

XXXVIII SEDUTA**(ANTIMERIDIANA)****GIOVEDÌ 28 MARZO 1985****Presidenza del Presidente SANNA EMANUELE****I N D I C E****Commemorazione dell'onorevole Guido Spina:**

PRESIDENTE	1148
Interpellanza (Annunzio)	1147
Interrogazione (Annunzio)	1148
Mozioni (Annunzio)	1147

Proposte di legge: "Interventi straordinari per l'esercizio di collegamenti marittimi e aerei di interesse regionale da effettuare con mezzi veloci" (2); "Contributi per l'esercizio di servizi di linea marittima su mezzi rapidi" (73). (Discussione del testo unificato):

MURRU	1149-1155-1166
OGGIANO	1153
ATZORI VILLIO	1155
BAGHINO	1156
FERRARI, Assessore dei trasporti	1157
MANNONI	1159-1166
Sull'ordine dei lavori:	
BARRANU	1149

La seduta è aperta alle ore 10 e 50.

MERELLA, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 20 marzo 1985, che è approvato.

Annunzio di mozioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle mozioni pervenute alla Presidenza.

MERELLA, Segretario:

"Mozione Anedda - Murru - Chessa sull'istituzione di una Commissione consiliare speciale per lo studio della modifica dello Statuto". (13)

"Mozione Mura - Deiana - Becciu - Zurru - Mulas - Onida - Manunza sulla crisi del comparto lattiero-caseario e sulle misure idonee a collocare le eccedenze delle annate 1983/1984 ed a disciplinare il mercato gravato da una flessione produttiva". (14)

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia annunzio dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

MERELLA, Segretario:

"Interpellanza Ruggeri - Orrù - Atzori Villio - Pubusa - Serri sullo sviluppo e sulla gestione dell'area portuale di Cagliari". (83)

Annuncio di interrogazione

PRESIDENTE. Si dia annuncio dell'interrogazione pervenuta alla Presidenza.

MERELLA, Segretario:

“Interrogazione Cuccu - Orrù - Ladu Leonardo - Pubusa - Serri sulla negazione del permesso di soggiorno illimitato da parte delle autorità della Repubblica Federale Tedesca al lavoratore sardo emigrato Adolfo Ghiani”. (130)

Commemorazione dell'onorevole Guido Spina.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, venerdì 22 marzo ci è giunta improvvisa la triste notizia della morte dell'onorevole Guido Spina, stroncato da un infarto nella sua abitazione a Cagliari.

L'onorevole Spina non faceva più parte di questo Consiglio dal mese di luglio dello scorso anno eppure, per quanti come me hanno avuto modo di conoscerlo e di apprezzarlo nell'attività parlamentare, era difficile pensare a questo dinamico esponente politico al di fuori della vita di questa Assemblea.

Dopo quattro intense legislature, Guido Spina aveva deciso autonomamente di lasciare l'Assemblea regionale, ma questa decisione, presa con largo anticipo, rispetto alla scadenza del suo mandato, non attenuò né il suo impegno di legislatore né il suo ruolo di rappresentante del popolo che esercitò sino agli ultimi giorni della VIII legislatura con la serietà e la puntualità che lo hanno sempre contraddistinto.

Dopo il rinnovo dell'Assemblea a seguito dell'ultima consultazione elettorale, continuò quasi quotidianamente a occuparsi della politica regionale e quasi quotidianamente si recava nella sede del Consiglio per informarsi e dare consigli sui problemi che assillano tuttora la nostra comunità isolana.

Nato 62 anni fa, a Cagliari, laureato in economia e commercio, professore di ragioneria negli istituti tecnici, combattente nell'ultima guerra mondiale.

Fin da giovane impegnato nel movimento cattolico democratico, attivo e brillante dirigen-

te della D.C. cagliaritana e consigliere comunale della città capoluogo; consigliere regionale dal 5 dicembre del 1967.

E' stato più volte presidente di Commissione e più volte Assessore regionale (al lavoro, alla pubblica istruzione, all'agricoltura e alla programmazione), componente dell'Ufficio di Presidenza del Consiglio, del direttivo del gruppo della D.C., di cui fu anche vicepresidente, segretario provinciale del suo partito: ha ricoperto quindi, nel corso della sua lunga e intensa esperienza politica, incarichi di primo piano in Giunta e in Consiglio regionale nonché negli organismi dirigenti del Partito democratico cristiano.

Molto feconda e significativa fu la sua attività di legislatore in particolare nel settore dell'agricoltura, dell'assistenza sociale e della scuola.

Era considerato da tutti uno dei consiglieri più esperti e competenti in materia di finanze e contabilità pubblica dove faceva valere la sua specifica preparazione e la sua grande professionalità; fu un severo custode della correttezza amministrativa e della chiarezza delle norme.

Era un instancabile lavoratore, un legislatore pignolo e scrupoloso, un intransigente sostenitore delle sue opinioni e delle sue posizioni politiche che confrontava in quest'Aula con grande schiettezza e con grande apertura, polemizzando spesso aspramente con i suoi avversari ma rispettando sempre le regole della correttezza e della dialettica democratica.

Non amava lo spettacolo politico e non ricercava i riflettori della cronaca, è stato un protagonista ma non amava il protagonismo.

Credo che si renda maggiore onore alla sua memoria, onorevoli colleghi, e alla sua personalità se nel ricordarlo, adesso che se ne è andato prematuramente, nel ricordarlo qui che fu la sede più importante e più alta del suo lungo impegno politico e della sua esemplare passione civile, non concediamo nulla né alla retorica né alla commemorazione di circostanza.

Guido Spina va ricordato così com'era, un consigliere onesto, instancabile, preparato, un degno rappresentante del popolo sardo.

La D.C. perde un militante e un dirigente di grande valore, la nostra Assemblea perde e saluta

uno dei suoi componenti più prestigiosi; ai suoi familiari e al suo partito esprimo il cordoglio dell'intero Consiglio regionale e mio personale.

Sospendo la seduta in segno di lutto per dieci minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 10,58 viene ripresa alle ore 11,19).

PRESIDENTE. Prego i colleghi di prendere posto. L'ordine del giorno reca l'elezione di un rappresentante del Consiglio regionale nei Consigli provinciali scolastici di Nuoro, Cagliari, Oristano e Sassari.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Barranu sull'ordine dei lavori. Ne ha facoltà.

BARRANU (P.C.I.). Chiederei, se c'è l'accordo dei colleghi, di rinviare al pomeriggio l'esame dei punti dal 2 all'8 dell'ordine del giorno relativi a diverse nomine di rappresentanti del Consiglio in organismi esterni, e di iniziare dal punto 9 concernente l'esame di proposte di legge.

PRESIDENTE. Onorevole Barranu, il punto 9 reca l'elezione di 9 esperti; lei forse si riferisce al punto 10.

BARRANU (P.C.I.). Mi riferisco alle proposte di legge numeri 2 e 73: propongo cioè di iniziare con l'esame delle proposte di legge.

PRESIDENTE. Se non ci sono osservazioni la proposta si intende approvata. Nella seduta pomeridiana si procederà alle nomine dei rappresentanti del Consiglio regionale.

Discussione del testo unificato delle proposte di legge: "Interventi straordinari per l'esercizio di collegamenti marittimi e aerei di interesse regionale da effettuare con mezzi veloci" (2); "Contributi per l'esercizio di servizi di linea marittima su mezzi rapidi". (73)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 10, la discussione delle proposte di legge numeri 2 e 73, concernenti l'esercizio di servizi di linea marittima con mezzi veloci, nel testo unificato approvato dalla competente Commissione.

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

MURRU (M.S.I.-D.N.). Onorevole Presidente, io non intendo ripetere le osservazioni che sull'argomento ho già svolto in precedenti occasioni. Poiché ho predisposto la relazione di minoranza a questa proposta di legge, che è brevissima, mi limiterò a leggerla onde poter attrarre l'attenzione del Consiglio e sua, signor Presidente, sulle ragioni che motivano la nostra opposizione.

E' notorio che tutti i pretesti sono buoni per giustificare l'ulteriore dispersione — attraverso svariate forme di contributi — di quel denaro pubblico che dovrebbe essere investito ben più produttivamente a vantaggio della società sarda. Per questo finanziamento, che consta di qualche miliardo, il pretesto è stato l'incremento del turismo (falso pretesto, come dimostrerò più avanti). Fino a questo momento non mi sentirei di dire che siano state fornite ponderate argomentazioni per convincerci che i mezzi veloci in Sardegna servano ad incrementare il turismo in determinati periodi dell'anno: queste sono favole buone solo per illudere coloro che, in base ad una conoscenza superficiale di determinate situazioni, credono di poter essere accontentati con simili provvedimenti. Mi sorprende che anche una Giunta composta da comunisti e da sardisti, cioè da coloro che sostengono d'essere concretamente rivolti alle prospettive di sviluppo dell'economia ed all'appagamento delle esigenze sociali della Sardegna e della sua popolazione, si lasci trasportare da provvedimenti che hanno soltanto il gusto ed il sapore della superficialità e che al fondo nascondono ben altri scopi. Lo vedremo: non ci sta proponendo di soddisfare esigenze economiche o sociali, ma di appagare particolari appetiti di determinate imprese, che

non si concretizzano certo in un fatto sociale. Che fatto sociale è mai quello di consentire che si raggiunga dieci minuti prima, con mezzi veloci, una località turistica da cui la popolazione non ricava alcun introito? Io dico: quale presupposto logico può avere un disegno del genere?

Nella mia relazione ho cercato di dire che l'incremento del turismo in Sardegna non è perseguibile rendendo più veloci alcuni limitati tragitti. L'incremento del turismo è obiettivo da perseguire attraverso un più vasto programma, nel quale la velocità dei mezzi, in particolare dei più costosi, si inquadri in un processo di integrazione delle strutture site nelle località (quelle marine in particolare) a tale scopo destinate. Pertanto la spesa pubblica, onorevole Assessore, che ha prevalenti finalità sociali, deve essere razionalmente considerata e ripartita dando priorità alle strutture più urgenti e necessarie. Non credo che i mezzi veloci siano una esigenza immediata e necessaria né il toccasana per guarire determinati mali dell'economia sarda. Vi sono strutture la cui realizzazione è più urgente e necessaria, considerati i diversi aspetti del turismo in Sardegna, non ultimo quello di ordine popolare o di massa che dir si voglia.

Noi ricordiamo bene i piani turistici: ne parleremo più avanti. Ci ricordiamo come è stato investito il pubblico danaro, anche attraverso le cooperative, e ne cito una per tutte: quella che ha realizzato il *camping* di Villaputzu, che è un vero scandalo pubblico, per non dire altro; i giovani che vi sono impegnati non fanno certe opere sociali, ma ben altre attività. Quella cooperativa, tra l'altro, non provvede neppure a coprire gli oneri sociali per i propri dipendenti.

Ho voluto citare questo esempio per dimostrare che sono a conoscenza dei vari problemi del settore turistico e che ritengo più urgente volgere l'attenzione a quelli che presentano riflessi sociali. Nessuno intende impedire ad una certa élite, ad un certo ambiente della nostra società di godere più degli altri, in proporzione alla propria ricchezza: tuttavia noi siamo tenuti a perseguire obiettivi di ordine sociale, perciò dobbiamo tener conto della necessità di soddisfare bisogni più vasti e diffusi. Se intendiamo finanziare deter-

minati tipi di attività, dobbiamo esser certi che questi finanziamenti arrivino a buon fine sotto un profilo di utilità generale. La nostra relazione sottolinea che le ragioni di un finanziamento erogato nella forma di contributi a fondo perduto non appaiono molto chiare, anzitutto in considerazione del fatto che tali contributi sono destinati ad imprese con finalità di lucro ed in secondo luogo perché queste agevolazioni apparirebbero discriminatorie nei confronti di altre iniziative similari di cui abbiamo abbondantemente parlato anche in Commissione (mi riferisco ai collegamenti fra i diversi tratti marittimi delle coste sarde e con l'entroterra, finalizzati, per esempio, allo sviluppo dell'agri-turismo).

Tutto ciò premesso, anche accettando l'opportunità di sostenere le attività considerate nella proposta di legge, riteniamo di suggerire molta prudenza nel fissare la misura dei contributi: con questo provvedimento mi pare che si voglia largire una misura di contributi esagerata. Il 40 per cento per costo-miglio: quasi la metà dei costi sarebbe a carico della Regione. Inoltre è necessario prevedere una ben accurata rendicontazione annuale, stagione per stagione, attraverso la presentazione di precisi preventivi e di consuntivi dettagliati, attraverso i quali risulti documentatissima la giustificazione dei contributi. Riteniamo inoltre che il finanziamento debba essere integrativo del solo costo del biglietto (naturalmente lordo, ossia comprensivo anche dell'utile dell'imprenditore), non del costo del trasporto. In tal modo l'incentivazione per l'imprenditore sarà direttamente proporzionale alla sua capacità operativa di raggiungere la parità tra costi e ricavi. Queste mie argomentazioni non sono state condivise in Commissione, e sono state respinte con un atteggiamento, a mio modo di vedere, tutt'altro che coerente con quello che dovrebbero tenere coloro che fanno parte delle Commissioni, qualora ci partecipino diligentemente, come è costume dei rappresentanti del Movimento Sociale Italiano.

Ecco perché, esaminando questa proposta di legge, mi è parso di rinvenire in essa una intenzione superficiale; mi è venuta in mente l'immagine del fidanzato oppure del marito che vuole soddisfare un piacere esteriore procuran-

do alla propria donna un cappello con le piume o una pelliccia, senza tener conto che sono necessari, prima delle piume sul cappello e della pelliccia, le normali vesti e il sostentamento per la propria donna e per la propria famiglia. Così abbiamo fatto noi, ma ormai si va avanti da tempo con questo tipo di atteggiamenti: se ci dovessimo soffermare, per esempio su quel che si riscontra nei vari centri della Sardegna, e a Cagliari in modo particolare, potremmo constatare che la maggior attenzione viene dedicata all'attività ricreativa.

Cagliari ormai ha una popolazione di quasi 300 mila abitanti, che sembrano non avere altra esigenza — agli occhi degli amministratori — al di fuori di quella ricreativa. Così si realizzano i grandi teatri: quello che si sta costruendo in Sant'Alenixedda è uno dei teatri più grandi del mondo (a New York esiste il Metropolitan, che certamente non è grande nemmeno un terzo del teatro di Cagliari, che avrà una capienza di circa 5 mila spettatori). Abbiamo teatri su teatri: oltre all'Auditorium di piazza Dettori e a quello di via Baccaredda, abbiamo anche il Teatro tenda, per di più quasi inutilizzato. Il che significa che si va avanti, per colpire l'attenzione della gente, con attività superficiali. Teatri, a Cagliari, ce ne sono in abbondanza in ogni strada e in ogni contrada: ve ne sono in via Ospedale e in via Portoscalas, senza contare gli altri teatri, i cinematografi e gli altri ritrovi per divertimenti.

Vengono però trascurate, se volgiamo lo sguardo un attimo alle necessità di Cagliari e della Sardegna, ben altre esigenze, come se Cagliari e la Sardegna non avessero il problema delle abitazioni, per esempio, dei trasporti, dell'entroterra, come se non esistessero anche esigenze di ordine sanitario, di ordine scolastico, di ordine sociale nel complesso. Come se non avessimo, per esempio, in Sardegna, quasi 200 mila disoccupati. L'altro giorno sul giornale si diceva: "Bisogna preoccuparsi perché, secondo le previsioni statistiche, ai 140 mila se ne devono aggiungere altri 26 mila". Ma i disoccupati non sono più 140 mila: sono già 200 mila senza considerare i 24 mila in Cassa integrazione guadagni e gli oltre 600 mila emigrati. Mettiamo

l'accento su questi aspetti della società sarda per dimostrare come il danaro pubblico debba essere utilizzato per ben altre finalità e non per attività superficiali quali quelle di mezzi veloci. Nella mia relazione alla proposta di legge ho posto in evidenza che abbiamo avuto esperienze tutt'altro che positive in passato, elargendo contributi a personaggi venuti in Sardegna solo ed esclusivamente per locupletarsi (il capitalista del Nord o il capitalista straniero) con mille attività svolte al solo fine di impinguare i propri capitali. Ecco la funzione del capitale!

Dobbiamo valutare con preoccupazione questo tipo di finanziamenti anche perché sono destinati ad imprese con finalità esclusivamente di lucro: il Consiglio regionale ha il dovere di amministrare il danaro pubblico per fini sociali, non in funzione del capitale; il capitale privato deve essere indirizzato anch'esso verso fini di utilità pubblica, quindi è da considerarsi come uno strumento, non come un obiettivo primario da perseguire. Perciò, quando finanziamo imprese che hanno finalità di lucro, dobbiamo ricordare alcuni aspetti della questione: anzitutto che esse non raggiungono mai le finalità di altra natura che dicono di perseguire. Vorrei che i colleghi rispondessero a questa domanda: che finalità hanno avute tante iniziative finanziate col danaro della Regione? Ci siamo dimenticati della miriade di industrie venute in Sardegna, che, non appena hanno cessato di ricevere contributi, hanno posto in essere con molta abilità i marchingegni della liquidazione, e i cui soci, appropriandosi di quote di capitale, ci hanno posto di fronte all'alternativa tra il rifinanziamento e l'eredità fallimentare (con i relativi risvolti in termini di disoccupazione e di cassa-integrazione)? Le dimentichiamo? E allora il richiamo che fa il Movimento Sociale Italiano, anche per questo tipo di finanziamenti, non è un richiamo fuori luogo, ma tende solo ed esclusivamente a sollecitare una reale produttività del denaro che intendiamo investire.

Questo era il senso delle mie osservazioni sui contributi a fondo perduto in favore di aziende che si affacciano in Sardegna per svolgere un'attività parassitaria e non certamente per fini sociali. Mi è venuta in mente una serie di

domande, che ho posto anche in Commissione, ma che non hanno avuto risposta, evidentemente perché si voleva procedere rapidamente alla stesura del testo unificato delle proposte di legge. Mi sono chiesto: chi c'è in questa società che si intende finanziare? Chi c'è dietro e dentro di essa? Come mai tanta solerzia, tanto interessamento, tanta sollecitudine per approvare questo provvedimento? Io gradirei da parte dell'Assessore una risposta ben chiara e precisa al riguardo; una risposta chiara che ci dia la garanzia di operare con una parte (o controparte) seria e di non tutelare altri interessi se non quello di incrementare — ma lo dovete dimostrare — il turismo.

Quindi noi chiediamo molta prudenza in questo tipo di impegni finanziari, ma soprattutto molta ma molta accortezza. Non è vero, Assessore, che spostando rapidamente i passeggeri, che sono quelli che sono, da un centro all'altro della Sardegna si incrementa il turismo, come è detto nella relazione dei proponenti. Voi ce lo dovete dimostrare, perché non è affatto vero che, per esempio, a Villasimius (che mi pare il centro turistico al quale viene dedicato questo finanziamento) si possano attendere sensibili vantaggi economici da questo provvedimento. Assessore: lei sa che 10 metri fuori da Villasimius ci sono case ancora prive di energia elettrica? Lei sa che non vi è ancora l'irrigazione, sa che a Villasimius si acquistano le carote importate dal Continente, da Israele, dalla Tunisia? Lei sa che a Villasimius si acquistano le angurie importate dalla Tunisia e non quelle prodotte localmente, perché manca l'industrializzazione dell'agricoltura?

Qui stiamo barando: ogni volta che discuto un disegno di legge ed entro nelle pieghe delle vostre falsità, si scoprono gli altarini; quale è la produttività economica di un esborso pari a quasi 2 miliardi di contributi in favore di capitalisti che in Sardegna, ecco, non fanno altro che venire per sfruttarci e per fare i parassiti? Noi non abbiamo nulla contro questo tipo di attività: in linea di principio la consideriamo, dal punto di vista economico, una delle attività trainanti purché sia coordinata e compresa in un piano organico di sviluppo turistico eco-

nomicamente valido, che appaghi non soltanto le giuste aspettative di coloro che rischiano, ma soprattutto le aspettative della collettività, le aspettative dell'intera popolazione della Sardegna.

Allora, se di turismo vogliamo parlare, io mi pongo una domanda: perché intendiamo con tanta sollecitudine finanziare l'esercizio di mezzi veloci quando non ci siamo ancora preoccupati di incrementare la rete stradale, adeguando i trasporti interni dell'Isola? L'agriturismo oggi è di moda e il turismo va organizzato, programmato e coordinato attraverso l'incremento di tutte le sue componenti, non ultima quella del trasporto. Perché mai non vengono finanziate le imbarcazioni di piccolo cabotaggio sulle coste sarde, che possono soddisfare le esigenze dei turisti che intendono visitare, per esempio, Cala Gonone o altre località costiere? Forse perché non fanno parte del grande capitale o dei grandi complessi che già vengono incoraggiati in ogni modo? Ecco, sono domande che io ho posto in Commissione senza avere avuto nessuna risposta: l'unica risposta che ho avuto da parte di un collega è stata: "Non possiamo disperdere i contributi".

Vorrei inoltre che mi si spiegasse la logica di un finanziamento pari al 40 per cento sul costo del trasporto. Assessore, io vorrei che lei mi spiegasse (le osservazioni che ho fatto in Commissione le ribadisco qui, però lei mi deve rispondere), se la finalità è quella dell'incremento del turismo, per quale ragione si finanzia l'imprenditore anziché concedere direttamente agevolazione ai passeggeri. Vorrei che mi spiegasse perché il contributo oneroso del 40 per cento viene riferito al costo complessivo del tragitto e non solo e limitatamente al costo del biglietto. Questo è uno dei tanti aspetti; il profitto dell'impresa non può assolutamente essere finanziato da parte nostra. Il contributo, se ha una finalità di ordine sociale, deve essere indirizzato solo per agevolare il passeggero che vuol raggiungere una determinata località: quindi è sul costo del biglietto che noi dobbiamo incidere, per cercare di alleviarlo.

A questa domanda io chiedo una risposta ben precisa, perché non condivido la prospettiva

di incoraggiare il parassitismo di questi imprenditori: abbiamo avuto migliaia di esempi, in Sardegna, di imprenditori che sono rimasti fin quando hanno ricevuto contributi di ogni genere, poi ci hanno piantato, dopo, 1, 2, 3 anni, e se ne sono andati. L'obiettivo è quello di incentivare la capacità imprenditoriale fino al punto che raggiunga la parità tra costi e ricavi; concedendo invece il 40 per cento, anno per anno, sul costo dell'impresa, sul costo del trasporto nel suo complesso, arriveremo tra 10, 20 anni ad una situazione priva di qualunque rimedio. Non vi sarà una diminuzione del costo a carico della Regione; oppure, dopo un po' di tempo, vedremo che questa impresa, come ha già fatto taluna l'anno scorso, se non avrà più contributi prenderà i piedi e se ne andrà. Allora il fine sociale dove è, Assessore? Tutto questo dobbiamo tenerlo ben presente perché non vogliamo più trovarci di fronte alle situazioni nelle quali ci siamo trovati fino ad adesso.

Per il momento mi sono limitato a esporre la mia relazione, motivando i miei dubbi sulla utilità sociale dei contributi in favore di questo tipo di attività; aspetto dai colleghi, certamente più preparati di me (perché, avendo ponderato la proposta di legge e avendo fatto dei raffronti, avranno da portare le proprie giustificazioni) e dall'Assessore una risposta convincente per potermi pronunciare: non vi nascondo che, ora come ora, io sono tra il no e l'astensione. Non sono certamente per il sì; potrei convincermi anche, ma solo se questo provvedimento viene emendato introducendovi finalità di ordine sociale. Comunque è ben strana questa sollecitazione continua in relazione a tale proposta di legge; non ho capito bene chi c'è dietro e dentro questa impresa, né ho capito bene perché altri provvedimenti di questo genere si siano rivelati fallimentari. Mi dispiace per il collega Baghino, ma devo chiedere: quale concreto utile sociale abbiamo ricavato dall'istituzione della famosa linea S. Antioco-Civitavecchia?

Quasi mi dispiace che i comunisti siano i patrocinatori di questo disegno di legge e che i sardisti, a bandiere spiegate, ce lo presentino come un toccasana per i bisogni sociali della Sardegna. Stiamo attenti: anche se muta il co-

lore delle maggioranze, delle Giunte e degli Assessori non cambiano, nella sostanza, il metodo e il sistema. Altro che benefici per il popolo sardo!

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

OGGIANO (P.S.I.). Signor Presidente, signori della Giunta, colleghi: intervengo in questa discussione in maniera estemporanea in quanto, pur essendo componente della Commissione ottava che ha esitato la proposta di legge, non ho tuttavia avuto modo di seguirne i lavori, perché vi è stata costantemente concomitanza con le riunioni della prima Commissione, della quale faccio ugualmente parte. Confesso quindi pubblicamente che la mia conoscenza del testo e dei lavori preparatori è estremamente superficiale, di guisa che approfondire l'argomento mi parrebbe troppo difficile per le mie forze e comunque inopportuno. Tuttavia sono in grado di dire che il mio gruppo nutre non poche perplessità in ordine alla utilità di questa legge. Non manifestiamo quindi un atteggiamento già definito negativamente, ma dei dubbi e delle perplessità.

Ad esempio non risulta dalla relazione se sia stato fatto uno studio approfondito sulla realtà dei porti sardi e sulla possibilità che, attraverso il loro collegamento con mezzi navali veloci, si possa attuare tra i comuni interessati quella sorta di interscambio (non solo di carattere economico, evidentemente, ma anche di carattere culturale) che avvalorerebbe l'ipotesi prevista dall'articolo 1, in virtù della quale la proposta di legge si porrebbe obiettivi di sviluppo sociale ed economico. Ci sfugge evidentemente questa realtà complessiva; non sappiamo quali siano i porti e le località che attraverso questi servizi si penserebbe di collegare tra loro, per ottenere un incremento di sviluppo sociale ed economico ed anche, io dico, una valorizzazione turistica. Perciò questa appare una proposta di legge dai risultati incerti: un esperimento sul quale nutriamo diverse perplessità. Se per caso l'operatività della legge si dovesse poi, in concreto, limitare a favorire — faccio

un esempio ma potrei farne altri — un servizio di trasporto veloce tra Cagliari e Villasimius, molto probabilmente (ed anzi quasi certamente) non si avrebbe alcuno sviluppo sociale né economico, perché tra i due centri non vi sarebbe se non un interscambio di tipo occasionale. Questo servizio varrebbe soltanto, grande cosa e buon per essi, a consentire ai proprietari di ville, appezzamenti o altro in quel di Villasimius, ma residenti in Cagliari, di poter raggiungere più comodamente la loro abitazione. Bene: questo non sarebbe un cattivo risultato, tuttavia, se la legge si limitasse a questo, francamente io credo che acquisterebbero fondamento i nostri dubbi e le nostre perplessità.

Ancora un argomento: il collegamento veloce, a mio modo di vedere, presuppone una esigenza, che deve essere forte, di superare in tempi brevissimi una lunga distanza; altrimenti il collegamento veloce non ha senso. Tra due porti situati a poche miglia di distanza il collegamento veloce è una cosa insensata, non comprensibile, non attuabile; ad esempio sarebbe impossibile, o quasi, concepire l'utilizzo di questi mezzi per una tratta di mare quale quella Olbia-Palau. Molto probabilmente qualcuno di questi mezzi, troppo veloce in entrata od in uscita, approderebbe sulla piazza di Palau o sulla Piazza rossa di La Maddalena; e questo — credo — non vuol essere lo scopo della legge. Ecco quindi i dubbi e le perplessità: dubitiamo e credo che i colleghi sappiano che sul dubbio e sulla necessità del dubbio è stata costruita in passato una filosofia che fu definita filosofia della ragione. Il dubbio è una cosa importante, che io credo debba presiedere a tutte le azioni umane e prima del tutto all'azione e all'attività intellettuale che è un'attività importantissima.

Altro dubbio e altra perplessità: non sarebbe più utile impostare il provvedimento in termini diversi per affrontare un altro argomento, che è spinoso e che questa proposta di legge non risolve, cioè quello di un incremento della frequenza e di un miglioramento degli stessi servizi di collegamento fra la Sardegna e talune isole minori per le quali l'insularità si pone in termini ancora più drammatici di quanto si ponga per

l'isola maggiore? Vi sono località del tutto isolate dal resto del territorio sardo: durante le ore notturne l'isola della Maddalena non è collegata alla Sardegna; durante le ore notturne a La Maddalena non si entra e dalla Maddalena non si esce, salvo avvalersi di servizi di emergenza messi a disposizione dalle forze armate o da privati volenterosi. Io non credo che il problema dell'affanno che nel periodo estivo i residenti maddalenini soffrono per l'assoluta insufficienza delle strutture di trasporto marittimo, data la grande presenza di visitatori, possa essere risolto con questa legge sui trasporti veloci. E' vero che questa proposta prevede anche la possibilità di dare contributi a società che già operino con mezzi tradizionali. Si tratterebbe di un contributo, cosa ancora apprezzabile: ma un contributo non varrebbe a invogliare queste società ad aumentare la frequenza, cioè ad utilizzare nuovi mezzi di trasporto su quelle tratte, cosa che invece, a mio avviso, occorrerebbe perseguire. Ecco quindi le perplessità.

Tali perplessità richiedono, a nostro avviso, un istante di pausa nei lavori concernenti questa proposta di legge: noi siamo pronti, disponibili sin da subito ad attivare un confronto, il più sollecito possibile, con tutti gli altri gruppi politici. Auspichiamo ovviamente che a ciò le forze politiche accedano: il nostro non è un intento volto ad affossare né solo a ritardare l'approvazione della legge, cui, del resto, siamo interessati anche noi; pertanto, fatto questo auspicio, concludo, signor Presidente, chiedendo la sospensione a norma di regolamento, anche se non dovrebbe essere necessario, in Consiglio, porre le questioni sempre in termini formali. Abbiamo prospettato problemi: credo siano problemi seri; chiediamo che l'esame di questa legge, per il momento, si arresti alla discussione generale, perché mi pare che il regolamento non consenta alcuna sospensione prima dell'esaurimento di questa fase. Siamo disponibili, nell'arco della giornata, ad affrontare questi argomenti assieme agli altri. Chiediamo dunque la sospensione (come mi dice autorevolmente il presidente del nostro gruppo) in termini formali, ai sensi dell'articolo 84 del Regolamento.

PRESIDENTE. Qualora la questione sospensiva venga proposta dopo l'inizio della discussione generale deve essere, a termini di Regolamento, sostenuta da almeno cinque consiglieri.

(Cinque consiglieri del Gruppo socialista alzano la mano).

Sulla proposta di sospendere l'esame della proposta di legge possono parlare due consiglieri a favore e due contro. Il proponente ha già parlato. Ha chiesto di parlare l'onorevole Villio Atzori. Ne ha facoltà.

ATZORI VILLIO (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, molto brevemente intendo richiamare l'attenzione sul fatto che questo disegno di legge non cade dal cielo; non ci sono degli sprovveduti in Consiglio: in realtà questa proposta di legge è stata presentata anche nella scorsa legislatura, a pochi giorni dello scioglimento del Consiglio, ed era condivisa dai socialisti. Noi comunisti ci eravamo espressi contro, sulla base di taluni aspetti che rendevano inaccettabile la proposta originaria, laddove prevedeva che si potessero coprire integralmente i *deficit* economici eventualmente derivanti dalla gestione di quelle linee. In questa legislatura la Commissione (della quale fa parte anche il collega che mi ha preceduto, che però non è venuto a nessuna riunione) ha voluto compiere un esame approfondito, anche attraverso l'audizione dei sindaci di molti comuni interessati nonché delle forze sociali ed economiche, le quali hanno manifestato apprezzamento per l'impegno che la Commissione andava spendendo in favore di questa proposta di legge e ci hanno fornito argomentazioni capaci di arricchire e semplificare il nostro lavoro. Siamo convinti che questo modo di procedere dovrebbe accompagnare l'esame di qualsiasi progetto di legge.

Perciò devo manifestare una sincera sorpresa in ordine alle considerazioni che sono state svolte per chiedere la sospensiva; non credo che queste argomentazioni siano sufficienti per convincerci della opportunità di un rinvio, che non si sa bene a quando dovrebbe poi datare e che

non porterebbe certamente ad un arricchimento né ad una modifica sostanziale degli obiettivi di questa proposta di legge. Naturalmente non è che a questo punto partiamo lancia in resta, decisi ad andare avanti ad ogni costo; comprendiamo che possano esserci anche delle esigenze sopravvenute ma, sommamente, mi piace sottolineare che forse queste perplessità sarebbero state espresse in forma più opportuna in Commissione, dove avremmo potuto prendere atto delle osservazioni ed anche delle eventuali richieste di ulteriore approfondimento. Peraltro, non essendoci state fatte delle richieste precise in sede di Commissione, abbiamo ritenuto di non dover evidentemente prendere in considerazione cose che noi non conosceamo.

Ecco perché vorremmo pregare i compagni del Gruppo socialista di rivedere la loro posizione. Tutt'al più sospendiamo la seduta per una decina di minuti — e mi rivolgo al Presidente perché accolga questa istanza — nel corso dei quali si concordino eventuali modifiche sostanziali da apportare alla proposta di legge che, del resto, è composta di pochi articoli, molto facili da rivedere ed emendare, ma senza ritardare oltre l'esame del provvedimento che, voglio sottolineare, vorrebbe operare quest'anno, in concomitanza della stagione turistica che sta per aprirsi. Credo che se noi ritardassimo ci assumeremmo una grave responsabilità nei confronti degli imprenditori, dei turisti e di coloro i quali auspicano che questo servizio venga attivato.

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

MURRU (M.S.I.-D.N.). Molto brevemente, signor Presidente, perché ritengo che il collega che mi ha preceduto abbia dimenticato due cose importanti. Primo: nella mia esposizione ho cercato di sottolineare la mancanza di un contenuto d'utilità sociale in questa proposta di legge. Secondo: si tratta di un'articolato composto di ben dodici articoli e non di pochi articoli. Ben dodici articoli che devono essere rivisti non solo per quanto riguarda gli aspetti finanziari ma anche per quanto riguarda le stesse finalità, che non devono essere limitate a determinati settori.

Il collega che mi ha preceduto ha cercato di sostenere che esiste un sostanziale assenso addirittura da parte dei sindaci della zona. Allora, mi consenta, signor Presidente: l'osservazione mossa al collega di parte socialista non può essere mossa al collega che sta parlando, perché io in Commissione ci sono stato e tutte le obiezioni e le osservazioni che ho mosso in questa sede sono state svolte già in Commissione. Tra le altre cose il rappresentante del comune di Cagliari ha sostenuto che l'incremento del turismo — udite, udite! — dovrebbe essere perseguito anche attraverso l'attività dell'ippodromo di Cagliari; io vorrei che si facesse un'indagine sullo scandalo dell'ippodromo di Cagliari. Ecco il genere di valide argomentazioni svolte dai sindaci in Commissione!

Per quanto riguarda Villasimius ho fatto un'altra osservazione: di che utilità sociale ed economica si parla, quando nell'immediato entroterra di Villasimius mancano ancora l'elettrificazione e l'irrigazione dei campi, quando a Villasimius si acquistano le carote importate da Israele e dalla Tunisia? Questi sono i problemi concreti: tutto il resto sono fandonie. Che finalità ha questo contributo se non quella di incrementare un'impresa che non persegue obiettivi di utilità economica generale? Caro collega Atzori, le vostre argomentazioni, per quanto legittime, possono magari convincere chi ha una conoscenza superficiale del problema, ma non chi ci ha riflettuto e studiato approfonditamente. Perciò, signor Presidente, Assessore, io propongo il rinvio in Commissione di questa proposta di legge prima che venga assunta una decisione superficiale su di essa.

Poiché la stampa non informa solitamente in modo obiettivo l'opinione pubblica sulle posizioni del Movimento Sociale Italiano, sottolineo che la nostra richiesta non nasconde una contrarietà di principio sull'argomento posto in discussione. Chiediamo solo il rinvio della proposta di legge in Commissione; non succede nulla se si ritarda di una settimana o quindici giorni: l'impresa non muore, il capitale certamente non lo perdiamo per questo, state tranquilli. Se la locupletazione diminuirà anche di dieci milioni non succederà nulla di grave a de-

terminati imprenditori né a determinate persone interessate a questo provvedimento. Comunque è meglio intenderci un po' più chiaramente sull'utilità dei mezzi veloci. Abbiamo forse bisogno dei mezzi veloci per incrementare il turismo? Ne parleremo in Commissione. L'incremento del turismo è un obiettivo serio: pensiamo di poterlo perseguire con queste leggi? Parliamone in Commissione, vediamo di emendare questa proposta di legge introducendo i contenuti più validi e più seri. Dopodiché, signor Presidente, torneremo in Consiglio tutti d'accordo, vedendo se possiamo estendere i benefici anche ad altre zone, così come ha affacciato, nella sua ipotesi che condivido, il collega socialista. Può anche darsi che torneremo in Consiglio senza aggiungere neppure mezza parola, ma soltanto per approvare il provvedimento: ora, tuttavia, non ce la sentiamo. Ribadisco dunque che propongo il rinvio della discussione addirittura in Commissione e per questo sono favorevole alla proposta del collega Oggianno.

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

BAGHINO (D.C.). Signor Presidente, faccio mie — senza dilungarmi oltre i tempi del Regolamento — le osservazioni svolte dal Presidente della Commissione trasporti. Il livello di alcuni componenti di quest'Aula non dipende certamente dal sottoscritto: senza offesa per nessuno confermo che, nonostante l'opinione espressa oggi da uno dei suoi componenti, il Gruppo socialista nella scorsa legislatura si era espresso favorevolmente sulla proposta di legge, che era stata approvata dalla Commissione all'unanimità, così come è avvenuto in questa legislatura. Quindi faccio mie le osservazioni del Presidente della Commissione trasporti.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, come prescritto dal Regolamento, hanno parlato due consiglieri a favore della proposta di sospendere l'esame del disegno di legge e due consiglieri contro; metto perciò in votazione la questione sospensiva. Chi l'approva alzi la mano.

(Viene richiesta la controprova). Chi non la approva alzi la mano.

(Non è approvata).

Prosegue la discussione generale. E' iscritto a parlare l'onorevole Cuccu. Ne ha facoltà.

CUCCU (P.C.I.). Signor Presidente, è stato chiesto poc'anzi di sospendere i lavori per dieci minuti allo scopo di consentire una riflessione sulla situazione venutasi a creare alla luce del voto del Consiglio.

PRESIDENTE. Se non ci sono osservazioni la richiesta si intende accolta. Suspendo la seduta per dieci minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 12 e 18, viene ripresa alle ore 12 e 35).

PRESIDENTE. La parola al relatore, onorevole Baghino, che non vedo in Aula. Non essendo presente il relatore ci dobbiamo rimettere alla relazione scritta.

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

FERRARI, *Assessore tecnico dei trasporti*. La Giunta esprime parere favorevole sul provvedimento nel suo complesso e si riserva di presentare emendamenti su questioni specifiche.

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

(E' approvato).

Si dia lettura del titolo.

MERELLA, *Segretario*:

TITOLO

Contributi ad imprese o enti operanti nell'Isola che esercitino servizi di linea marittima con mezzi veloci per trasporti collet-

tivi di carattere pubblico.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda di parlare sul titolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

MERELLA, *Segretario*:

Art. 1

Finalità

Per lo sviluppo sociale ed economico, per la valorizzazione turistica dei comuni della Sardegna e delle sue isole minori, la Giunta regionale è autorizzata a concedere contributi a favore di imprese o enti che esercitino servizi pubblici di linee marittime con mezzi veloci per il trasporto collettivo di persone e cose, con esclusione delle imprese ed enti a partecipazione pubblica.

Nel caso in cui sulla tratta marittima tra i porti sardi o tra la Sardegna e le sue isole minori, sulla quale verrà istituito un servizio con mezzi navali veloci ammesso a contributo, esista già un pubblico servizio di trasporto, effettuato con naviglio tradizionale, gestito da imprese private regolarmente autorizzate, i contributi saranno concessi anche alle predette imprese con le modalità indicate nei successivi articoli.

Mezzi navali veloci, agli effetti della presente legge, sono quelli in grado di tenere, e che effettivamente tengano, una velocità di crociera non inferiore a trenta nodi.

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

MURRU (M.S.I.-D.N.). Vorrei chiedere alcuni chiarimenti, che dovrebbe fornirmi l'Assessore o, perlomeno, coloro che hanno proposto questo disegno di legge. Non ripeto quello che ho detto in sede di discussione generale sulla scarsa credibilità dei benefici economici che que-

sta proposta di legge può indurre: essa non incrementerà assolutamente il turismo e quel turismo che potrebbe casualmente incrementare non ha, come abbiamo abbondantemente dimostrato, nessuna utilità sotto il profilo sociale. Nell'articolo 1 si parla tuttavia di collegamenti tra porti della Sardegna e tra la Sardegna e le isole minori. Io vorrei che ci si spiegasse di quale tipo di collegamenti si tratta: vorrei inoltre sapere qualcosa sulle frequenze di tali collegamenti per poterne valutare la coerenza con i fini che la legge si prefigge. In particolare vorrei sapere se la frequenza è nelle ore mattutine, nelle ore notturne oppure nelle ore di punta del massimo tragitto, per poter valutare se la spesa che si sopporta per questo tipo di trasporto è giustificata sotto l'aspetto sociale e quindi ai fini turistici.

Secondo: Assessore, qui è detto che sono escluse le imprese e gli enti a partecipazione pubblica...

PRESIDENTE. Vorrei invitare i colleghi a prendere posto e a mantenere il silenzio.

MURRU (M.S.I.-D.N.). Da questo tipo di finanziamento, se non vado errato (è detto nelle ultime due righe del primo capoverso dell'articolo 1), sono escluse aziende, imprese ed enti a partecipazione pubblica. Se vengono escluse le aziende a partecipazione pubblica, che godono già di contributi pubblici, se ne deduce che implicitamente si vuole incrementare il lucro di imprese private. Non si spiega diversamente: se vi sono già imprese a partecipazione pubblica che possono soddisfare questa esigenza di ordine sociale, non ho capito perché proprio queste devono essere escluse; non l'ho capito. Siccome io ho la testa dura, sono anche ignorante, non capisco l'italiano perché non ho studiato il latino, allora vorrei che me lo spiegassero coloro che invece il latino e l'italiano li hanno studiati meglio di me. Ma qui non c'entra né il latino né l'italiano, c'entra capire la ragione per cui si fanno certe operazioni.

E' detto più avanti: "Nel caso in cui" — secondo capoverso, Assessore — sulla tratta

marittima tra i porti sardi o tra la Sardegna e le sue isole minori, sulla quale verrà istituito un servizio con mezzi navali veloci ammesso a contributo, esista già un pubblico servizio di trasporto, effettuato con naviglio tradizionale, gestito da imprese private eccetera, eccetera". Cosa mi dice? Qui c'è una proliferazione dei contributi; non ho capito, me lo si deve spiegare. Nel primo capoverso si escludono le imprese che hanno già il contributo perché sono a partecipazione pubblica; nel secondo capoverso si dice che, qualora determinate imprese di navigazione private effettuino lo stesso tragitto, ecco, anche queste godranno dello stesso beneficio. Io non ho capito: o è scritto male in italiano o non lo capisco io. Io non ho capito per quale ragione devono essere privilegiate solo determinate imprese ed altre no: qui c'è una contraddizione. Ecco perché ho fatto la proposta, caro collega Atzori, di ripotare la legge in Commissione: anche per vedere di emendarla da queste dissonanze, per renderla più credibile, per renderla, ecco, più chiara e più accessibile. Ho finito, Presidente; chiedo scusa se mi sono intrattenuto più del necessario. Io vorrei chiarimenti, ecco, sulla sostanza e sulla validità del finanziamento previsto dall'articolo 1.

PRESIDENTE. All'articolo 1 è stato presentato un emendamento sostitutivo parziale. Se ne dia lettura.

MERELLA, *Segretario*:

Emendamento sostitutivo parziale Loretta - Baghino - Oppi - Mulas - Mura:

"Art. 1 — Il secondo comma è così sostituito:

I contributi di cui al primo comma potranno essere concessi, con le modalità indicate nei successivi articoli, anche alle imprese private che esercitino servizi pubblici di linea marittima con naviglio tradizionale, purché i mezzi impiegati abbiano una capienza non inferiore ai trenta passeggeri". (3)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'ono-

revoles Loretta per illustrare questo emendamento.

LORETTU (D.C.). Si dà per illustrato.

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

MANNONI (P.S.I.). Signor Presidente, colleghi del Consiglio, io non ho avuto la possibilità, perché non ero in aula al momento, di sentire le motivazioni addotte dalla Giunta regionale in merito alla proposta di legge in esame e quindi in ordine alle finalità che si propone l'articolo 1. Il parere favorevole che mi pare la Giunta abbia espresso, probabilmente è stato motivato in maniera tale da poter fornire al dibattito ulteriori elementi di valutazione: a me resta comunque difficile inquadrare questa proposta di legge in un discorso meno estemporaneo e di più lungo respiro sul settore dei trasporti e nell'articolazione di una politica dei trasporti sul territorio dell'isola e tra l'isola e il resto del territorio nazionale. Soprattutto meraviglia, in questo momento, l'urgenza con la quale si intende esaminare una proposta di legge così parziale, così settoriale e così definita all'interno del comparto e nella tipologia dei mezzi.

Sembra che addirittura contenga delle precise fotografie di tratte — immagino — e di località: non sono menzionate, ma si possono immaginare ed intuire. La stessa velocità, puntualmente individuata, forse definisce con precisione la categoria di mezzi cui ci si riferisce: tra quelli che si intendono di trasporti evidentemente esiste una classificazione sistematica dei mezzi in base ai nodi di velocità. A noi pare tuttavia che questa proposta di legge non abbia sufficienti motivazioni e non trovi giustificazione neanche in un'indagine precisa sul fabbisogno, sulla domanda di trasporti di questo tipo, sulla possibile collocazione nel territorio isolano: né ci sembra che sia motivata dalle esigenze della domanda turistica.

Nella nostra regione esiste ancora un discorso aperto per quanto riguarda la programmazione turistica. La Giunta precedente ha approvato un documento in materia, che re-

sta vincolante per la Giunta se non per il Consiglio regionale. E' un documento di programma relativo al settore turistico, che si occupa dei problemi del turismo balneare, dei problemi del turismo costiero, della navigazione costiera, dei rapporti tra turismo balneare e zone interne, del rapporto tra l'attuale sviluppo turistico e il riequilibrio tra le varie aree marine e non marine della Sardegna. Io chiederei alla Giunta di spiegare meglio come si raccorda questa proposta di legge rispetto a quel primo documento, che esiste e che è il piano per il turismo.

ATZORI VILLIO (P.C.I.). Esisteva anche quando, nell'altra legislatura, avete votato la legge.

MANNONI (P.S.I.). L'altra questione fondamentale per noi, riguarda il rapporto che la Giunta deve motivare e giustificare, tra questo provvedimento e il piano dei trasporti. Presto si parlerà del piano dei trasporti. Il piano per i trasporti interni ed esterni è in officina, cioè ancora in fase di predisposizione da parte della Giunta: diversi tecnici vi stanno lavorando, sotto la direzione politica della Giunta. Mi sembra per lo meno curioso e contraddittorio che in una fase come questa, formativa del piano dei trasporti — in cui si sottopone il territorio della Sardegna ad indagini sulla domanda di trasporto, sulle opportunità di trasporto, sulla adeguatezza dei vettori attuali e quindi sulla definizione di nuovi possibili vettori nel futuro — si intenda approvare un provvedimento settoriale. Non una legge sui trasporti (che sarebbe anch'essa cosa grave, ma forse più giustificabile) ma una leggina su un trasporto particolare, al di fuori di ogni collocazione organica in un discorso complessivo sui trasporti.

Questo mi pare il caso tipico in cui la gatta frettolosa fa i gattini ciechi e forse anche di peggio. A queste domande occorrerà che in qualche maniera si dia risposta; noi poniamo le domande anche in forma retorica per capire se non sia il caso, da parte della Giunta e delle forze politiche del Consiglio, di riflettere un po' di più sulla frettolosa proposizione di una legge e su questa più che frettolosa approvazione. Certo è bene

dare un buon esempio con una proposta che arriva in Consiglio tempestivamente, dopo essere stata molto tempestivamente approvata in Commissione, e che, altrettanto tempestivamente, ottiene (questa è la speranza dei proponenti) il consenso per diventare legge della Regione. Questo è un segno positivo, che può indurre a dire: "Vedete che il Consiglio regionale non è poi così lento; vedete che il Consiglio regionale lavora". Ma quante altre leggi seguono invece processi più lenti e più attenti di valutazione e di confronto di quanto non subisca questa legge? Perché una legge passi così velocemente, i suoi contenuti dovrebbero essere evidenti, palmari, chiari, tangibili, così come dovrebbe essere largamente condivisa la motivazione della sua urgenza e la valutazione del beneficio che dalla sua entrata in vigore trarrà il sistema economico e sociale sardo.

Così tuttavia non sembrerebbe in questo caso e mi preoccupa ancora un altro aspetto, onorevoli colleghi. Nella nostra difficile situazione economica sociale, nella nostra situazione di crisi e sottosviluppo, andiamo spesso affermando che è necessario rivolgere uno sguardo attento alla imprenditoria locale e alle energie che esistono, per sostenerle e per giudicarle. Io mi chiedo: quale risposta si dà in questa direzione con la proposta di legge in esame? Vogliamo uscire fuori dalla evocazione oratoria e verbale dell'imprenditoria sarda, delle capacità del sistema sardo, per cercare, qualche volta, di farle corrispondere dei provvedimenti concreti? Nella relazione dei proponenti si può leggere questo ragionamento: "Non essendovi al momento in Sardegna imprenditori, né nel settore della costruzione dei natanti, né in quello dell'esercizio dei servizi con tali mezzi" — mezzi veloci, si intende — "si spera che qualcuno venga dall'esterno". Ma io mi pongo ancora un'altra domanda, anch'essa retorica: esiste in Sardegna una iniziativa imprenditoriale, anche piccolo-imprenditoriale, anche di poco peso economico, in varie località, di piccoli armatori che si dedicano al trasporto costiero, al trasporto turistico? Esiste o non esiste? Secondo me

esiste: per saperne di più basterebbe porre alla base delle scelte legislative anche una indagine conoscitiva del settore.

Esiste nelle località del nord e del sud della Sardegna, sulle coste orientali e intorno alle isole minori un tessuto di imprenditori locali che si sono organizzati ed hanno investito soldi propri per comprare i natanti e per trasportare i turisti. Non c'è una provvidenza per costoro; non c'è una lira per questa gente, che magari viene anche taglieggiata nella concessione di autorizzazioni, che deve subire difficoltà enormi perché le capitanerie, giustamente, fanno controlli e seguono giorno per giorno l'esercizio di queste attività. A questi non diamo niente: invece mettiamo a disposizione i soldi per i mezzi veloci. Ho l'impressione che la velocità di questi mezzi sarà quella di arrivare in Sardegna per prenderci i quattrini. Però non c'è neppure una lira per l'imprenditoria locale. Questa legge ha dunque molti difetti, non uno solo: da un lato non si rivolge all'imprenditoria locale che esiste, che ha bisogno e che va incoraggiata; dall'altro confessa che non esistono in Sardegna imprese in grado di svolgere questi servizi per cui si spera che arrivino e nel frattempo si mette loro a disposizione il 40 per cento di copertura delle spese. Ci sono tanti motivi per cui noi votiamo contro l'articolo 1 di questa legge: è la complessiva ispirazione che meriterebbe un esame e una riflessione più approfondita.

Aggiungo un altro elemento a quelli che già ho fornito nel sottolineare l'occasionalità, la estemporaneità e la frettolosità di questa discussione. La Commissione bilancio ha dato un parere finanziario positivo sulla proposta di legge concernente i mezzi veloci: l'abbiamo dato perché in linea teorica la copertura finanziaria esiste. Tuttavia, se mi consentite, come presidente della Commissione devo fare un po' di autocritica: se è necessaria non fa mai male. C'è un problema di carattere formale, che solleva in Consiglio: abbiamo dato per acquisito ciò che acquisito non è e cioè che la legge finanziaria, che ha accompagnato il bilancio della Regione sia promulgata, sia legge. La legge finanziaria non è ancora legge, nel senso che non ha avuto la sanzione formale del visto del Go-

revoles Loretto per illustrare questo emendamento.

LORETTU (D.C.). Si dà per illustrato.

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

MANNONI (P.S.I.). Signor Presidente, colleghi del Consiglio, io non ho avuto la possibilità, perché non ero in aula al momento, di sentire le motivazioni addotte dalla Giunta regionale in merito alla proposta di legge in esame e quindi in ordine alle finalità che si propone l'articolo 1. Il parere favorevole che mi pare la Giunta abbia espresso, probabilmente è stato motivato in maniera tale da poter fornire al dibattito ulteriori elementi di valutazione: a me resta comunque difficile inquadrare questa proposta di legge in un discorso meno estemporaneo e di più lungo respiro sul settore dei trasporti e nell'articolazione di una politica dei trasporti sul territorio dell'isola e tra l'isola e il resto del territorio nazionale. Soprattutto meraviglia, in questo momento, l'urgenza con la quale si intende esaminare una proposta di legge così parziale, così settoriale e così definita all'interno del comparto e nella tipologia dei mezzi.

Sembra che addirittura contenga delle precise fotografie di tratte — immagino — e di località: non sono menzionate, ma si possono immaginare ed intuire. La stessa velocità, puntualmente individuata, forse definisce con precisione la categoria di mezzi cui ci si riferisce: tra quelli che si intendono di trasporti evidentemente esiste una classificazione sistematica dei mezzi in base ai nodi di velocità. A noi pare tuttavia che questa proposta di legge non abbia sufficienti motivazioni e non trovi giustificazione neanche in un'indagine precisa sul fabbisogno, sulla domanda di trasporti di questo tipo, sulla possibile collocazione nel territorio isolano: né ci sembra che sia motivata dalle esigenze della domanda turistica.

Nella nostra regione esiste ancora un discorso aperto per quanto riguarda la programmazione turistica. La Giunta precedente ha approvato un documento in materia, che re-

sta vincolante per la Giunta se non per il Consiglio regionale. E' un documento di programma relativo al settore turistico, che si occupa dei problemi del turismo balneare, dei problemi del turismo costiero, della navigazione costiera, dei rapporti tra turismo balneare e zone interne, del rapporto tra l'attuale sviluppo turistico e il riequilibrio tra le varie aree marine e non marine della Sardegna. Io chiederei alla Giunta di spiegare meglio come si raccorda questa proposta di legge rispetto a quel primo documento, che esiste e che è il piano per il turismo.

ATZORI VILLIO (P.C.I.). Esisteva anche quando, nell'altra legislatura, avete votato la legge.

MANNONI (P.S.I.). L'altra questione fondamentale per noi, riguarda il rapporto che la Giunta deve motivare e giustificare, tra questo provvedimento e il piano dei trasporti. Presto si parlerà del piano dei trasporti. Il piano per i trasporti interni ed esterni è in officina, cioè ancora in fase di predisposizione da parte della Giunta: diversi tecnici vi stanno lavorando, sotto la direzione politica della Giunta. Mi sembra per lo meno curioso e contraddittorio che in una fase come questa, formativa del piano dei trasporti — in cui si sottopone il territorio della Sardegna ad indagini sulla domanda di trasporto, sulle opportunità di trasporto, sulla adeguatezza dei vettori attuali e quindi sulla definizione di nuovi possibili vettori nel futuro — si intenda approvare un provvedimento settoriale. Non una legge sui trasporti (che sarebbe anch'essa cosa grave, ma forse più giustificabile) ma una leggina su un trasporto particolare, al di fuori di ogni collocazione organica in un discorso complessivo sui trasporti.

Questo mi pare il caso tipico in cui la gatta frettolosa fa i gattini ciechi e forse anche di peggio. A queste domande occorrerà che in qualche maniera si dia risposta; noi poniamo le domande anche in forma retorica per capire se non sia il caso, da parte della Giunta e delle forze politiche del Consiglio, di riflettere un po' di più sulla frettolosa proposizione di una legge e su questa più che frettolosa approvazione. Certo è bene

dare un buon esempio con una proposta che arriva in Consiglio tempestivamente, dopo essere stata molto tempestivamente approvata in Commissione, e che, altrettanto tempestivamente, ottiene (questa è la speranza dei proponenti) il consenso per diventare legge della Regione. Questo è un segno positivo, che può indurre a dire: "Vedete che il Consiglio regionale non è poi così lento; vedete che il Consiglio regionale lavora". Ma quante altre leggi seguono invece processi più lenti e più attenti di valutazione e di confronto di quanto non subisca questa legge? Perché una legge passi così velocemente, i suoi contenuti dovrebbero essere evidenti, palmari, chiari, tangibili, così come dovrebbe essere largamente condivisa la motivazione della sua urgenza e la valutazione del beneficio che dalla sua entrata in vigore trarrà il sistema economico e sociale sardo.

Così tuttavia non sembrerebbe in questo caso e mi preoccupa ancora un altro aspetto, onorevoli colleghi. Nella nostra difficile situazione economica sociale, nella nostra situazione di crisi e sottosviluppo, andiamo spesso affermando che è necessario rivolgere uno sguardo attento alla imprenditoria locale e alle energie che esistono, per sostenerle e per giudicarle. Io mi chiedo: quale risposta si dà in questa direzione con la proposta di legge in esame? Vogliamo uscire fuori dalla evocazione oratoria e verbale dell'imprenditoria sarda, delle capacità del sistema sardo, per cercare, qualche volta, di farle corrispondere dei provvedimenti concreti? Nella relazione dei proponenti si può leggere questo ragionamento: "Non essendovi al momento in Sardegna imprenditori, né nel settore della costruzione dei natanti, né in quello dell'esercizio dei servizi con tali mezzi" — mezzi veloci, si intende — "si spera che qualcuno venga dall'esterno". Ma io mi pongo ancora un'altra domanda, anch'essa retorica: esiste in Sardegna una iniziativa imprenditoriale, anche piccolo-imprenditoriale, anche di poco peso economico, in varie località, di piccoli armatori che si dedicano al trasporto costiero, al trasporto turistico? Esiste o non esiste? Secondo me

esiste: per saperne di più basterebbe porre alla base delle scelte legislative anche una indagine conoscitiva del settore.

Esiste nelle località del nord e del sud della Sardegna, sulle coste orientali e intorno alle isole minori un tessuto di imprenditori locali che si sono organizzati ed hanno investito soldi propri per comprare i natanti e per trasportare i turisti. Non c'è una provvidenza per costoro; non c'è una lira per questa gente, che magari viene anche taglieggiata nella concessione di autorizzazioni, che deve subire difficoltà enormi perché le capitanerie, giustamente, fanno controlli e seguono giorno per giorno l'esercizio di queste attività. A questi non diamo niente: invece mettiamo a disposizione i soldi per i mezzi veloci. Ho l'impressione che la velocità di questi mezzi sarà quella di arrivare in Sardegna per prenderci i quattrini. Però non c'è neppure una lira per l'imprenditoria locale. Questa legge ha dunque molti difetti, non uno solo: da un lato non si rivolge all'imprenditoria locale che esiste, che ha bisogno e che va incoraggiata; dall'altro confessa che non esistono in Sardegna imprese in grado di svolgere questi servizi per cui si spera che arrivino e nel frattempo si mette loro a disposizione il 40 per cento di copertura delle spese. Ci sono tanti motivi per cui noi votiamo contro l'articolo 1 di questa legge: è la complessiva ispirazione che meriterebbe un esame e una riflessione più approfondita.

Aggiungo un altro elemento a quelli che già ho fornito nel sottolineare l'occasionalità, la estemporaneità e la frettolosità di questa discussione. La Commissione bilancio ha dato un parere finanziario positivo sulla proposta di legge concernente i mezzi veloci: l'abbiamo dato perché in linea teorica la copertura finanziaria esiste. Tuttavia, se mi consentite, come presidente della Commissione devo fare un po' di autocritica: se è necessaria non fa mai male. C'è un problema di carattere formale, che solleva in Consiglio: abbiamo dato per acquisito ciò che acquisito non è e cioè che la legge finanziaria, che ha accompagnato il bilancio della Regione sia promulgata, sia legge. La legge finanziaria non è ancora legge, nel senso che non ha avuto la sanzione formale del visto del Go-

verno per la sua promulgazione. Per cui la copertura finanziaria di questa proposta di legge è del tutto eventuale; se il Governo dovesse rinviare la legge finanziaria (potrebbe sempre succedere), questa legge che noi oggi andiamo ad approvare non avrebbe copertura finanziaria. E' una obiezione che faccio in linea formale, *re melius perpensa* si potrebbe dire, perché nessuno pensava che la proposta di legge sui mezzi veloci giungesse in aula così celermente rispetto ad altre leggi; al momento non ci eravamo posti il problema, ma visto che oggi così celermente, prima della promulgazione della legge finanziaria, la proposta arriva in aula, io sollevo la questione della copertura finanziaria. L'ultimo problema, colleghi del Consiglio è di carattere politico. Mi pare che si stia verificando su questa legge una convergenza notevole, importante, quasi assembleare, tra i diversi gruppi politici, con il consenso della Giunta, ma con il dissenso dei socialisti.

(Interruzione dell'onorevole Villio Atzori).

Qui ognuno può cambiare posizione; chi ha cambiato posizione sui mezzi veloci è soprattutto il Partito comunista. Io dico che tale convergenza politica è legittima sul piano della forma ma è preoccupante sul piano della sostanza. C'è stata una richiesta — adesso mi rivolgo all'interno della maggioranza — del Gruppo socialista di esaminare meglio questa legge, di ampliarne i contenuti, di renderla più aderente alla realtà sarda. Noi la riproponiamo; però non c'è dubbio che su una vicenda di questo tipo nasce anche un problema politico. Se se ne fa una questione di principio, se si vuole portare avanti l'esame e l'approvazione della proposta di legge a tutti i costi oggi, la si porti avanti col nostro dissenso, ma sapendo che si solleva una grossa questione politica.

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

OGGIANO (P.S.I.). Signor Presidente, colleghi: aggungerei un problema, visto che c'è

— a mio avviso — a quelli che ha or ora sollevato il collega Mannoni in relazione all'articolo 1. Nel secondo comma si ipotizza l'erogazione del contributo anche ad imprese previste che già gestiscono il pubblico servizio con i mezzi tradizionali. A mio avviso questa ipotesi è puramente teorica, astratta: la proposta di legge non garantisce a queste imprese l'erogazione del contributo per la semplice ed ovvia ragione che il testo pone, come presupposto per l'erogazione del contributo alle imprese private, che su quella tratta, dove già esistono servizi di trasporto gestiti con mezzi tradizionali, venga altresì istituito un servizio di trasporto con mezzi veloci. Questo è politicamente e giuridicamente inammissibile: la concessione del contributo alle imprese operanti con mezzi tradizionali viene condizionata dal libero arbitrio di altri privati che decidessero di istituire linee di trasporto veloci su quelle tratte. Credo che questo sia assolutamente inaccettabile: non può questo Consiglio regionale, il legislatore della Sardegna, varare una norma siffatta, alla quale noi pubblicamente ci opponiamo in termini clamorosi e definitivi. Questo è assolutamente inconcepibile; in tal modo saranno le scelte degli operatori privati che gestiranno le linee di trasporto veloce a determinare questa condizione: il legislatore regionale si sta affidando alle decisioni di costoro. Io credo che questo argomento dia sufficiente motivo di riflessione su quella che era l'importanza, la validità, la rilevanza della nostra richiesta di sospensiva. Proceda pure il Consiglio, ma credo che questa sia la strada sbagliata.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, per esprimere il parere della Giunta sull'emendamento numero 3, l'Assessore dei trasporti.

FERRARI, *Assessore tecnico dei trasporti*. La Giunta si rimette al Consiglio.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento numero 3.

BAGHINO (D.C.). Chiedo di parlare sul-

l'emendamento.

ATZORI VILLIO (P.C.I.). Anche io.

PRESIDENTE. Se parlate assieme io non capisco. Onorevole Atzori: che cosa chiede?

ATZORI VILLIO (P.C.I.). Chiediamo una sospensione brevissima, di 5 minuti, per concordare una modifica all'emendamento.

PRESIDENTE. Siamo in fase di votazione, onorevole Atzori, non possiamo più concedere alcuna sospensione.

BAGHINO (D.C.). Presidente, siccome c'è da portare una modifica che non cambia sostanzialmente il valore dell'emendamento...

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, siamo in sede di votazione, non si può più modificare l'emendamento. Procediamo alla votazione dell'emendamento. Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova)*. Chi non lo approva alzi la mano.

(Non è approvato).

Metto in votazione l'articolo numero 1.

BAGHINO (D.C.). Chiedo la sospensione per l'articolo 1.

PRESIDENTE. Siamo in sede di votazione, onorevole Baghino, è inutile insistere. Metto in votazione l'articolo 1. Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova)*. Chi non lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Ha domandato di parlare l'onorevole Villio Atzori. Ne ha facoltà.

ATZORI VILLIO (P.C.I.). Chiedo una sospensione di cinque minuti.

PRESIDENTE. Poiché non vi sono oppo-

sizioni sospendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 13 e 03, viene ripresa alle ore 13 e 21).

PRESIDENTE. Riprendiamo i lavori del Consiglio. Si dia lettura dell'articolo 2.

ZURRU, Segretario:

Art. 2

Destinatari e natura dei servizi
ammessi a contributo

I contributi di cui all'articolo 1 sono concessi ad imprese o enti che esercitano collegamenti marittimi costieri autorizzati dai competenti organi e che dispongono di attrezzatura tecnica e organizzativa adeguata, nonché di mezzi idonei e rispondenti alle esigenze del traffico in conformità alla normativa vigente.

Sono ammessi a contributo i servizi di collegamento marittimo che assolvano ad esigenze di carattere stagionale od annuale.

PRESIDENTE. A quest'articolo è stato presentato un emendamento aggiuntivo. Se ne dia lettura.

ZURRU, Segretario:

Emendamento aggiuntivo Loretto - Baghino - Oppi - Mulas - Mura - Atzori Villio - Falchi:

“Prima dell'articolo 2 è inserito il seguente articolo:

I contributi di cui all'articolo 1 potranno essere concessi, con le modalità indicate nei successivi articoli, anche alle imprese private che esercitino, autorizzate dalla Regione, servizi pubblici di linea marittima con naviglio tradizionale, purché i mezzi impiegati abbiano una capienza non inferiore ai trenta passeggeri”. (5)

PRESIDENTE. Per illustrare questo emendamento ha facoltà di parlare l'onorevole Baghino.

BAGHINO (D.C.). Si dà per illustrato.

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

FERRARI, *Assessore tecnico dei trasporti*. La Giunta si rimette al Consiglio.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare metto in votazione l'articolo 2. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'emendamento numero 5. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

ZURRU, *Segretario*:

Art. 3

Misura del contributo

Il contributo è determinato in relazione al costo miglio di cui al parametro ministeriale accertato annualmente e per le miglia effettivamente percorse, e non può superare la misura massima del 40 per cento.

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

ZURRU, *Segretario*:

Emendamento sostitutivo totale Ferrari - Muledda:

“L'articolo 3 è sostituito dal seguente:

Il contributo, determinato in relazione al costo miglio di cui ai parametri ministeriali accertati annualmente e per le miglia effettiva-

mente percorse, è finalizzato all'abbattimento dei livelli tariffari che deriverebbero dal conseguimento del pareggio di bilancio, considerando anche l'utile di bilancio in misura non superiore al 20 per cento, e comunque non può superare la misura massima del 40 per cento”. (4)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'Assessore dei trasporti per illustrare questo emendamento.

FERRARI, *Assessore tecnico dei trasporti*. Si dà per illustrato.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare metto in votazione l'emendamento numero 4. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

ZURRU, *Segretario*:

Art. 4

Concessioni e programma di interventi

I contributi vengono concessi con decreto dell'Assessore regionale dei trasporti.

L'Assessore regionale dei trasporti, d'intesa con l'Assessore regionale del turismo elaborerà annualmente un programma di interventi che dovrà essere sottoposto al parere della competente Commissione consiliare.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

ZURRU, *Segretario*:

Art. 5

Domanda di contributo - Convenzione
e determinazione delle tariffe

Le imprese e gli enti che intendano beneficiare dei contributi devono presentare all'Assessorato dei trasporti apposita istanza.

L'erogazione dei contributi previsti nel piano agli enti ed imprese è subordinata alla stipula di una convenzione che deve contenere, tra l'altro:

1) relazione tecnica contenente il programma dei servizi e la specificazione dei mezzi di trasporto, della periodicità, degli itinerari, degli orari, delle tariffe e della dotazione organica del personale;

2) piano economico-finanziario di gestione;

3) atto di accettazione degli indirizzi e delle direttive operative e tariffarie approvate dall'Assessorato dei trasporti. Tale atto dovrà prevedere anche le seguenti clausole:

a) divieto di apportare variazioni al programma dei servizi, se non previa autorizzazione dell'Assessore dei trasporti da concedersi con atto scritto, sentito il parere della competente Commissione consiliare;

b) divieto di imposizione, anche temporanea ed a qualsiasi titolo, di sovrapprezzi nei biglietti;

c) applicazione di tariffe preferenziali ai residenti nei comuni costieri serviti;

d) assunzione nell'Isola del personale necessario alla gestione del servizio;

e) osservanza della legislazione vigente in materia di lavoro per i dipendenti;

f) obbligo di tenuta in perfetta efficienza dei mezzi in uso.

Le domande di contributo, corredate della documentazione di cui al comma precedente, dovranno pervenire all'Assessorato regionale dei trasporti entro 45 giorni dalla data di approvazione della presente legge e per gli anni successivi entro il 31 luglio dell'anno precedente a quello per il quale si chiedono i contributi.

Le tariffe saranno determinate in relazione ai parametri di costo forniti dai competenti ministeri e all'indice di utilizzo del vettore pari

al 50 per cento.

La trasgressione, anche di una sola delle condizioni previste nella convenzione, comporta la decadenza e la revoca dei benefici concessi.

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

ZURRU, *Segretario*:

Emendamento aggiuntivo Ferrari - Muleda:

"All'articolo 5, alla lettera d), aggiungere di seguito:

salvo eccezionale deroga per specializzazioni non disponibili sul mercato del lavoro locale".

(2)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'Assessore dei trasporti per illustrare l'emendamento.

FERRARI, *Assessore tecnico dei trasporti*.
Si dà per illustrato.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare metto in votazione l'articolo 5. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 6.

ZURRU, *Segretario*:

Art. 6

Anticipazioni

L'Assessore regionale dei trasporti è autorizzato ad erogare, nel corso di ciascun anno, acconti sui contributi percepiti nell'anno pre-

cedente nella misura massima del 50 per cento.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 7.

ZURRU, *Segretario*:

Art. 7

Norma finanziaria

Nello stato di previsione della spesa dell'Assessorato dei trasporti del bilancio della Regione per il 1985, è istituito il capitolo 13039 con lo stanziamento di lire 1.000.000.000:

"Contributi ad imprese o enti operanti nell'Isola che esercitino servizi di linea marittima con mezzi veloci per trasporti collettivi di carattere pubblico".

A favore del suddetto capitolo è stornata la corrispondente somma dal capitolo 03016 dello stato di previsione della spesa dell'Assessorato della programmazione, bilancio e assetto del territorio del bilancio della Regione per il 1985, ed è in corrispondenza ridotta la riserva prevista nel punto 7 della tabella A allegata alla legge finanziaria per il 1985.

Le spese per l'attuazione della presente legge fanno carico al sopracitato capitolo e ai corrispondenti capitoli dei bilanci della Regione per gli anni successivi.

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

ZURRU, *Segretario*:

Emendamento modificativo Baghino - Atzori Villio - Canalis:

"Il secondo comma dell'articolo 7 è così

sostituito:

A favore del suddetto capitolo è stornata la corrispondente somma dal capitolo 03016 dello stato di previsione della spesa dell'Assessorato della programmazione, bilancio e assetto del territorio del bilancio della Regione per il 1985, ed è in corrispondenza ridotta la riserva prevista nel punto 1 della tabella A allegata alla legge finanziaria per il 1985". (1)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baghino per illustrare questo emendamento.

BAGHINO (D.C.). Si dà per illustrato.

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

FERRARI, *Assessore tecnico dei trasporti*. La Giunta si rimette al Consiglio.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare metto in votazione l'emendamento numero 1. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione l'articolo 7. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 8.

ZURRU, *Segretario*:

Art. 8

Urgenza

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

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare

l'onorevole Mannoni. Ne ha facoltà.

MANNONI (P.S.I.). Signor Presidente, ho chiesto di parlare per richiamare quanto ho già sostenuto sull'articolo 1 e dunque per risollevare una obiezione di carattere formale circa l'articolo 7 che è stato testé approvato. La copertura finanziaria di questa legge è eventuale e allo stato attuale non certa, in quanto la legge finanziaria regionale, sulla quale questa copertura fonda la sua validità, non è ancora legge della Regione quindi non è, allo stato, operante. Oltre a questa riserva di carattere formale, che esprimo anche a nome del gruppo socialista, rimangono in piedi tutte le obiezioni di carattere sostanziale che abbiamo già esposto sulla natura di questa legge, che appare un provvedimento settoriale, parziale, incomprensibile per quanto riguarda la sua reale destinazione, di poca o nessuna utilità — salvo qualche emendamento introdotto nel corso della discussione — per quanto riguarda il complesso problema dei trasporti in Sardegna e per quanto riguarda l'incremento del turismo.

Il Consiglio, nella sua sovranità, farà ciò che ritiene opportuno, esprimendosi attraverso il voto; noi non possiamo che ribadire la nostra contrarietà e la nostra opposizione a questa legge per la sostanza, per il modo in cui è stata portata alla discussione ed anche per gli aspetti politici che la sua discussione sta facendo emergere. Voglio dire che non si sa bene per quale urgenza si è voluto evitare un approfondimento all'interno della maggioranza che regge questa Giunta o un chiarimento sui termini di questa legge. Non possiamo che trarre da questa discussione, da questo episodio, una valutazione del tutto negativa, collega Atzori, sul modo con cui si intende condurre la politica di attuazione dei programmi da parte della stessa Giunta che a questa legge si è dichiarata favorevole. Ribadiamo la nostra contrarietà: voteremo contro questa legge, però la nostra più pesante e significativa contrarietà riguarda il modo politicamente scorretto con cui si vuole condurre in porto questo provvedimento.

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

MURRU (M.S.I.-D.N.). Grazie, signor Presidente, perché mi dà la possibilità di sottolineare ancora meglio la natura degli accordi (qualcuno direbbe: i pastrocchi) intercorsi tra la Democrazia Cristiana, il Partito comunista ed altri partiti compiacenti; viene riconfermata una tendenza compromissoria che non ha alcun fine di utilità sociale, al contrario di quello che si predica all'esterno e che avviene all'insegna del più sfacciato elettoralismo. Mi dà ancora la possibilità di sottolineare che siamo sempre sul piano inclinato del rovinoso, quindi dello sperpero assolutamente ingiustificabile.

Esaminando i dodici articoli della proposta originaria, avevo letto che il finanziamento, stabilito nell'articolo 11, era di 700 milioni; chissà come, con l'impegno dei grandi pensatori, all'insegna del compromesso, questi 700 milioni in pochi minuti sono diventati un miliardo. Nell'articolo 7 si parla dello stanziamento di un miliardo e non più di 700 milioni: un aumento di 300 milioni. Allora ho maggior ragione di confermare il mio parere assolutamente contrario ad un provvedimento del genere. Forse, diversamente impostato, ovvero rimandato in Commissione, il provvedimento avrebbe potuto essere strutturato meglio e questo impegno finanziario sarebbe stato maggiormente giustificato. Agli argomenti che ho addotto nella discussione generale e sull'articolo 1 devo aggiungere, e mi avvio alla conclusione, signor Presidente, una lamentela: Assessore, io ho chiesto precisazioni sulla ragione di un contributo nella misura del 40 per cento (il che significa che su due miliardi e mezzo di costi, ben un miliardo glielo diamo noi). Risposte non ne sono state date e abbiamo maggior diritto di chiedere le ragioni per cui non si giustificano queste spese. Dico: noi diamo il 40 per cento di contributi per una spesa di 2 miliardi e mezzo: ci credo poco, io, che si spendano 2 miliardi e mezzo per gestire in pochi mesi queste tratte da Cagliari a Villasimius. Credo che molta parte di quel miliardo vada ad impinguare il capitale, che non ha nulla a che vedere con l'aspetto sociale; ecco perché io avevo chiesto di finalizzare il contributo sul costo del biglietto, calcolando anche l'utile per

l'impresario. No: il contributo è sul costo per miglio, quindi sul costo complessivo; noi stiamo pagando anche l'ammortamento del mezzo di trasporto. Se questo è modo di procedere ai fini del benessere economico della Sardegna, non potrà avere mai e poi mai il mio assenso, né quello del mio gruppo, per cui preannunciamo il voto contrario a questa proposta di legge.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, poiché nessuno domanda di parlare metto in votazione l'articolo 8. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

La seduta è chiusa. I lavori del Consiglio riprenderanno questo pomeriggio alle ore 17 e 30.

La seduta è tolta alle ore 13 e 33.

DAL SERVIZIO RESOCONTI

Il Capo Servizio

Dott. Antonio Solinas

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

*Interpellanza Ruggeri - Orrù - Atzori Vil-
lio - Pubusa - Serri sullo sviluppo e sulla gestione
dell'area portuale di Cagliari.*

I sottoscritti, richiamata la riunione dei Ministri dei trasporti dei Paesi aderenti alla CEE svoltasi recentemente a Taranto, che ha discusso gli indirizzi di intervento per l'adeguamento e lo sviluppo del sistema europeo dei trasporti, chiedono di interpellare l'Assessore dei trasporti per conoscere quali iniziative abbia assunto o intenda assumere:

a) perché, nel contesto delle ipotesi e degli indirizzi che oggi si discutono su scala nazionale ed europea, l'area portuale cagliaritana possa configurarsi in un ruolo di prima grandezza nel sistema dei trasporti del Mediterraneo;

b) perché, in questa prospettiva, la potenziata area portuale di Cagliari, che costituisce il fulcro del sistema portuale sardo, possa dotarsi di strutture di direzione e di gestione all'altezza del suo nuovo ruolo, superando l'attuale e inadeguato modello di gestione consorziale. (83)

*Interrogazione Cuccu - Orrù - Ladu Leo-
nardo - Pubusa - Serri sulla negazione del per-
messo di soggiorno illimitato da parte delle au-
torità della Repubblica Federale Tedesca al la-
voratore sardo emigrato Adolfo Ghiani.*

I sottoscritti,
CONSIDERATO che sono in corso in tutti i paesi dell'Europa occidentale forti processi di ristrutturazione e riconversione industriale che comportano spesso l'espulsione di decine di migliaia di lavoratori dall'apparato produttivo; CONSTATATO che ad essere colpiti da tali processi sono innanzi tutto i lavoratori stranieri emigrati in quei paesi e che fra questi sono fortemente esposti i lavoratori italiani e quelli sardi in particolare;

ACCERTATO che un importante ruolo nella difesa dei diritti civili e delle condizioni generali di vita e di lavoro viene svolto dall'associazionismo democratico e dai circoli degli emigrati; APPRESO che nella città di Norimberga le autorità della Rft avrebbero negato il permesso di soggiorno illimitato al lavoratore sardo, ivi residente da oltre 20 anni, Adolfo Ghiani, dirigente di primo piano della Federazione Italiana Lavoratori Emigrati e Famiglie;

FORTEMENTE ALLARMATI, oltre che per le odiose motivazioni di ordine politico-ideologico (appartenenza del Ghiani al Partito comunista italiano) che sarebbero all'origine del provvedimento e che richiamano tristi ricordi di un tenebroso passato, per i gravi contraccolpi che la decisione delle autorità della Rft potrebbero comportare sulla capacità di iniziativa delle Associazioni democratiche nel momento in cui più necessaria appare la loro azione di tutela,

chiedono di interrogare il Presidente della Giunta regionale per sapere:

1) quali provvedimenti le autorità della Rft abbiano esattamente assunto nei confronti del lavoratore in questione e quali ne siano le motivazioni precise;

2) quali iniziative abbia assunto o intenda assumere presso il Governo italiano perché intervenga con fermezza verso le autorità della Rft per ottenere la revoca dell'odioso provvedimento discriminatorio;

3) quali iniziative la Giunta regionale intenda assumere per verificare lo stato delle condizioni di vita e di lavoro e di godimento dei diritti civili nei paesi di emigrazione dei nostri lavoratori e quali atti intenda compiere, d'intesa con le autorità di governo italiane, perché tali condizioni siano più efficacemente tutelate. (130)

*Mozione Anedda - Murru - Chessa sull'isti-
tuzione di una Commissione consiliare speciale
per lo studio della modifica dello Statuto.*

IL CONSIGLIO REGIONALE

in mancanza di riordino di tutti gli enti locali e

in particolare della definizione di quello intermedio, la Regione Sarda non è riuscita ad assolvere al compito di istituzione di programmazione e d'indirizzo e di governo per le rispettive realtà locali;

RILEVATO che sul piano funzionale, la Regione ha acriticamente "ripetuto" le strutture dicasteriali, con una politica della spesa ancora più disorganica, dispersiva, influenzata dalle esterne ingerenze delle segreterie regionali dei partiti di potere con un clientelismo che si è generalizzato e che costituisce uno degli elementi di dispersione delle risorse;

RILEVATO che la lottizzazione partitica ha avuto negativa influenza, a danno della selezione e della professionalità, nella formazione di una sempre costosa burocrazia regionale, sottoutilizzata e privata d'incentivi di professionalità. Sono stati moltiplicati enti, istituzioni che hanno sdoppiato o moltiplicato funzioni o compiti che potevano e dovevano essere assolti dagli organi istituzionali propri della Regione, con la conseguenza della ripetizione della spesa e con la creazione di feudi amministrativi e burocratici; ciò ha consentito di sottrarre alla competenza del Consiglio regionale, riservandoli invece alle Giunte ed alle forze delle maggioranze, compiti di indirizzo e di controllo propri dovuti alle Assemblee.

Sul piano legislativo, la produzione regionale registra una serie di leggi e provvedimenti inapplicati ed inapplicabili, con conseguente passaggio dei fondi stanziati ad avanzi-residui; leggi leggi da delegiferare non solo per il loro effetto ma per la funzionalità di certi importanti settori.

La Regione ha disatteso il compito principale di programmazione, a cominciare da quello territoriale regionale che rientra nella specifica competenza della Regione.

I cosiddetti "piani regionali di sviluppo", suddivisi sovente in "progetti" o "sub progetti" altro non sono stati che assemblaggi di normali competenze regionali, il più delle volte non attuate con concreti, provvedimenti legislativi ed esecutivi; costantemente sottoposti a modificare secondo il mutare delle maggioranze.

Oggi la Regione non legifera, non programma,

amministra male, non delegando, ma accentrando i poteri.

RIBADITA la necessità di operare una radicale riforma a carattere presidenziale dell'istituto regionale;

RIBADITA altresì la necessità che le modifiche dell'istituto regionale, nel riservare alla Regione il ruolo di organo di legislazione, di programmazione, di indirizzo, senza gestione amministrativa, esecutiva, diretta, ridefiniscano il ruolo delle province come unico ente intermedio di programmazione, di governo, di azione, di rappresentatività generale fra Regione e Comune, attraverso l'abolizione di tutti gli altri enti intermedi,

impegna la Giunta regionale

ad istituire una commissione speciale per predisporre i provvedimenti di modifica dello Statuto che prevedano, tra l'altro, la elezione diretta del Presidente della Giunta regionale, nonché i provvedimenti per la riforma organica delle strutture amministrative della Regione. (13)

Mozione Mura - Deiana - Becciu - Zurru - Mulas - Onida - Manunza sulla crisi del comparto lattiero-caseario e sulle misure idonee a collocare le eccedenze delle annate 1983/1984 ed a disciplinare il mercato gravato da una flessione produttiva.

IL CONSIGLIO REGIONALE

CONSIDERATA con attenzione la crisi del comparto lattiero-caseario che nel 1983 e nel 1984 ha registrato una crisi senza precedenti dovuta ad una totale mancanza di programmazione che ha avuto come risultato finale una eccedenza di produzione (soprattutto di formaggi tipo "pecorino") e quindi ad un inevitabile crollo dei prezzi del prodotto e delle giacenze invendute di circa settantamila quintali; ACCERTATO che non è stata attuata nessuna politica per incentivare produzioni alternative che, pur non remunerative come il formaggio "pecorino", immesse nel mercato non avrebbero creato situazioni come quelle suesposte;

IX LEGISLATURA

XXXVIII SEDUTA

28 MARZO 1985

RITENUTO che l'andamento climatico della fine del 1984 e dell'inizio del 1985 desta particolare preoccupazione in riferimento alla futura produzione di latte ovino;

RILEVATO che nonostante l'Assessore dell'agricoltura abbia più volte ribadito la necessità e l'urgenza di pervenire ad una svolta e ad una nuova politica agricola basata su un "progetto di modernità", ma che questo concetto sino ad oggi non è stato utilizzato per porre ordine al settore lattiero-caseario;

CONVINTO che non possono essere ritenute valide soluzioni che, per porre rimedio alla sovrapproduzione riducano la produzione unitaria per capo di bestiame in produzione lattiera;

CONSTATATO che purtroppo tardano a decollare tutte le iniziative che possano avviare almeno un inizio di razionalizzazione del settore e che si rende urgente emanare direttive precise di incentivazione dei prodotti sia meno remunerativi che quelli esuberanti abbandonando i facili provvedimenti di intervento assistenzialistico che

non si collocano in una programmazione del settore,

impegna la Giunta regionale

1) a presentare una relazione sullo stato di attuazione del progetto speciale del comparto lattiero-caseario entro il più breve termine possibile;

2) a disporre perché vengano emanate direttive atte a dare l'avvio al processo di trasformazione del latte ovino in formaggi differenziati;

3) ad adottare tutte le iniziative sia a livello regionale che nazionale che favoriscano interventi finanziari atti a privilegiare con una seria politica di programmazione una maggiore efficienza e razionalizzazione di tutto il comparto lattiero-caseario, finalizzato ad assicurare il massimo di redditività per gli addetti ed all'utilizzo di una delle più importanti risorse dell'agricoltura sarda. (14)