



**«LA POLITICA DEI TRASPORTI
E LA MOBILITÀ DELLE PERSONE
E DELLE MERCI IN SARDEGNA»**

Relazione di Giovanni Matta

**Hotel Mediterraneo
Cagliari 21 aprile 2004**

«Chiunque prende ad esaminare lo stato morale ed economico della Sardegna sia esso sardo o estraneo, benevolo o no verso l'Isola, è colpito da un vero innegabile, dell'inferiorità cioè al confronto del rimanente dell'Italia. I sardi che ne soffrono i mali e l'umiliazione né accusano il governo, questo quelli, e gli estranei entrambi; pure nessuno di questi giudizi è assolutamente esatto, giacché le cause sono complesse, in parte sono fisiche e le dobbiamo alla natura, in parte sono conseguenze di vecchi mali, che non è facile correggere, in parte sono addebitabili al governo e ai sardi.....»

Per togliere la Sardegna dal suo isolamento necessita:

1. dotare il centro dell'Isola di un'efficiente rete ferroviaria di modo ch  con questo potente mezzo di locomozione celere e poco costoso, che lo togliesse dalla posizione segregata in cui si trova e ne sviluppasse l'industria e la civilt ;
2. avvicinare tutta l'isola al porto di Terranova e da l  al continente italiano onde in poche ore e con poco dispendio potesse anche il volgo andare nel continente e tornare in Sardegna;
3. correggere con la ferrovia centrale che passasse pel corso dei grandi fiumi e lo affluenti, il tracciato e la costruzione delle strade carrettiere troncadole e toccandole nelle pianure, per cui diventerebbero utili e comode diramazioni per condurre le merci dalle colline alle valli, facilitando cos  pure le reti future, che allora si progettava e che doveva collegarsi con la ferrovia.

Con queste parole Ignazio Aymerich, marchese di Laconi e senatore del regno, consegnava la sua testimonianza di sardo alla Commissione Parlamentare d'inchiesta sullo stato della Sardegna.

Correva l'anno 1869, agli albori dell'Italia Unita, e con puntualit  certissima elencava i mali della nostra isola.

In tema di collegamenti simili a quelli attuali, identici nel contenuto e nella prospettiva a quelli di cui anche oggi ci occuperemmo. Oggi come allora il tentativo resta lo stesso.

Vincere l'isolamento e contestualmente costruire un sistema Sardegna capace oltre un secolo fa di guardare all'integrazione con l'Italia ed oggi all'Europa.

Certo lo scenario   profondamente mutato ed anche il contesto socio-economico si presenta trasformato in modo significativo.

Ci  nonostante il limite imposto dall'isolamento geografico, specie in tema di collegamenti con il resto del mondo risulta ora, come 140 anni fa, una questione aperta, sia per gli aspetti sociali che implica l'essere un'isola distante dal continente che vincola la mobilit  delle merci e delle persone, sia sotto il profilo economico, allorquando rende questo vincolo decisamente oneroso.

Ma   nello spazio regionale, nella continuit  territoriale interna che registriamo i limiti oggettivi alla mobilit  delle persone e alle merci, anche questi scaturenti dalla condizione di insularit , acuiti certamente dai ritardi nella realizzazione di alcuni interventi strutturali su alcuni impianti, di cui   evidente la vetust  e a cui si somma la bassa qualit  delle infrastrutture.

L'indagine dell'Istituto Tagliacarne, sulla condizione delle infrastrutture in Italia, pubblicato sul finire del 2002, colloca la nostra isola al quart'ultimo posto nella graduatoria delle regioni.

Graduatoria redatta tenendo conto della qualit  di tutte le infrastrutture, soprattutto di quelle trasportistiche le quali, eccetto quelle portuali (che si presentano leggermente migliori) risultano lontane dagli standard medi nazionali.

Fatto 100 l'indice medio di riferimento nazionale la Sardegna   ferma al 58,7. Se poi questi dati vengono letti sul versante provinciale, scorporando i singoli settori, essi risultano ancor pi  negativi.

La stessa relazione del CRIMM presentata due anni fa a corredo del Piano Regionale dei Trasporti, sottolinea, con più durezza, il grave deficit infrastrutturale della Sardegna evidenziando con puntualità non solo la bassa qualità dei servizi offerti, ma anche, come questi rappresentino un ostacolo allo sviluppo dei settori produttivi sardi.

Di ciò ne danno testimonianza, peraltro, le reiterate denunce degli attori economici sardi comprese le iniziative sindacali che anche recentemente, ma non solo, con le varie mobilitazioni hanno voluto richiamare l'attenzione sull'urgenza di creare nuove opportunità di sviluppo per la nostra Isola; proprio le rivendicazioni avviate nei confronti del Governo e della Regione sollecitano un deciso intervento per abbattere gli oneri, che tutti giudicano gravosi, originati dalla bassa qualità del sistema delle comunicazioni Sardegna/Continente, e dalla insufficiente struttura dei trasporti che appare sempre più inadeguata a reggere le sfide dettate da un processo economico in tumultuoso cambiamento.

Apprendiamo ora con soddisfazione che l'attuale Assessore regionale ai Trasporti ha trovato finalmente la chiave giusta per risolvere il problema, sottoscrivendo un Accordo con il Governo, che egli stesso ha definito storico, in grado di affrancare la nostra regione da un dramma secolare. Leggendo gli atti che compongono l'accordo si evince che ai buoni propositi non corrisponde un'azione efficace di governo dei diversi processi, quanto invece una lodevole e interminabile elencazione dei fabbisogni e di generici impegni improntati a reperire risorse per eliminare i disservizi. Quando e come non è dato sapere.

Nessuno si è preoccupato di verificare il perché si sia dovuto ricorrere ad un nuovo Accordo di Programma Quadro, nonostante quello sottoscritto nel 1999 risulta totalmente inevaso e nel contempo si sventolano nuove disponibilità di risorse senza indicare cosa sia stato realizzato con le precedenti intese cosa ancora resti da fare.

Non dice il documento di marzo perché opere significative come quelle previste per la SS. 125 stiano partendo con anni di ritardo, che rischiano di diventare insopportabili, causati da procedure farraginose, in sede di definizione progettuale e soprattutto dai reiterati ricorsi tra imprese concorrenti alle gare di appalto che stanno rallentando il completamento di un intervento disegnato e finanziato oltre 15 anni. Ricorsi che stanno offrendo l'opportunità di nuove fonti di lucro, per imprese e studi legali, a scapito di chi per quelle opere ha speso mesi se non anni di rivendicazioni e di mobilitazioni. Ricorsi che sfumano nel nulla e che però sono causa di nuovi e vecchi disagi che nessuno né in sede politica, né in sede tecnica vuole o riesce compiutamente a valutare.

Forse in luogo di tante pantomime da parte di ANAS, Ministero e Regione, avremmo preferito una parola decisiva su tale indescrivibile caos.

Il Libro Bianco sulla condizione dei trasporti presentato dalla Commissione Economica Europea nel 1992, poneva l'obiettivo agli stati membri di «conciliare lo sviluppo economico e le domande di una società esigente in termini di qualità e di sicurezza per sviluppare un trasporto moderno e sostenibile sino al 2010».

È del tutto evidente che salvo poche eccezioni il documento non è stato letto in Sardegna. Né letto, né recepito, né applicato, se è vero che mentre nel contesto europeo l'attuazione degli obiettivi sanciti a livello comunitario è diventata una realtà, come si evince dagli stessi documenti presentati nel 2001, con la realizzazione di alcuni principali interventi, in Sardegna i presupposti fondamentali per perseguire i percorsi richiamati sono lontani dall'essere individuati, condivisi e soprattutto condivisi.

Dai dati forniti dal CNT si ricava che nel decennio 1990/2000 in Sardegna, così come nel resto del paese, abbiamo assistito ad un notevole aumento della mobilità delle persone.

Tale incremento, stimato in più 23% pare determinato da vari fattori che sarebbe interessante approfondire, specie per una grande organizzazione impegnata nel sociale come certamente lo è la Cisl sarda, e soprattutto perché tale fenomeno presenta molteplici aspetti sotto il profilo sociale, culturale e ambientale.

Non vi è dubbio che in questo incremento interagiscono cambiamenti degli stili di vita, che s'intreccia con la polarizzazione di alcuni servizi essenziali per i cittadini, che nel prossimo futuro potrebbero accentuare ulteriormente il bisogno di spostarsi.

Pensiamo all'accentramento dei servizi sanitari, quelli scolastici e quant'altro attiene ai servizi pubblici. Ma anche per turismo in Sardegna ci si muove abbastanza e nei prossimi anni questa esigenza è destinata ad aumentare.

L'incremento degli spostamenti è stato assorbito in larga parte dalla mobilità su strada, e già questo nella nostra realtà pone problemi di non poco conto.

Contestualmente a quella stradale è cresciuta la mobilità con i mezzi aerei e navali, mentre risulta in decisa flessione quella su ferrovia e ancora di più quella sul collettivo su gomma.

Attualmente la quota di passeggeri trasportati con l'aereo manifesta una crescita del 33% mentre il dato globale sardo risulta pari al 4% del totale nazionale.

Meno significativa la movimentazione delle merci aviotrasportate che in Sardegna interessano appena l'1,7% contro il 32% del livello nazionale.

È particolarmente interessante sottolineare che sebbene i dati percentuali relativi alla nostra regione risultino inferiori ai valori medi nazionali, il dato assoluto delle movimentazioni passeggeri/merci se confrontato con il livello nazionale, in Sardegna esprime indici piuttosto elevati.

A conferma di ciò basti sottolineare che l'aeroporto di Elmas viene classificato il 10° aeroporto italiano con un trend in decisa crescita, quello di Olbia risulta al 13° posto quello di Alghero al 20° posto.

Questa graduatoria è bene precisarlo risulta stilata sulla scorta dei dati inerenti 50 aeroporti italiani abilitati ai servizi di linea.

I dati sul trasporto navale ci dicono che oltre il 98% delle merci in uscita dalla Sardegna vengono movimentate via mare con un ritmo di crescita costante pari all'8,6% annuo. Più interessante la mobilità delle persone con circa 11.500.000 passeggeri trasportati e con un ritmo di crescita del 15,6% annuo.

Il trasporto navale rappresenta mediamente il 13% del totale nazionale tanto per le merci che per le persone.

Sul trasporto via mare occorre evidenziare che mentre sui passeggeri abbiamo una movimentazione entrate/uscite praticamente in pareggio, sulle merci si registra uno scarto deciso tra quelle in entrata (i dati sono relativi al 2000) 33.700.000 tonnellate contro quelle in uscita pari a 24.540.000 tonnellate e sono indicative delle caratteristiche e condizioni del sistema economico sardo.

Per quanto riguarda il trasporto su ferrovia dalla lettura dei dati in circolazione si evince che i passeggeri che si sono avvalsi di questo servizio ammontano a 7 milioni e mezzo. Rispetto ai valori nazionali le movimentazioni sarde risultano meno del 2%.

Identica la percentuale è rappresentata dalle merci di poco superiori al 2% dell'intero traffico nazionale (633.000 ton. Contro i 30 milioni).

Queste differenze nell'utilizzo del trasporto ferroviario tra Sardegna e resto del paese è speculare alla qualità delle infrastrutture e dei servizi offerti.

L'insieme della rete sarda è pari al 2,7% della rete nazionale e risulta per estensione regionale la più bassa tra le regioni italiane.

La Sardegna è l'unica regione, con la Val d'Aosta, che non si avvale di una rete elettrificata e contestualmente risulta l'area con la più bassa percentuale di rete a doppio binario. Solo il 4% contro una media del 23% del Sud Italia, del 54% del Centro e del 48% del Nord.

È bene sottolineare infine che l'offerta di infrastrutture è rimasta praticamente invariata negli ultimi 10 anni mentre occorre evidenziare che le ingenti risorse utilizzate per l'elettrificazione non hanno determinato alcun miglioramento degli assetti. Gli impianti costruiti a metà degli anni 80 costituiscono, purtroppo per noi sardi, un monumento alla insipienza della politica regionale, dal momento che come è a tutti noto, le risorse stanziare con l'Accordo di Programma del 1981, che assomavano a 900 miliardi circa di vecchie lire nonostante siano state tutte spese, sul piano funzionale non hanno avuto alcun effetto sulla qualità del servizio e intanto le nuove linee elettriche sveltano sui binari inutilizzate e inutilizzabili.

Relativamente alla movimentazione delle merci pesa la mancata connessione con la rete nazionale, peggiorata decisamente negli ultimi anni anche in conseguenza del mancato armamento di navi traghetto operanti sulla rotta Golfo Aranci-Civitavecchia. Occorre rimarcare che attualmente opera sulla tratta citata un solo traghetto, e, come è accaduto anche nel recente periodo, quando questo viene fermato per le normali manutenzioni sui piazzali sardi si contano i carri carichi fermi per giorni in attesa d'imbarco.

Il trasporto pubblico su gomma in Sardegna (dati 2000) serve una utenza di 26.000.000 di passeggeri annui pari al 10% del sistema nazionale. Questo tipo di trasporto ha perso negli ultimi 10 anni ben il 13%. Il fenomeno ha interessato tutta la modalità su gomma a livello nazionale seppure su scala generale il decremento è stato più contenuto, circa il 9%.

La diminuzione della domanda assume un altro valore se rapportata all'offerta che nel periodo di riferimento ha avuto un incremento, in termini di posti messi a disposizione, mediamente del 5%.

Ancora più grave la valutazione da fare sul versante del trasporto urbano dove la diminuzione dei passeggeri trasportati va oltre il 15% collocando la Sardegna al terzultimo posto tra le regioni italiane. Peggio di noi stanno solo la Calabria e la Basilicata.

In questo contesto il trasporto privato assorbe la maggioranza degli spostamenti sia urbani che extra-urbani, incrementatosi nell'arco di 10 anni del 26%.

Oltre l'80% delle persone che si muovono in terra sarda prediligono il ricorso al mezzo privato con tutte le complicazioni che derivano da questa condizione.

Il trasporto delle merci su gomma è cresciuto in dieci anni del 34% con un indice di incremento superiore alla media nazionale che è stato pari al 31%.

I dati sin qui esposti ci consegnano un quadro, ancorché parziale, della situazione del sistema trasportistico regionale in chiaroscuro su cui occorre intervenire, calibrando gli investimenti e puntando ad un piano programmatico di ampio respiro.

Intanto recuperando ruolo e capacità di governo alla Regione. L'art. 3 dello Statuto Speciale assegna piena potestà all'Ente Regione, che ha quindi il compito, non certo facile, di approntare un piano programmatico per i trasporti e per la mobilità in Sardegna capace di soddisfare la domanda attuale correggendo le non poche disfunzioni puntando, nel contempo, ad un sensibile aumento degli Standard qualitativi e quantitativi.

Ciò impone la necessità di individuare assetti, strutture di gestione ed erogatori di servizi improntati all'efficienza capaci di soddisfare il bisogno di mobilità delle persone e delle merci, nei termini e nelle modalità fissate dall'art.16 del d.lgs. 422/97.

Condizione questa non nuova per l'ambiente sardo se è vero come è vero che in tutti i documenti da quelli politici e sindacali a quelli tecnici nel corso degli ultimi decenni si è cercato di orientare gli interventi in materia di trasporti verso la definizione dei nuovi servizi, efficaci ed effi-

cienti, in grado di abbattere il perenne divario esistente tra i collegamenti Sardegna/continente. I risultati non possono certo definirsi soddisfacenti anche perché una strategia non sempre accorta ha fatto il paio con interventi spot sovente disarticolati riconducibili più a convenienze esterne alla Sardegna che alla reale esigenza della nostra realtà regionale. Così avvenne con l'acquisto e l'introduzione in Sardegna della trazione TEAM per la ferrovia con i locomotori acquistati e mai utilizzati.

La conferenza regionale sui trasporti del 1980 tenutasi a Cagliari oltre mettere a nudo le tante difficoltà si concluse con la formulazione di un percorso che avrebbe dovuto portare ad una radicale trasformazione ed innovazione del modello sardo.

A distanza di 24 anni dall'appuntamento citato possiamo ragionevolmente affermare che niente di quanto allora ipotizzato è stato attuato ed anzi molti degli auspici allora indicati mantengono inalterata la loro attualità.

C'è bisogno di un adattamento del Piano regionale dei trasporti recuperando dentro la programmazione degli interventi gli squilibri territoriali esistenti, orientando gli interventi verso un sistema intermodale integrato, agendo su tutti gli assi interni e potenziando le azioni sui collegamenti verso l'esterno.

Il rilancio dell'economia regionale, il consolidamento delle attività produttive esistenti ma anche l'incentivazione dei flussi economici derivanti dal turismo, rimanda ad una decisa inversione di tendenza sulla politica dei trasporti.

Politica che deve essere rivolta sempre più ad affrontare i mali storici di questo comparto, ad eliminare, ove possibile, le diseconomie esistenti e recuperare qualità ed efficienza nei servizi, specie quelli inerenti la mobilità interna.

In questo ambito la vera emergenza pare essere quella relativa alla viabilità. Nonostante i reiterati proclami degli ultimi anni in cui si è sbandierato di tutto con interventi fantasiosi tutt'ora in attesa di essere progettati, le strade sarde evidenziano carenze strutturali con limiti oggettivi alla mobilità e con standard di sicurezza decisamente inferiori a quelli medi nazionali.

Nell'autunno del 2002 l'Intesa Generale di Programma, siglata tra il Governo e la Giunta regionale, annunciava con toni rivelatosi poi fuori luogo, la spendita di 1.100 milioni di € recuperati dentro il pacchetto «Grandi Opere» della legge obiettivo.

Tale investimento avrebbe dovuto consentire l'ammodernamento dell'asse viario 131 Cagliari-Sassari, il completamento della 131 DCN sino ad Olbia e poi sino a Palau, la sistemazione della S.S. 130, il completamento della Sulcitana e della Sassari-Alghero.

A luglio 2003 un successivo Protocollo siglato sempre tra Governo e Regione, propedeutico ad un nuovo APQ sulla viabilità, annunciava come imminente l'avvio degli interventi sulla viabilità regionale, specie quelli già definiti nell'intesa del 2002.

Ad oggi non un nuovo cantiere è stato aperto e nessuna nuova opera se non quelle già programmate prima del 2002 ha preso il via.

Giova ricordare peraltro che i cantieri in corso di esecuzione e quelli in appalto o in fase di accantieramento, sono il frutto, oltre che di politiche di anni precedenti all'intesa, delle lotte dei lavoratori e delle comunità interessate e non il risultato, come qualcuno va affermando in giro per la Sardegna, di azioni governative recenti.

Non solo, le risorse indicate nella legge obiettivo già citata, sono state rimodulate a partire dal 2005.

È anche vero inoltre che il completamento degli interventi indicati nei vari documenti qui richiamati risultano in larga parte sprovvisti di progettazione esecutiva, ed infine per alcune opere siamo ancora allo stadio del piano di fattibilità.

Il risultato di tale siffatta condizione si evince in modo chiaro dai limiti di velocità imposti sulle strade sarde, dove si viaggia al massimo a 90 km orari e dove l'indice di pericolosità, dovuta proprio alle caratteristiche della strada, (incroci a raso e mancanza di corsie di emergenza solo per citare le più evidenti) resta tutt'ora molto alta.

Viepiù, come fa notare la relazione del CRIMM, esaminando la rete stradale sotto il profilo delle caratteristiche geometriche funzionali, «può notarsi che oltre all'assenza di una efficiente asse autostradale, fatto di non poco conto a nostro giudizio, la Sardegna è connotata anche dall'esiguo numero di infrastrutture idonee a garantire delle strutture viarie in condizioni adeguate alla qualità e quantità di mobilità registrata nella nostra regione».

Gli interventi di adeguamento da realizzare, speriamo nel più breve tempo possibile, dovrebbero in parte migliorare queste condizioni mentre le risorse ipotizzate potrebbero risultare congrue a patto che si possano iniziare a spendere in tempi accettabili. Condizione questa non facilmente perseguibile se dovesse permanere il vincolo sull'utilizzo degli stanziamenti pubblici che come prima si rimarcava, risulteranno disponibili solo dopo il 2005.

Questi interventi dovrebbero agire sulle criticità già menzionate consentendo i collegamenti con velocità di percorrenza di almeno 110 km orari sugli assi più importanti con la realizzazione di infrastrutture a carreggiate separate, con due corsie per senso di marcia con banchine ed adeguate aree laterali.

Dovrebbero inoltre abbattere i deficit di accessibilità di ampie fasce territoriali, originato in larga parte dall'impossibilità di fruire di infrastrutture caratterizzate da accettabili velocità di percorrenza, ed aree territoriali alternative agli attuali assi favorendo quindi un decongestionamento delle stesse.

Naturalmente il potenziamento delle infrastrutture viarie deve saldarsi con una politica per il territorio che ponga al centro interventi tendenti ad arrestare:

- il continuo spopolamento delle zone interne;
- il continuo degrado socio-economico di alcune realtà territoriali;
- l'aggravamento delle condizioni di isolamento di alcuni ambiti territoriali;
- una migliore gestione delle strutture di accesso ai nodi d'interscambio con l'esterno (porti e aeroporti)

Non trascurabile diviene poi l'individuazione di impianti attrezzati capaci di collegare la costa orientale con quella occidentale, come sollecitano peraltro alcune realtà amministrative locali, che anche recentemente hanno posto in evidenza l'urgenza di favorire un sistema di collegamento fra aree attualmente caratterizzate da forti limiti allo sviluppo, imposti proprio dall'isolamento. In tal senso va letta la rivendicazione avanzata dall'Ogliastra e dall'amministrazione provinciale Oristanese.

Per restare ai ragionamenti inerenti i trasporti interni un'altra infrastruttura che merita attenzione particolare è quella relativa alla rete ferroviaria. Questa rappresenta un ambito particolare dove intervenire, nell'intento di migliorarne l'assetto, di renderla funzionale ai piani di sviluppo settoriali e soprattutto per contribuire a migliorare la mobilità interna anche nell'intento di ridurre il forte impatto di autoveicoli sulle strade isolate.

La ferrovia sarda è costituita da 437 km di linea, generalmente ad un solo binario, senza elettrificazione, con uno sviluppo planimetrico che mantiene caratteristiche identiche all'impianto originario, vecchio ormai di 120 anni, su cui è possibile sviluppare una velocità di crociera media sull'intero percorso di 65/70 km orari.

Queste caratteristiche rappresentano un limite severo all'utilizzo diffuso del mezzo ferroviario a cui si somma la bassa densità ferroviaria, un indice d'accessibilità al territorio decisamente insufficiente, attualmente stimato in Sardegna in 18m/Km² contro i 55 del valore medio nazionale.

Nella tratta a nord di Oristano, il difficile tracciato penalizza il modo grave le prestazioni tant'è che il collegamento Cagliari/Sassari è effettuato dal treno più veloce in 3 ore e 19 minuti, tempo superiore mediamente del 50%, rispetto a quello impiegabile da un'autovettura di media cilindrata sulla SS 131.

In queste condizioni i diversi indicatori evidenziano che:

- in assenza di interventi adeguati sull'intera rete tesi a migliorare la qualità dell'offerta ed i tempi di percorrenza l'attuale domanda di trasporto ferroviario (2% di quello nazionale) appare difficilmente incrementabile su tutta la tratta;
- la presenza del fenomeno della stagionalità della domanda (peculiare durante il periodo estivo con la chiusura delle scuole) e delle caratteristiche della domanda (l'80% degli utenti sono studenti e/o lavoratori pendolari) risulta in controtendenza con i flussi di mobilità in Sardegna. Ciò deriva forse dal fatto che nessuna linea serve le località turistiche;
- l'80% della domanda è concentrata su 1/3 della tratta. Questo rimanda alle condizioni della ferrovia sarda dove solo una parte dell'infrastruttura appare sufficientemente attrezzata;
- nessun intervento correttivo sulla tratta a nord di Oristano è stato realizzato e pertanto appare ancora debole la domanda di trasporto ferroviario, né peraltro, è stata presa in considerazione alcuna iniziativa per suscitare questa domanda.

Sul versante trasporto merci, quello su carro ferroviario interessa quasi totalmente le relazioni con il continente e passa per l'approdo di navi porta carri di Golfo Aranci.

Nel recente periodo la situazione venutasi a creare con la diminuita capacità di traghettamento Sardegna/continente e il ritardo derivante dalla scelta ben precisa dell'Azienda Ferrovie, che peraltro ha dirottato in altra regione le risorse stanziare per i traghetti per la Sardegna, pare ulteriormente aggravata dalla decisa presa di posizione, per quanto ci riguarda legittima, del Comune di Golfo Aranci.

L'amministrazione gallurese ritiene non più compatibile la presenza del dente di attracco FS con i piani di sviluppo designati per il proprio territorio e per tali ragioni ne sollecita l'immediata rimozione.

Il problema posto non è di poco conto mentre a noi preme ribadire che la sua mancata soluzione, o meglio la latitanza rispetto alle esigenze poste dall'Amministrazione potrebbe essere ulteriore causa di un progressivo disimpegno della Azienda Ferroviaria nazionale sulla rete sarda, acuendo così ulteriormente i problemi che anche in questa sede abbiamo denunciato e relativi al trasporto su ferrovia.

Mentre comprendiamo le ragioni della municipalità interessata vogliamo ulteriormente ribadire che la regione Sardegna debba trovare in tempi congrui una conveniente risposta capace da un lato di salvaguardare gli interessi del comune di Golfo Aranci e nel contempo di tutelare un disegno di sviluppo per il nostro sistema economico che deve disporre di un servizio ferrovia-nave efficiente e funzionale a favorire il rilancio di questa modalità trasportistica il cui smantellamento oltre a gravare l'intero sistema dei trasporti potrebbe essere causa di una ulteriore contrazione delle attività produttive locali.

A parte le limitazioni imposte dalle condizioni già richiamate e relative alla disponibilità di naviglio, che non pare assicurare con continuità il traghettamento, il traffico merci assomma a 1.100.000 ton/anno e rappresenta solo il 7% delle merci movimentate nei porti sardi (di queste il 60% in uscita ed il 40% in entrata).

Questa modalità di trasporto interessa normalmente prodotti chimici, prodotti agricoli e lapidei generalmente tutti in uscita; macchine, manufatti, merci varie, alimentari in entrata.

Sul versante merci le criticità sono dovute oltre che alle difficoltà del tracciato che allunga, di fatto, i tempi di percorrenza anche dalla:

- inadeguatezza delle stazioni;
- limitata disponibilità di carri e di alcune tipologie in particolare;
- l'inadeguatezza delle navi porta carro;
- la non uniformità della linea che limita la composizione dei treni merci.

Da ciò si desume che per potenziare l'uso della rete ferrata tanto per le merci che per i passeggeri occorrono:

- interventi sulla rete infrastrutturale;
- miglioramento della qualità dei servizi;
- ammodernamento del parco treni;
- creazione di un parco carri regionale;
- adeguamento del naviglio porta carro;
- interventi sugli scali merci di Olbia e San Gavino con eventuale ricollocazione rispetto ai centri urbani;
- realizzazione dell'interporto di Cagliari di livello nazionale;
- completamento dei centri intermodali di Olbia, Portotorres e del centro merci di Chilivani. (di tutti questi è stato realizzato un primo lotto).

Il Piano Regionale dei Trasporti approvato qualche anno fa comprendeva tutti questi interventi finanziati in parte dalla Regione con 64 miliardi.

Nell'APQ sottoscritto a seguito dell'Intesa Istituzionale di programma del 1999 era stato previsto un piano d'investimenti interessante che andava ad incidere in larga parte su alcune delle emergenze che evidenzia la rete ferroviaria. Venne previsto uno studio di fattibilità concernente interventi mirati tendenti da un lato a razionalizzare il trasporto delle merci e dall'altro migliorare le condizioni dell'utenza in genere.

A oggi ad eccezione di alcuni interventi di restyling sulle stazioni, nessuna delle opere di grande rilevanza è stata realizzata, ed ora siamo solo in presenza di un'accelerazione delle procedure relative all'appalto dei lavori per il raddoppio della tratta Decimo San Gavino. Anche qui giova ricordare che l'insistente balletto di cifre disponibili, 250 miliardi di vecchie lire stanziati con l'APO del 1999, che prevedeva già allora il raddoppio del binario sino a S. Gavino e l'immissione sulla rete sarda di nuove macchine e carrozze. Niente di ciò sinora è stato realizzato, mentre il nuovo accordo siglato a marzo si è limitato a confermare che quanto scritto nel 1999 deve essere realizzato.

Nessuno, specie in sede di Assessorato regionale si è \peritato di chiedere e verificare con forza perché tutto ciò nell'arco di 5 anni non sia stato realizzato. Cosa ne abbia impedito l'attuazione, entro quali tempi si vuole ora dar corso agli impegni.

Peraltro se possiamo comprendere il ritardo nella realizzazione di nuovi impianti, viste le lungaggini procedurali necessarie per avviare un'opera pubblica, non si giustifica il ritardo con cui viene acquisito il materiale rotabile. Nessuno peraltro ha chiesto conto di questi ritardi, né tantomeno in sede di stesura del nuovo accordo in Assessorato si sono preoccupati di pretendere certezze in tal senso.

In occasione dell'intesa del 1999 venne previsto uno studio di fattibilità concernente i collegamenti con il porto canale di Cagliari, con le Z.I. di Portovesme, Olbia, Ottana e Macomer: venne inoltre evidenziata l'esigenza di completare il raccordo Oristano-Porto; venne infine ipotizzato il raccordo Carbonia-Portovesme.

Cosa sia successo e cosa stia maturando su questi impegni non è dato a conoscere.

Anche per questi interventi siamo in presenza di proclami esaltanti specie a seguito della recente sottoscrizione dello APQ MOBILITA', ma ignoriamo al momento le disponibilità finanziarie.

Un ragionamento a parte meriterebbe la struttura ferroviaria minore, tutt'ora notevolmente estesa seppure non direttamente integrata col sistema ferroviario nazionale.

Interessata da un lento e progressivo declino, dovuto in larga misura all'obsolescenza tecnologica di tutto il sistema, ma soprattutto da una progressiva perdita di traffico, la ferrovia a scartamento ridotto rappresenta al momento quasi in via esclusiva una valida alternativa sul versante turistico.

Le stime sui passeggeri trasportati, ferma al 2000, e tutta di fonte FDS, ci parlano di 1.200.000 passeggeri/anno interessati a questa modalità, e su alcune tratte il livello di movimenti parrebbe in incremento.

Da alcune stime effettuate dal Crimm si ricava una valutazione negativa del servizio, con consistenti perdite d'esercizio di queste reti e con passività elevate.

Questo pone non pochi problemi, politici, sociali e finanziari.

Dovendosi la regione accollare la gestione del TPL la stessa si dovrà accollare, in luogo dello stato, la perdita di esercizio di queste reti.

Resta questo un problema da risolvere in quanto se queste reti possono contribuire ad abbattere l'impatto derivante da un alto impiego delle automobili sul sistema viario regionale, questa opportunità può diventare tale allorquando si realizzeranno adeguati interventi di riqualificazione degli interi impianti.

Ciò richiederebbe oltre una congrua dotazione finanziaria anche un'attenta rimodulazione del trasporto interno che al momento ci pare difficile anche sperare.

Decisamente interessate parrebbe risultare l'attivazione dei treni turistici, che oltre rappresentare un'occasione per mantenere in esercizio la rete ferroviaria secondaria costituisce un valido strumento di promozione e rivitalizzazione di alcune aree regionali definite marginali.

Giova sottolineare che tale presupposto si fonda comunque su strategie parallele orientate a realizzare interventi di supporto che dovrebbero essere promosse da un lato per mantenere in efficienza le reti e dall'altro per creare intraprese turistiche aggiuntive alle attuali in grado di richiamare nuovi flussi di utenti.

Relativamente ai trasporti marittimi ed in particolare al ruolo del sistema portuale sardo occorre ragionare raffrontando lo stesso con le contestualità nazionali ed internazionali.

Tutte le previsioni inerenti la movimentazione di beni e manufatti stanno ad indicare un significativo incremento di traffici totali che in gran parte andrebbero ad interessare il trasporto via mare.

Tutte le previsioni di crescita indicano che nei paesi che si affacciano sul Mediterraneo tali traffici dovrebbero aumentare entro il 2010 del 16,7%.

Dentro questo scenario l'Italia e soprattutto la Sardegna, per la sua peculiare posizione geografica, potrebbe essere in grado di intercettare un quota rilevante di queste movimentazioni specie quelle relative a Africa/Europa/America.

Naturalmente questa propensione ad esercitare un ruolo attivo deve essere sollecitato e sostenuta con adeguate strategie che oltre a valorizzare la posizione geografica, che da sola non basta, punti a supportare l'attività portuale sarda con adeguate scelte per garantire strutture d'appoggio logistico, Know how ed infine personale adeguatamente aggiornato ed altamente specializzato. In questo contesto diviene essenziale che la regione assuma un ruolo di traino indirizzando ed organizzando gli interventi sul versante delle infrastrutture, e quindi adoperandosi in modo attivo per inquadrare la portualità sarda dentro un' unica direttrice di sistema.

Peraltro, come avvenuto in altra realtà regionali italiane, lo sviluppo portuale può rappresentare un interessante fattore di traino dei processi economici diffusi. Questo potrà avvenire solo se come Sardegna saremmo in grado di avere ruolo nei processi di scambio nel Mediterraneo specie nelle verticalizzazioni legate alla distribuzione delle merci.

L'avvio all'operatività del Terminal di Cagliari costituisce un tassello importante in tal senso che deve essere supportato ora con gli interventi di adeguamento sul piano infrastrutturale, peraltro già previsti e financo finanziati.

Parimenti va ora definito il quadro delle opere finalizzate alla ottimizzazione del livello strutturale ed infrastrutturale del sistema portuale di Porto Torres, del sistema Gallura, quello dell'Ogliastra e quello di Oristano.

Va precisato, a scanso di equivoci, che i porti sardi sono già destinatari di un piano d'interventi più volte richiamato dentro i vari protocolli Stato-Regione e ulteriormente confermati, tra l'altro, dall'intesa del 2002 e dal recente Accordo di programma sulla mobilità.

Il sistema portuale sardo pur occupando un ruolo di primaria importanza, specie nel traffico passeggeri, pari al 17%, e delle merci attorno al 18%, dell'intero totale nazionale, risente ancora dell'inadeguatezza degli accosti, della bassa qualità di alcune infrastrutture sia negli scali che nel contesto territoriale in cui sono inseriti.

Da ciò si ricava l'assoluta urgenza di definire in tempi rapidi l'avvio di tutti gli interventi anche al fine migliorare gli standard di funzionalità, ma anche con l'obiettivo di pretendere a buon titolo l'inserimento degli scali sardi nei corridoi plurimodali europei.

Dall'analisi dei dati sul traffico passeggeri si ricava che Olbia da sola assorbe il 50% di quello totale annuo della Sardegna, segue Golfo Aranci con circa il 19% come Porto Torres, Cagliari con il 10% e Arbatax con il 2%.

Lo sviluppo del turismo lascia prevedere che i 3.100.000 transiti registrati nel 2001, ultimo anno utile ai fini statistici, possano subire un incremento apprezzabile nel prossimo futuro, valutabile attorno al 3/5% annuo.

Solo questo basta a rendere più precario l'attuale assetto infrastrutturale dei porti sardi ed accresce la necessità di trovare un quadro efficiente per il settore capace di soddisfare appieno i trend di mobilità previsti per il futuro.

Relativamente alle merci abbiamo già segnalato i dati sulle movimentazioni attese.

Occorre semmai precisare che date le caratteristiche del sistema produttivo regionale il 58% delle merci movimentate risultano prodotti petroliferi mentre il restante 42% va distribuito sulle restanti merci movimentate.

Tale situazione condiziona non poco anche le caratteristiche degli interventi e pone in evidenza alcune criticità sia sul versante della gestione, quello afferente il trasporto dei passeggeri e delle merci, che su quello inerente le opere necessarie ed urgenti. Le ricerche effettuate hanno evidenziato:

- un inefficiente sistema di gestione;
- standard di confort molto diversificati tra i vari natanti;
- tipologia d'accesso alle navi obsolete è poco sicure;
- mancanza d'integrazione funzionale tra i diversi sistemi di trasporto;
- promiscuità delle banchine;
- carenze diffuse delle stazioni marittime;
- insufficienza dei raccordi ferroviari e stradali con i porti;
- difficoltà a realizzare l'integrazione fra il porto ed il sistema economico complessivo.

Attualmente risultano disponibili 367 miliardi di vecchie lire stanziati da alcuni anni proprio per iniziare un recupero di efficienza nei diversi porti.

Ad oggi risultano appaltati e accantierati solo una parte di questi lavori, mentre in larga misura, per molte di queste opere non è stata indetta ancora la gara d'appalto con grave pregiudizio sia dello sviluppo delle attività portuali e contestualmente dell'uso in sicurezza delle stesse strutture.

Diviene giocoforza indispensabile avviare una forte azione negoziale con le diverse istituzioni interessate, intanto per sbloccare i finanziamenti, consentirne l'immediata spendita e favorire in tal modo il rilancio dei vari impianti portuali sardi.

Occorre inoltre assumere un'iniziativa adeguata, sia a livello regionale che nazionale e comunitario, finalizzata a recuperare ruolo per il sistema portuale sardo dentro il più generale contesto europeo e dare compimento in tal modo all'ipotesi esplicitata, dentro la legge sui progetti obiettivi, di Sardegna come Piastra logistica del Mediterraneo.

Anni di reiterati proclami tanto della politica regionale che nazionale relativi al ruolo della nostra isola dentro i grandi corridoi di comunicazione Europei sono stati smentiti dai provvedimenti, anche recenti, assunti in sede di Commissione Europea.

Tant'è che proprio lo scorso dicembre in sede di definizione della Start Quick List, la Sardegna è stata esclusa dalle autostrade del mare.

Occorre colmare il vuoto delle iniziative anche politiche, posto che in merito, tanto le forze politiche che le istituzioni regionali, non hanno avuto né il coraggio né il buon senso di intraprendere alcunché.

Gia in occasione della recente iniziativa sull'insularità la Cisl sarda pose l'accento su tale esigenza e sulle relative problematiche derivanti da scelte, non sufficientemente contrastate in sede politica locale e nazionale, che potrebbero portare ad un progressivo indebolimento degli assetti infrastrutturali relativi ai trasporti e di conseguenza incidere in modo negativo sulla tenuta del sistema economico complessivo.

Per quanto attiene il trasporto aereo possiamo affermare che lo sviluppo delle infrastrutture relative e lo sviluppo dei servizi propri a questa modalità trasportistica, costituisce per la Sardegna uno degli elementi qualificanti per l'intera politica regionale dei trasporti.

Il trasporto aereo, infatti, rappresenta insieme a quello marittimo, la componente essenziale per realizzare quel "corridoio" Sardegna/Continente e attraverso esso la «Continuità Territoriale» a tutto il sistema economico e sociale sardo.

Il 4,4% dell'intero movimento nazionale e internazionale dei passeggeri che partono dagli aeroporti italiani, ha come riferimento i quattro aeroporti sardi, e, tale dato proprio in conseguenza dell'applicazione della legge 144/99 (riconoscimento degli oneri di servizio per i collegamenti con la penisola) parrebbe destinato ad un ulteriore significativo incremento.

Inoltre la Sardegna, in virtù della sua posizione geografica, baricentrica nel Mediterraneo, può aspirare, attraverso lo sviluppo del servizio aereo, che dopo il black out determinato dalle vicende dell'11 settembre 2001, viene dato in forte decisiva ripresa, ad una funzione di interconnessione con altri aeroporti in una logica di integrazione con i sistemi di comunicazione nazionale e soprattutto internazionale.

La struttura aeroportuale sarda, infatti, è ormai attrezzata e consolidata in modo tale da affrontare un adeguato potenziamento del traffico peraltro già previsto in incremento nel prossimo decennio, proprio in conseguenza dei grandi flussi turistici, stimati dal WTO in 1500 milioni di persone di cui il 50% interessati ai paesi del Mediterraneo.

Cagliari, Alghero, e Olbia dopo gli interventi già realizzati in questi anni e gli adeguamenti ipotizzati dentro l'APQ "Mobilità, hanno assunto e assumeranno ancora di più in futuro, una dimensione apprezzabile capace di assorbire sino a 9 milioni di passeggeri anno.

Ciò che crediamo non debba essere perso vista è il diritto dei sardi a muoversi con le stesse modalità degli altri italiani, con tempi, modi e soprattutto con costi certi. Diviene pertanto indispensabile favorire una politica di integrazione degli aeroporti con il resto del territorio, realizzando quelle infrastrutture e quei colleganti utili a perseguire tale obiettivo.

Questo rimanda, come è ovvio, ad una rimodulazione dei collegamenti interni la cui attuazione viene reiteratamente annunciata ma con scarsi risultati sul piano della realizzazione delle opere. Così è per il collegamento Ferroviario tra Cagliari e l'aeroporto, tra Sassari e l'aeroporto di Alghero e tra quello di Olbia ed il resto della rete ferroviaria.

Sul versante del trasporto aereo la Sardegna ha potuto sperimentare con soddisfazione l'attuazione della 144/99 e quindi il ricorso alla continuità territoriale.

In quasi 2 anni e mezzo di collegamenti con i due maggiori aeroporti Italiani, Roma e Milano, che vengono realizzati con regime tariffario decisamente conveniente e con costi del biglietto dimezzati, i sardi hanno finalmente conseguito un obiettivo inseguito per lungo tempo e che è stato oggetto anche di interessanti iniziative sindacali, e si è così potuta traguardare positivamente una legittima aspettativa per i sardi a muoversi in condizioni simili a quelle degli altri cittadini italiani.

Non sono mancate e non mancano le difficoltà. I collegamenti in regime di monopolio hanno evidenziato alcuni inconvenienti che si sono poi riverberati sulla qualità dei servizi erogati.

Numero di posti sempre meno disponibili, tempi di prenotazione eccessivamente lunghi, orari non sempre convenienti e non coincidenti con i collegamenti internazionali, a cui si sommano i reiterati tentativi di qualche azienda di dare una propria unilaterale interpretazione delle condizioni offerte.

Non solo, con l'avvio della continuità territoriale, i vettori operanti in Sardegna hanno cancellato i collegamenti di minore interesse per concentrare il tutto sui due siti coperti da onere. Sono stati cancellati così i collegamenti diretti con Palermo, con Torino, con Pisa etc, mentre gli attuali vettori risultano in qualche caso più onerosi rispetto al periodo precedente l'introduzione della L. 144.

Tutti aspetti che dovranno necessariamente essere rivisti in sede di definizione della nuova gara che verrà espletata entro l'anno.

In previsione delle nuove assegnazioni CGIL-CISL-UIL della Sardegna hanno sottoscritto lo scorso novembre un protocollo con la Giunta Regionale. Tale documento oltre rivendicare un diverso ruolo all'Amministrazione Regionale, più aderente alle funzioni esplicitate nello Statuto Speciale, chiede al ministero e soprattutto all'ENAC, delegata dallo stesso ministero a gestire l'attuazione della 144/99, di vincolare i vettori che si aggiudicano le rotte a:

- assicurare un numero di posti adeguato soddisfare le crescenti richieste di mobilità;
- garantire una migliore distribuzione di voli nell'arco della giornata,
- garantire un sistema di collegamenti più efficace con tutti gli aeroporti d'Italia;
- garantire i lavoratori impegnati nel sistema sardo affrancandoli dai cambi derivanti dalle gare.

Questo protocollo si è reso necessario anche per evitare di ripetere l'errore commesso in precedenza allorquando, la regione si limitò, in occasione della precedente gara, a sollecitarne l'espletamento senza apporre alcun vincolo ai vettori ed alla stessa Enac.

I contraccolpi non sono tardati a manifestarsi con i disservizi che tutti conosciamo.

Nel recente periodo le compagnie di navigazione hanno deciso di operare le tratte sottoposte ad onere di servizio in assenza di costi per lo Stato. È l'unico in caso in Europa dove su 330 rotte circa onerate, solo in Italia ed in Sardegna in particolare, tale servizio viene esercitato rinunciando al contributo dello stato.

Non ne comprendiamo i motivi né cosa si celi dietro tali decisioni. A noi preme ribadire che non accetteremo di veder smantellata l'operatività della 144/99 né di veder ulteriormente peggiorata la qualità dei servizi offerti, sia chiaro sin d'ora che non intendiamo rinunciare ad una conquista legittima, né permetteremo che in sede politica si consumi un'ennesima beffa a danno della Sardegna.

A livello parlamentare poi è stata decisa di allargare il numero delle rotte onerate richiamando dentro le aree servite in regime di continuità territoriale alcuni aeroporti situati in Piemonte, Liguria e Sicilia.

Per ragioni di solidarietà avendo i sardi già sperimentato e subito per decenni il peso dell'isolamento potremmo anche comprendere tale scelta. Siamo quantomai sorpresi che a fronte di questa decisione le risorse stanziare siano rimaste le stesse. Cioè quelle originariamente stanziare per la sola Sardegna, e che oggi siamo chiamati a condividere con una platea più ampia e soprattutto ampiamente soddisfatta dalla qualità e quantità di servizi di trasporto offerti.

Senza voler apparire monotoni non crediamo siano in alcun modo assimilabili gli svantaggi di Cagliari, di Olbia o di Alghero a quelli di Albenga, di Cuneo o di Messina e Catania.

Il disagio diviene ancora più insopportabile, perché ciò è potuto succedere nel più assoluto silenzio della politica nostrana e senza alcuna rimostranza della Regione.

Non vorremmo essere gabbati due volte. Prima noi facciamo la battaglia per ottenere tale risultato mentre altri ne godranno i frutti.

La legge 144 infine introdusse il principio della continuità territoriale per le merci dotando questo capitolo di ben 35 miliardi annui.

Allo stato attuale le prime attualità non sono state spese penalizzando ulteriormente il nostro sistema produttivo. Le ragioni di ciò sono da ricercare nell'indeterminazione dei nostri politici e soprattutto nella confusione indotta dagli imprenditori allorquando questi pretesero che il costo del trasporto venisse riconosciuto direttamente alle aziende.

Configurandosi questo come contributo diretto alla produzione e quindi non compatibile con le norme comunitarie ci si è finalmente risolti ad indire anche per la continuità territoriale merci la gara internazionale.

Noi siamo d'accordo come peraltro lo eravamo già tre anni fa. Occorre a questo punto vigilare affinché tutto si risolva in un arco di tempo ragionevole evitando di vanificare la disponibilità delle risorse e contestualmente di perdere una opportunità di dare slancio alla nostra economia.

Vi sarebbero ancora diversi argomenti da sviluppare in merito ai trasporti sardi. Per ragioni di tempo manca una riflessione adeguata sulla nautica da diporto su cui vi è un urgente bisogno riflettere, vista anche la dimensione che questo comparto va assumendo. Né si è potuto approfondire il ragionamento sugli aeroporti di terzo livello, Arbatax e Fenosu dei quali peraltro occorrerà parlare in futuro vista anche l'importanza che questi collegamenti vanno assumendo in Italia, e soprattutto il crescente interesse che verso questi aeroporti va maturando in Sardegna. Anche perché se opportunamente attrezzati i due impianti aeroportuali potrebbero avere un effetto tonico sull'economia delle due aree, specie su quella dell'Ogliastra di cui ne conosciamo il forte condizionamento derivante da un isolamento specifico di quella regione geografica.

Non possiamo comunque esimerci dal riaffermare alcuni punti che per la Cisl sono prioritari se vogliamo dare una svolta in materia di trasporti.

Intanto occorre che la Regione si doti di una politica di ampio respiro, e, contestualmente vincolante, che vendichi la direttrice per i prossimi 10/15 anni.

Ciò dovrebbe essere assunto dentro il Piano regionale dei trasporti, che deve essere integrato anche alla luce degli eventi che sistematicamente interessano il settore, e soprattutto guidato da una politica accorta, attenta ai bisogni che risultano crescenti e mutevoli.

Urge una struttura di governo del settore capace di orientare le scelte senza subire le decisioni assunte da terzi, spesso fuori Sardegna. In oltre 50 anni di autonomia l'Assessorato ai Trasporti si è caratterizzato più come ambito di gestione dei trasporti a scapito delle politiche di indirizzo e governo dei processi che sono propri di un comparto così delicato e complesso. Può apparire paradossale, ma parlare oggi di politica dei trasporti non necessariamente significa addentrarsi in una rivendicazione tout court di risorse. Anche queste sono importanti ma occorre sottolineare che le risorse vanno finalizzate verso un piano funzionale dentro cui ricondurre le scelte operative per sviluppare in modo dinamico il settore dei trasporti sardo.

Uno sguardo veloce ai diversi strumenti finanziari ci ha convinti che, pur essendo esigue le disponibilità sugli investimenti sinora garantiti alla Sardegna, queste sono state utilizzate con troppe incertezze, con sovente «pressapochismo» e, soprattutto, con ritardi inaccettabili.

Questo modo di agire ha portato con il tempo a conseguire risultati parziali e purtroppo tardivi e, in alcuni casi, hanno finito per favorire comportamenti contrari agli interessi della Sardegna. È avvenuto con il Porto Canale di Cagliari e sta avvenendo con gli interventi sulla rete ferroviaria della Sardegna e sta avvenendo tuttora con i diversi investimenti programmati sulle varie modalità di trasporto sarde che come Cisl riteniamo debbano essere tutti completati.

In tutte queste circostanze abbiamo registrato la presenza di altre realtà regionali che, fortunatamente per loro, sono state pronte e capaci di avvantaggiarsi dalle nostre incertezze.

Far politica dei trasporti significa intanto far di tutto per cambiare mentalità acquisendo la consapevolezza che occorre fare scelte coraggiose ed immediate, pena un'ulteriore disgregazione dell'assetto trasportistico sardo. Questo è maledettamente vero specie in sede di politica regionale, anche perché tale situazione non è più ammissibile soprattutto perché siamo in presenza di una diversa concezione della mobilità. Adeguare l'Assessorato significa indirizzare gli sforzi verso una radicale riforma dello stesso e soprattutto fargli acquisire un diverso ruolo e una diversa mentalità.

Gli interventi nel comparto sono sovente legati agli umori del potente di turno, svincolati perciò da una visione programmatica attenta ai bisogni collettivi e avulsa da dati conoscitivi del settore.

Gli stessi dati e informazioni che vengono utilizzati a sostegno delle diverse scelte vengono forniti ed elaborati senza criteri oggettivi funzionali più ad esigenze clientelari che agli interessi reali della comunità regionale.

In questo contesto trova giustificazione la richiesta di istituire un osservatorio di settore funzionale a supportare l'ambito politico e legislativo per il settore trasporti della Sardegna.

La sfida che noi lanciamo alla politica sarda risulta piuttosto complessa e non mancano palesi ed occulti interessi di lobbies e contrastarla. La Cisl sarda, in coerenza con gli obiettivi che si è data in questi anni, si propone di dare un suo apporto, interprete di un diffuso interesse e di attenzione al miglioramento delle condizioni dei sardi e della Sardegna e per favorire un nuovo percorso all'intero comparto trasporti della nostra Isola.

Con l'appuntamento di oggi e con le iniziative che seguiranno si vuole confermare questo impegno.