coltivatori pastori e piccoli proprietari;

vista la grave situazione occupazionale e quella economica della Sardegna ed in particolare quella delle zone della Trexenta, Marmilla, Sarrabus Gerrei, Parteolla e Campidano di Cagliari, chiede di interpellare l'Assessore dell'agricoltura per sapere se intende provvedere con la massima urgenza alla predisposizione di opportuni sopralluoghi tesi ad accertare la gravità e la intensità dei danni subiti ed alla emanazione urgente di tutti i provvedimenti che il caso richiede sia quelli di assistenza straordinaria che quelli finanziari per il risarcimento dei danni subiti dagli interessati predisponendo ed adottando atti che rendano possibili ulteriori ed indispensabili iniziative che in prospettiva possono garantire la continuazione delle attività agricole. (78)

Interrogazione Lorelli - Canalis - Ladu Leonardo - Porcu sul completamento della strada Ittiri-Usini-Tissi.

I sottoscritti, visto l'ordine del giorno approvato recentemente ad Ittiri dai sindaci dei comuni interessati alla realizzazione della strada di razionalizzazione del collegamento Ittiri-Usini-Tissi con la strada statale 131 e l'abitato di Sassari; sottolineate le continue sollecitazioni delle popolazioni interessate (operai, operatori economici, studenti, insegnanti, autotrasportatori) costrette ad affrontare enormi disagi per la tortuosità dell'attuale strada provinciale nella quale, fra l'altro, insistono ben cinque passaggi a livello, con conseguenze estremamente negative sull'intera economia della zona;

preso atto che il primo lotto di Km 2,300 è in fase di avanzata realizzazione, che è stata approvata la perizia suppletiva e concesso il finanziamento di 2 miliardi per il tratto di raccordo tra la strada statale 131 e l'abitato di Sassari, che il secondo lotto fino al bivio di Tissi, che consente il superamento dei cinque passaggi a livello, è stato già approvato e affidato all'im-

presa esecutrice dei lavori del primo lotto e per la realizzazione del quale è necessario un finanziamento ulteriore di circa 4 miliardi, chiedono di interrogare l'Assessore dei lavori pubblici per sapere quali risoluzioni abbia preso o intenda prendere sia per il finanziamento e la realizzazione in tempi brevi del secondo lotto, sia per il completamento dell'arteria, fino all'abitato di Ittiri, anche in considerazione che l'intero progetto è in fase di completamento. (119)

Interrogazione Manunza - Atzori Angelo sulla esclusione di Oristano quale sede del presidio multizonale di medicina del lavoro.

I sottoscritti chiedono di interrogare l'Assessore alla sanità per sapere quali siano le ragioni che hanno portato alla esclusione della provincia di Oristano, nella istituzione dei presidi e servizi multizonali di medicina del lavoro, e quali iniziative a questo proposito l'Assessore intenda assumere per ovviare a questa palese, ingiustificata discriminazione.

Come è noto, infatti, in Sardegna sono stati creati ai sensi dell'articolo 24 della legge 19 febbraio 1981, con il progetto obiettivo del 18 novembre 1983, i presidi e servizi multizonali di medicina del lavoro a Nuoro, Cagliari, Sassari e Portoscuso. Non è pensabile, date le enormi distanze che separano Oristano dagli altri centri, trascurare la necessità oggettiva che essa ha di avere tali strutture anche per la disparità dei compartimenti produttivi e le diversità operative in cui si deve lavorare.

Gli interroganti chiedono all'Assessore se non ritenga di dover svolgere ogni possibile azione perché Oristano abbia un presidio multizonale di prevenzione come le altre province e che le Unità sanitarie locali vengano dotate di servizi o settori autonomi di medicina del lavoro che possano operare nell'ambito delle stesse con organici medico-tecnici proporzionati alla popolazione residente. Come conseguenza questi servizi dovrebbero essere gli utenti del presidio multizonale di prevenzione che potrebbe trovare una utile collocazione nell'ex laboratorio provinciale di igiene e profilassi.

Al fine di raggiungere gli obiettivi di cui sopra gli interroganti chiedono all'Assessore alla sanità di esaminare la possibilità di apportare le opportune modifiche al piano sanitario regionale, che andrà in discussione in Consiglio regionale nei prossimi mesi. (120)

Interrogazione Fadda Fausto sulla soppressione della Casa di riposo Regina Margherita (Ospizio di San Pietro) della fondazione Tomé e degli Istituti pubblici di assistenza e beneficenza (IPAB).

Il sottoscritto, premesso che con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri è stata disposta la soppressione dell'IPAB, della Casa di riposo Regina Margherita (Ospizio San Pietro) e della Fondazione Tomé, enti operanti a Sassari da lunghi anni;

considerato che alla data odierna non è stata proposta dalla Giunta regionale nessuna norma di attuazione del decreto n. 348 atta ad individuare prospettive, funzioni e ruoli per gli enti soppressi,

interpretando lo stato di grave disagio e le preoccupazioni del personale dipendente, degli utenti, degli amministratori locali,

chiede di interrogare l'Assessore regionale del personale ed affari generali per conoscere quali iniziative abbia assunto od intenda assumere per risolvere la grave situazione creatasi all'interno degli enti succitati e se non ritenga opportuno:

1) convocare un immediato incontro fra i diversi soggetti interessati per esaminare in maniera più attenta ed analitica i problemi emergenti e le proposte del comune di Sassari e degli enti;

2) proporre alla Giunta regionale ed al Consiglio regionale un disegno di legge contenente le norme di attuazione del D.P.R. n. 348, almeno per quella parte riguardante gli enti soppressi. (121)

Interrogazione Fadda Paolo, con richiesta di risposta scritta, sullo stato di grave disagio

esistente fra gli ex dipendenti degli enti soppressi.

Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore degli affari generali per sapere se siano a conoscenza dello stato di diffuso disagio esistente tra i dipendenti degli enti nazionali soppressi dalla legge n. 641 del 1978 e iscritti nel ruolo speciale provvisorio a norma della legge regionale 8 maggio 1984, n. 18. Detti dipendenti vedono disconosciuto il buon diritto a ottenere dall'Amministrazione il pagamento di competenze maturate da ormai molti mesi, mentre assistono alla inerzia dell'Amministrazione che non attenua né la normativa contrattuale in vigore, né quanto è previsto dalla legge regionale n. 18 per quanto attiene gli organismi previsti per l'attuazione di quella stessa normativa.

Lo stato di disagio si riscontra soprattutto nelle strutture più delicate, come le case di riposo dell'ex ONPI e le sedi dell'ex ENAOLI, e coinvolge sempre più gli utenti dei servizi, come testimonia lo stato di precarietà assistenziale che taluni anziani hanno voluto evidenziare indirizzando ai giornali locali vere e proprie perorazioni perché l'Amministrazione intervenga finalmente mettendo fine alla sua inerzia politica ed amministrativa.

Il sottoscritto chiede se il Presidente della Giunta e l'Assessore degli affari generali non ritengano che la ricerca di soluzioni di riforma per il settore assistenziale, che del resto non sembra dare ad oggi particolari risultati, non vada congiunto ad una corretta e puntuale gestione dell'esistente, senza sottoporre gli utenti dei servizi ai disagi che inevitabilmente crea uno stato di tensione protratto e crescente che pone gli operatori in condizioni di scarsa serenità. (122)

Interrogazione Floris, con richiesta di risposta scritta, sul problema del personale precario del Servizio sanitario nazionale.

Il sottoscritto, constatato che da anni il Parlamento italiano,

anche sulla spinta delle Regioni, ha iniziato un lungo ed estenuante dibattito sul problema del personale del Servizio sanitario nazionale in posizione di precariato;

rilevato che tale situazione è stata determinata anche dal nuovo e più complesso procedimento di formazione degli organici, introdotto dalla Riforma sanitaria che ha di fatto creato situazioni di "vuoto" nell'assistenza;

ricordato che in Sardegna i dipendenti ospedalieri "provvisori" sono circa 2.500;

rilevato altresì che dopo laboriosi confronti, modifiche e ripetuti rinvii la Camera ha approvato il testo del disegno di legge relativo alla sanatoria del personale precario, trovando un accordo fra le forze politiche pressoché globale;

tenuto conto del contenuto del primo comma dell'articolo 5 del testo della sanatoria che testualmente recita "Sono revocati tutti i concorsi pubblici relativi ai posti vacanti per i quali sussistono le condizioni di applicazione della presente legge, ad eccezione di quelli nei quali siano iniziate le prove alla data di entrata in vigore della legge stessa",

chiede di interrogare il Presidente della Giunta regionale per sapere se non ritenga opportuno e necessario provvedere a sospendere tutti i concorsi già banditi onde evitare che una legge tanto sofferta e tanto attesa possa venire di fatto vanificata e possano venire create evidenti discriminazioni di trattamento e palesi ingiustizie. (123)

Interrogazione Fadda Fausto sulla paventata vendita delle Officine EUTECO di Porto Torres.

Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore dell'industria per sapere se risponde al vero che la Giunta regionale, modificando gli impegni assunti con le Organizzazioni sindacali, con i lavoratori dell'EUTECO e con i rappresentanti degli enti locali interessati, abbia proposto all'E.N.I., quale soluzione del problema "EUTECO", la vendita delle Officine ad un gruppo di imprenditori privati.

Considerato che non è stata data risposta alla interrogazione presentata dallo scrivente 5 mesi orsono sul disimpegno E.N.I. a Porto Torres, nel settore di produzione delle piattaforme petrolifere, si chiede al Presidente della Giunta regionale se non ritenga opportuno intervenire tempestivamente presso l'E.N.I. ed il Ministero delle partecipazioni statali per impedire la vendita delle Officine a privati, che così come ipotizzata, con la frammentazione delle attività produttive, comporterebbe la rinuncia da parte dei lavoratori della zona industriale di Porto Torres a rivendicare con forza il polo nazionale dell'impiantistica più volte richiesto e da tempo auspicato. Tale operazione servirebbe inoltre, a giudizio dell'interrogante, ad avallare l'attuale disimpegno dell'E.N.I. e delle Partecipazioni statali nel settore dell'impiantistica pubblica in Sardegna. (124)

Interrogazione Mereu Salvatorangelo sulla grave situazione di 40 dipendenti della Saras costretti a viaggiare da Domus de Maria e da Teulada.

Il sottoscritto,
vista la grave situazione derivante a più di 40 operai dipendenti dell'Azienda SARAS, costretti a viaggiare in quanto residenti a Domus de Maria e Teulada;
vista la richiesta che i medesimi hanno inoltrato all'ARST per l'istituzione di una nuova linea Teulada-SARAS e viceversa, tenendo in conto l'orario di lavoro articolato dalle 8 alle 16,30 con una corsa che parte da Teulada alle 6,40 e dalla SARAS alle 16,50;
visto il grave disagio che ne deriva loro attualmente, costretti a stare fuori casa ben 13 ore;
vista la discriminazione cui sono sottoposti rispetto agli altri;
vista l'inutile attesa degli interessati circa la richiesta inoltrata all'ARST,
chiede di interrogare l'Assessore dei trasporti affinché voglia intervenire con la tempestività che il caso richiede presso la Direzione dell'ARST perché il problema venga portato a soluzione secondo le giuste richieste degli

operai interessati. (125)

Interrogazione Becciu - Deiana - Mura - Oppi - Fadda Paolo - Moretti - Tamponi - Onida - Tidu sul contributo regionale per la copertura della differenza tariffaria dei canoni dell'acqua potabile per aziende ex ETFAS della Nurra di Sassari e Alghero.

I sottoscritti chiedono di interrogare l'Assessore regionale dei lavori pubblici per conoscere se rispondono al vero le notizie secondo le quali lo stesso Assessore, il 28 gennaio scorso, avrebbe convocato a Sassari i rappresentanti dell'ETFAS per siglare un accordo tendente ad addossare al bilancio regionale il 50 per cento circa delle tariffe per l'acqua potabile consumata, negli anni 1983/1984 e fino al prossimo giugno 1985, dai coltivatori delle aziende ex ETFAS della Nurra di Sassari e Alghero.

Per sapere inoltre se risponda al vero:

1) che, quale terzo contraente di tale accordo, sia stata invitata la Confcoltivatori (organizzazione notoriamente di parte comunista), ignorando le altre organizzazioni di categoria e, segnatamente, quelle maggiormente rappresentative come la Coltivatori diretti;

2) che sia stata addirittura autorizzata la stessa Confcoltivatori a rilasciare l'attestato di coltivatore diretto indispensabile per poter usufruire del beneficio anzidetto.

Chiedono infine che l'Assessore competente voglia chiarire:

a) attraverso quali provvedimenti di carattere legislativo o amministrativo intenda erogare il contributo di cui sopra a beneficio delle aziende della Nurra di Sassari e Alghero;

b) quali siano i motivi per cui sono state escluse da questa provvidenza le altre aziende ex ETFAS e tutte le aziende dei coltivatori diretti della Sardegna. (126)

Mozione Giagu - Saba - Ladu Salvatore - Mulas - Serra - Asara - Atzeni - Atzori Angelo - Baghino - Becciu - Deiana - Fadda Paolo - Floris - Loretto - Manunza - Montresori - Moretti - Mu-

ra - Onida - Oppi - Randazzo - Rojch - Serra Pin-tus - Soro - Tamponi - Tidu - Zurrù sulla istitu-zione di una Commissione consiliare speciale per la riforma istituzionale della Regione e la revi-sione dello Statuto.

IL CONSIGLIO REGIONALE

RICHIAMATA la consapevolezza che le forze autonomistiche sarde hanno sempre avuto dell'inadeguatezza dello Statuto a disegnare e a promuovere efficacemente l'autonomia speciale sarda secondo le aspirazioni, le esigenze e la domanda culturale e politica del popolo sardo;

RILEVATO che l'esperienza autonomistica di questi trentacinque anni ha confermato puntualmente — e non solo in circostanze e occasioni circoscritte o rilevanti, ma anche nel normale e quotidiano svolgersi dell'attività legislativa, di governo e amministrativa della Regione Sar-da — che le carenze e insufficienze dei poteri statutari incidono profondamente sulla capacità degli istituti autonomistici ad espletare il loro ruolo di guida, di coordinamento, di promozione e di controllo democratici della crescita morale e civile, culturale e politica, econo-mica e sociale del popolo sardo;

CONSTATATO che la costituzione e la realtà istituzionale e operativa delle Regioni a statuto ordinario — pur realizzando un momento fon-damentale della costruzione dello Stato delle Autonomie — hanno determinato nei fatti un reale depotenziamento del ruolo e della effe-tiva differenziazione delle autonomie regionali a statuto speciale ed in particolare di quella sarda;

RICORDATO che la specialità della autonomia sarda è nata e si è imposta a livello costituzio-nale sia come strumento per la tutela della spe-cificità etnico-culturale e storico-politica del popolo sardo all'interno della comunità statua-le italiana, sia come strumento per la rinascita economica e sociale della Sardegna e il suo pie-no inserimento in parità di condizioni nel cir-cuito e nel contesto dello sviluppo economico, della crescita civile, della partecipazione demo-cratICA, della solidarietà morale della Repubblica italiana; e che in questi aspetti fondamentali

si sostanzia la "questione sarda" alla cui soluzio-ne storica l'autonomia speciale è intrinsecamente finalizzata e necessariamente rapportata; e che pertanto l'autonomia sarda, la sua specialità, i suoi poteri e il suo ruolo devono essere valutati e verificati in funzione delle loro capacità di essere strumento efficace ed adeguato per il rag-giungimento in tempi accettabili degli obiettivi storici indicati, nei quali si fonda la fiducia e l'adesione del popolo sardo alle istituzioni re-pubblicane italiane di cui l'autonomia sarda è espressione costituzionale essenziale;

RILEVATO che nell'ultimo decennio la questio-ne sarda nella sua globalità — ed in particolare il problema del superamento del divario dei li-velli economici e delle condizioni sociali e civili nei confronti dell'intero Paese — lungi dal pro-cedere in direzione di traguardi positivi di soluzione, si è progressivamente aggravata in re-lazione e nel contesto della crisi economica gene-rale, ma con ripercussioni insostenibili sull'appa-rato produttivo sardo — dallo smantellamento dell'industria chimica e petrolchimica all'ina-deguatezza di una strategia di valorizzazione del comparto minero-metallurgico, dalla caren-za di iniziative industriali alternative alla conse-guente massiva disoccupazione, dal ristagno di produttività dell'agricoltura e della zootecnia alla marginalità di incidenza di altri settori pro-duttivi (pesca, artigianato) dalla insufficienza della valorizzazione delle risorse turistiche alla carenza dei servizi incentivanti l'attività econo-mica e soprattutto dei trasporti che pongono l'Isola in uno stato di inferiorità condizionan-te ogni crescita economica e civile, dagli accen-tuati squilibri territoriali alla disgregazione dei tessuti urbani e alle drammatiche carenze abita-tive e di infrastrutture civili ecc.;

RICHIAMATO e riaffermato totalmente l'ordi-ne del giorno approvato dal Consiglio regionale in data 21 ottobre 1983 sulla nuova legge di attuazione dell'articolo 13 dello Statuto specia-le;

CONSAPEVOLE che una seria ed efficace pro-grammazione della presenza e dell'intervento pubblico — indispensabile per la riattivazione del processo di sviluppo — richiede più che mai — alla luce dell'esperienza autonomistica —

la centralità dei poteri decisionali, della guida, del coordinamento e del controllo della Regione Sarda — che nella coscienza del popolo sardo è giustamente diventata il primario punto di riferimento politico-istituzionale di ogni giudizio sulla realtà sarda, con sempre più frequenti e profondi coinvolgimenti della Regione in giudizi di responsabilità globale anche per quanto discende dall'attività o dall'assenza dei più svariati organi o poteri statuali;

RITENUTO pertanto che una più adeguata autonomia intesa come autogoverno del popolo sardo deve tendere a realizzare sempre più efficacemente il superamento in Sardegna di un improprio dualismo Stato-Regione e a portare sempre più, nelle materie costituzionalmente compatibili, la Regione Sarda ad essere lo Stato democratico che opera e si realizza in Sardegna; e che pertanto occorre realizzare, attraverso una prima fase di effettivo raccordo tra la Regione Sarda e gli uffici periferici dell'amministrazione statale, una unitarietà di indirizzi e di azione dello Stato e della Regione che dovrà discendere da una nuova normativa che riaffermi il ruolo centrale dell'autonomia speciale nel realizzare e gestire in Sardegna la statualità democratica repubblicana in tutto ciò che attiene direttamente alla crescita civile, culturale, sociale ed economica della sua comunità;

RIBADITO che un disegno complessivo di una nuova e più avanzata autonomia speciale è intimamente legato al ruolo imprescindibile degli enti locali soprattutto comunali e del nuovo ente intermedio come momenti partecipativi democratici alla gestione e alla programmazione dell'auto-governo in tutte le sue esplicazioni economiche e sociali;

RIAFFERMATA la consapevolezza che la battaglia per il potenziamento dell'autonomia speciale sarda deve essere accompagnata dalla contestuale riforma della Regione sia attraverso la piena attuazione delle norme statutarie vigenti, sia attraverso una rigorosa iniziativa politica che porti alla revisione legislativa e alla razionalizzazione e al decentramento dell'attività amministrativa;

PRESO ATTO della disponibilità dichiarata dal Governo per l'avvio di un confronto Stato-

Regione sulla revisione dello Statuto oltre che sulla piena attuazione delle norme statutarie vigenti,

delibera

di dare mandato al Presidente del Consiglio, sentito l'Ufficio di Presidenza, di promuovere la presentazione in tempi brevi di una proposta di legge per l'istituzione di una Commissione consiliare speciale per la riforma istituzionale della Regione — la cui composizione deve garantire la partecipazione di tutti i Gruppi consiliari — per l'elaborazione — avvalendosi della collaborazione dei poteri locali e di tutte le forze sociali e culturali della comunità sarda — di precise proposte concernenti:

- a) la revisione dello Statuto;
- b) l'attuazione dello Statuto vigente;
- c) la riforma dell'Amministrazione regionale e il decentramento amministrativo;
- d) il ruolo dei comuni e il nuovo ente intermedio nei loro rapporti con la Regione attraverso la delega e/o il trasferimento delle funzioni;
- e) la revisione legislativa regionale. (10)

Mozione Carta sui criteri di nomina e sostituzione di componenti della Giunta della Camera di commercio di Cagliari.

IL CONSIGLIO REGIONALE

PREMESSO che la legislazione vigente non prevede la durata della carica di componente della Giunta della Camera di commercio;

SOTTOLINEATO che le singole Associazioni di categoria non sono titolari di alcun potere di revoca dei componenti della Giunta camerale in carica in quanto il nominato rappresenta la totalità delle stesse;

SOTTOLINEATO, altresì, il modo in cui si è manifestato il concerto tra l'Assessore dell'industria e il Prefetto della Provincia di Cagliari sulla nomina a sostituzione di componenti della Giunta della Camera di commercio di Cagliari;

IX LEGISLATURA

XXVIII SEDUTA

12 MARZO 1985

PRESO ATTO dei motivi in base ai quali l'Assessore abbia ritenuto di procedere, quale primo "atto qualificante" dell'attività della nuova Giunta regionale e del suo Assessorato, alla sostituzione di componenti della Giunta camerale, che l'Assessore precedente aveva ritenuto di rinviare per motivi di opportunità e di legittimità; OSSERVATO la posizione da un lato notarile e dall'altro prevaricante assunta dal Prefetto di Cagliari;

RILEVATO che si è proceduto alla sostituzione di componenti della Giunta camerale in carica da pochi anni, riconfermando invece altri, anche disattendendo la circolare d'indirizzo del Ministero dell'industria, del commercio e dell'ar-

tigianato n. 2901/C del 3 luglio 1982, che poteva essere disattesa ma con diverse motivazioni,

impegna la Giunta regionale

1) a farsi interprete presso il Governo nazionale e il Parlamento sulla necessità di modificare le norme legislative sui criteri di nomina e sostituzione dei componenti della Giunta delle Camere di commercio;

2) e, nelle more, ad annullare gli atti illegittimi che sono stati posti in essere con le sostituzioni dei componenti della Giunta della Camera di commercio di Cagliari. (11)