

# Il nodo trasporti strozza l'economia sarda

di Luigi Coppola

In sede di programmazione regionale, lo sviluppo economico dell'Isola non appare più legato ai grandi impianti petrolchimici, ma è visto in un'ottica diversa che privilegia le attività piccole e medie, che costituiscono il tessuto connettivo di qualunque economia che voglia essere organica, stabile, perfettamente rispondente alle esigenze della società della quale è espressione.

Le prospettive per le piccole e medie industrie in relazione ai trasporti, costituiscono il tema centrale di questa seconda puntata sui trasporti.

Va prima detto, a titolo di cronaca, che il nuovo assessore regionale ai trasporti, on. Baghino, si è incontrato nei giorni scorsi a Roma, con il presidente del Consiglio on. Andreotti, al quale ha consegnato una promemoria sulla situazione dei trasporti da e per la Sardegna. Lo stesso assessore, in questi giorni, dovrebbe incontrarsi con il ministro competente, Ruffino.

Abbiamo già riferito la notizia che la Tirrenia ha provveduto all'aumento, del 10 per cento circa, delle tariffe passeggeri e merci. Un aumento prevedibile, visto che gli amministratori della compagnia di navigazione hanno, già da tempo, affermato di voler conseguire il ripianamento del deficit di gestione dell'azienda, attraverso un aumento generalizzato dei costi dei trasporti marittimi.

L'operato della Tirrenia, visto in un'ottica aziendale e tenuto conto dei paurosi deficit che inficiano i bilanci delle aziende di Stato, potrebbe essere ritenuto positivo, coerente con una seria impostazione aziendale, soprattutto se confrontato con i metodi di gestione di molte altre aziende a partecipazione statale, la cui unica attività sembra essere quella di assorbire soldi dalla collettività senza offrire alcuna contropartita.

«Però — afferma il dottor Vallebona, dell'associazione piccola industria — il problema dei trasporti non è tale da poter essere inserito in un'ottica puramente privatistica, ma implica una serie di effetti immediati e

mediati che incidono sulla realtà socio-economica in misura certa-mente non trascurabile.

In primo luogo, infatti il servizio dei trasporti è un servizio sociale che, in quanto tale, deve essere gestito dallo Stato secondo criteri non discriminatori nei confronti di cittadini che vivono in una o in un'altra parte del Paese.

In secondo luogo — afferma ancora il dottor Vallebona — non è arbitrario e discutibile affermare che il costo dei trasporti è parte integrante dei costi di produzione delle industrie e che, quindi, ogni incremento del primo determina un aumento dei

secondi. Se ciò è vero, come è vero, non è difficile per nessuno, neanche per chi sia completamente a digiuno di economia, valutare il peso effettivo che il problema dei trasporti ha nei confronti dell'economia, considerata nel suo complesso e nelle singole componenti.

È quindi preciso e inderogabile compito dello Stato quello di garantire un sistema di trasporti economicamente e funzionalmente accessibile ai singoli cittadini e alle forze produttive ovunque esse si trovino, onde consentire il libero interscambio e quindi la crescita naturale.

Ma questa logica che dovre-

## Un binario... morto

IL 2 febbraio, con una cerimonia «tecnica e non trionfalistica» come è stata definita dal direttore delle Ferrovie dello Stato, è stata posta la prima (simbolica) pietra per i lavori di raddoppio della linea Cagliari-Decimomannu. I dati, in breve, sono questi: raddoppio di 17 chilometri, fino a Decimomannu, con una spesa di 8 miliardi e 870 milioni di lire; nuovo scalo a Elmas e a Decimo. Insomma un'opera destinata a rivoluzionare il sistema dei trasporti per ferrovia nella nostra isola, che così, con un raddoppio di 17 chilometri vede risolti i suoi centenari problemi.

Per siffatta inaugurazione, comunque, è intervenuto il sottosegretario ai trasporti, on. Degan, il quale, proprio perché la cerimonia non doveva avere alcun aspetto trionfalistico, ha creduto opportuno tagliare il simbolico nastro mentre una ruspa faceva finta di smuovere un po' di terra.

La notizia potrebbe chiudersi qui, anche perché, in concreto si è parlato di ulteriori promesse. Ma faremmo torto all'assessore regionale Baghino, il quale ha sottolineato, in un suo intervento le gravi carenze dell'amministra-

zione statale e il debito che lo stesso Stato ha nei confronti della Sardegna, e al sindaco di Cagliari Ferrara.

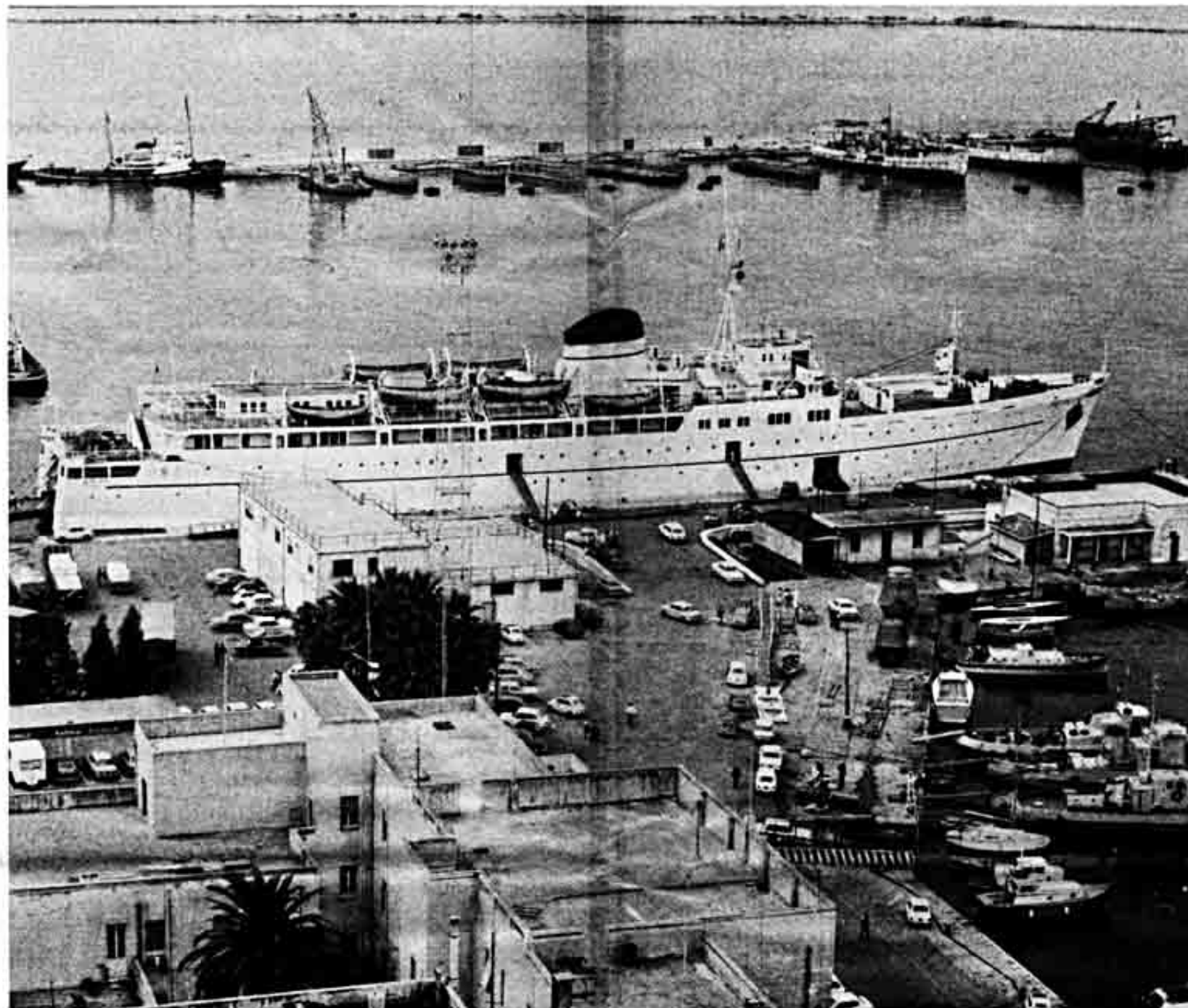
Il sindaco Ferrara è stato invitato alla cerimonia in rappresentanza, evidentemente, di Cagliari, ma non gli è stato consentito di parlare.

Nel momento in cui la Regione Sardegna ha aperto una vertenza con il governo, nel momento in cui Cagliari con il suo porto ha una serie di problemi che ne rendono asfittica l'economia, prevalentemente commerciale, nel momento in cui un rappresentante del governo viene in Sardegna, al sindaco non viene consentito di esporre i problemi della città in relazione al traffico ferroviario, più in generale al problema dei trasporti.

Mentre le autonomie locali cercano, tra mille impedimenti, un nuovo ruolo nella realtà del paese, si verificano episodi come quello riferito che lasciano perplessi, al di là del fatto in sé.

Quale migliore occasione per parlare di trasporti? Ma, forse, Degan, rappresentante del governo, preferisce che si taccia.

L.C.



be ispirare l'operato dello Stato e che appare ovvia, non è però presente.

Purtroppo, afferma ancora il dottor Vallebona, l'esempio più eclatante è costituito dal progetto di piano di sviluppo poliennale delle Ferrovie dello Stato, elaborato dalla direzione nazionale. Basato su una logica di pura ristrutturazione interna, esso riserva la quasi totalità dell'impegno finanziario e di progettazione ai settori che presentano la massima densità di utilizzazione, trascurando del tutto la rivitalizzazione di quelle tratte che vanno oggi comunemente sotto il nome di «rami secchi». Affiora la medesima logica di cui abbiamo parlato a proposito della Tirrenia.

In questo ambito, come industriale, come vede lo sviluppo economico della Sardegna? È naturale — risponde Vallebona — che il Mezzogiorno e la Sardegna in particolare pagheranno ancora una volta il prezzo più alto. Bisogna, perciò, che tutti si rendano conto che ogni sforzo tendente a promuovere la rinascita economica e sociale dell'Isola non può trascurare una seria ristrutturazione del servizio dei trasporti da e per il continente, pena l'essere inesorabilmente vanificato.

Non è, infatti, realisticamente concepibile il decollo della economia sarda in una situazione in cui gli operatori economici dell'Isola, per altro ostacolati da

tutti i vincoli e le difficoltà comuni a tutti gli operatori del meridione, debbono far fronte anche a quegli ulteriori oneri, costituiti dai maggiori costi dei trasporti, che lo Stato, con una politica veramente discriminatoria, pretende di imporre. I citati piano delle Ferrovie, infatti, non prevedendo alcun potenziamento del servizio di trasporto carriere fra la Sardegna e il continente, costringe la stragrande maggioranza degli imprenditori sardi a servirsi di mezzi di trasporto diversi e più cari di quelli ferroviari, con un incremento del costo che spesso è superiore al 400 per cento. Questo penalizza particolarmente la piccola e media imprenditoria che, pur rappresentando il tessuto più autentico dell'economia sarda, non dispone di mezzi finanziari così ampi per care e gestire, in proprio, un servizio alternativo a quello dello Stato.

Per tali motivi, conclude il dottor Vallebona, è doveroso sia denunciare questi fatti, che impegnarsi a fondo nella vertenza sui trasporti che la Regione Sardegna ha aperto con lo Stato, affinché essa sia portata avanti con la massima efficacia e possa avere esito positivo. Questo è momento importante e delicato per la programmazione nazionale: è il momento delle scelte.

In questo senso il presidente della Regione, on. Soddu, ha sollecitato la partecipazione ampia di tutte le forze, politiche e

economiche e sindacali, per impostare il problema e indicare le soluzioni più idonee nell'ambito di quel nuovo discorso programmatico che è nella fase dell'intesa politica che sostiene la giunta.

Risolvere il problema dei trasporti, afferma Angelo Zucca della segreteria regionale della CGIL ed esponente del sindacato nella commissione regionale per la programmazione, significa eliminare una strozzatura fondamentale per l'economia isolana, tenendo conto degli obiettivi che la Regione, attraverso la legge 268, intende perseguire sul piano strategico per una economia più organica e più rispondente alle esigenze dell'Isola.

Il problema dei trasporti, dice ancora Zucca, è estremamente complesso in quanto alla sua soluzione concorrono numerosi diversi fattori. In primo luogo, ad esempio, occorre tenere conto dell'assetto territoriale, del ruolo, per quanto concerne i trasporti marittimi, che debbono svolgere i porti della Sardegna in funzione dell'attività economica ad essi collegata.

È un problema articolato che coinvolge la questione delle infrastrutture portuali e aeroportuali, dei loro costi di gestione, avendo anche presente che esistono, in questo settore delle spinte corporative delimitare.

È fondamentale, comunque, una politica tariffaria diversa dalla attuale che tenga conto, a livello centrale, che nell'ambito dell'economia nazionale le aziende non debbono sopportare costi diversi nella produzione, in relazione appunto all'incidenza del trasporto su tali costi.

Nel momento in cui, continua Zucca, si parla ad esempio di un rilancio dell'agricoltura in Sardegna, occorre predisporre una serie di sbocchi, di nuovi mercati o occorre quindi una diversa politica di trasporti che non appesantisca i costi dei prodotti isolani rendendoli non più concorrenziali, e anzi rendendo preferibili, in alcuni casi, addirittura prodotti che giungano dall'estero.

Una politica dell'agricoltura che miri all'incentivazione di alcune produzioni, non può prescindere dal problema del mercato da offrire a queste stesse produzioni e, quindi, dal problema dei trasporti.

In questo momento i sindacati rivolgono notevoli attenzioni a questo problema, per tutti i motivi suddetti. Purtroppo, fino ad oggi, ha trovato eco, sul piano nazionale, solo in occasione delle ferie estive e degli intasamenti nei porti di Olbia, Cagliari, Porto Torres e Civitavecchia. Ma questo aspetto del problema dovrebbe, oggi ritenersi superato, con l'accordo con la confindustria per le ferie scaglionate. Ma ciò significa che occorre esercitare pressioni maggiori sugli organi di governo perché la soluzione del problema non si diluisca nel tempo e con interventi settoriali ma trovi soluzione nell'ambito di una impostazione organica.

Il discorso con le organizzazioni sindacali, evidentemente, non può esaurirsi in queste brevi battute. E quindi, con lo stesso Zucca esamineremo, in dettaglio, le proposte che il sindacato intende portare avanti, in modo organico.

Alla luce, anche, dei compiti che in questo settore possono e debbono svolgere le aziende a partecipazione statale che debbono indirizzare la loro attività in chiave diversa rispetto al passato in un'ottica che interessando tutto il Mezzogiorno non può prescindere dalla soluzione del problema dell'isolamento della nostra Isola.



## L'ATI ci ripensa

di Dino Sanna

La Regione, lentamente, comincia a venire fuori e a porsi come principale interlocutrice — meglio, come controparte — negli affari e nei rapporti che interessano l'Isola. Un importante risultato — importante soprattutto nel suo significato di «precedente» — è quello conseguito dall'assessore ai trasporti on. Baghino che è riuscito a modificare sulla base delle esigenze dei sardi la bozza d'orario presentata dalla compagnia aerea Ati per il periodo estivo. Il punto di partenza, in realtà, è stato un equivoco: l'Ati aveva inviato una bozza stampata d'orario per il periodo giugno-ottobre. È stato invece considerata come una timetable definitivo, provocando la reazione dell'onorevole Baghino e la presa di posizione da parte di qualche giornale. Gli interessi dei sardi, si sosteneva, una volta di più vengono subordinati a pure esigenze aziendali.

L'on. Baghino ha subito convocato a Cagliari il direttore generale dell'Ati, Borgna, ma lo scontro che era nell'aria non è avvenuto. È stato subito chiarito, difatti, che l'orario in realtà non era altro che una proposta che attendeva le osservazioni e i suggerimenti degli operatori, prima fra tutti la Regione. Si è avuto, pertanto, un discorso tra gentiluomini: l'Ati ha mostrato tutta la possibile apertura ad ogni sorta di dialogo, ha accettato le richieste, ha assicurato che entro breve tempo — esattamente il 21 febbraio — lo stesso direttore generale sarebbe tornato alla Regione per presentare la proposta definitiva del nuovo orario, con il completo accoglimento delle richieste. La protesta di Baghino verteva soprattutto su due elementi: la soppressione del volo diretto per Catania, il dimezzamento dei collegamenti per Napoli, Palermo, Torino e Bologna e l'aumento delle effettive spese sulle tratte spezzate rispetto alle sopresse tratte dirette. In altre parole, non essendovi più — come da bozza d'orario — voli diretti, l'utente sardo era costretto a dividere in due il percorso e a pagare per i due singoli percorsi un prezzo complessivo più elevato rispetto al viaggio senza sosta intermedia. Il dottor Borgna, direttore generale della compagnia, nell'accettare le richieste dell'assessore ai trasporti ha sollecitato un più intenso collegamento tra Ati e Regione per tutte quelle iniziative immediate e

future che potranno rendere più confortevoli ed economici i viaggi tra Sardegna e penisola.

Ovviamente, il significato dell'operazione non si ferma alla sola variazione dell'orario: per la prima volta, forse, si è riusciti a porre la Regione, in quanto rappresentante gli interessi dei sardi, quale interlocutrice principale in una delle grandi componenti del rapporto tra isola e terraferma. È un ruolo che da molti anni viene auspicato e perseguito e che ora comincia ad essere riconosciuto. Non si tratta, inoltre, di un fatto isolato: per continuare nel discorso dei trasporti, ricorderemo che, qualche settimana fa, Baghino aveva sottolineato con molta decisione il ruolo dell'ente regionale nel corso della cerimonia di inaugurazione dei lavori per il raddoppio del binario tra Cagliari e Decimomannu da parte delle Ferrovie dello Stato. La cerimonia è stata definita «da pompa sabauda», con carrozza speciale inviata espressamente dal continente — e subito rispedita a più nobili rotte — guida di panno per terra, fiori e così via. In quella occasione l'assessore aveva sottolineato quali erano i reali problemi prioritari da risolvere per consentire trasporti su rotaie efficienti e veloci. Qualche giorno fa, analoga iniziativa è stata assunta in vista della piena estiva sulle navi in servizio tra le due sponde. Baghino ha avuto incontri a Roma con Andreotti e col ministro della Marina mercantile Ruffino: ha ottenuto che le tariffe dei vari vettori (Ferrovie dello Stato, Tirrenia ecc.) vengano unificate su livelli accettabili. La perdita cui andranno incontro gli operatori che praticavano tariffe più elevate verrà rimpiazzata con interventi statali. Pertanto, dalla prossima stagione estiva, viaggiare con i traghetti delle ferrovie o della Tirrenia sarà la stessa cosa, dal punto di vista della spesa, e non vi saranno più navi semivuote e navi strapiene nello stesso giorno. Un piano globale verrà pure studiato per risolvere il problema del traffico marittimo di passeggeri e merci definitivamente.

Meno di un anno fa era stata aperta la vertenza trasporti. In un primo tempo, i risultati sono apparsi deludenti: ora giungono i primi frutti. Ciò dimostra che la strada imboccata è buona, e che occorre insistere nella lotta dal cui esito dipende in buona misura l'avvenire dell'Isola.

