

Incontro-Dibattito

La qualità delle infrastrutture in Sardegna. Valutazioni e Prospettive

Cagliari, mercoledì 14 febbraio 2007 ore 9,30 - Hotel Mediterraneo

RELAZIONE DI RENZO CORVEDDU SEGRETARIO GENERALE FILCA-CISL SARDEGNA

Cari amici, delegati, invitati,

con l'iniziativa di oggi si vuole tentare di dare un contributo ad un tema di importanza strategica, non solo perchè le infrastrutture sono una preconditione essenziale per lo sviluppo, ma anche perchè dentro questa preconditione si sviluppa e si articola la nostra azione. Quindi non solo coloro che partecipano alla costruzione ma anche come fruitori delle dinamiche positive che da esse ne discendono.

Un tema che da sempre ha caratterizzato le rivendicazioni del sindacato sardo che ha sempre ritenuto le infrastrutture, soprattutto in un contesto di insularità, una condizione essenziale per dare un volto strategico al rilancio dell'economia e dello sviluppo.

Quando si parla di dotazione infrastrutturale di un territorio e in particolare della Sardegna, è necessario fare la fotografia dell'esistente.

Guardando la prospettiva non possiamo non tenere conto di quanto i demografi prevedono in futuro circa la distribuzione geografica dei sardi in un periodo medio lungo.

Infatti, nei prossimi venti-trent'anni la dislocazione geografica si articolerà nei due poli opposti dell'isola: il 60% sarà concentrato tra Cagliari e l'hinterland, il 20% lungo l'asse Sassari Olbia, il rimanente nella restante area che secondo i demografi sarà in una parte, seppur minima, occupata dagli immigrati comunitari ed extra comunitari.

Fenomeno che si sta verificando soprattutto nel mondo agro pastorale delle zone interne.

Ho voluto iniziare questa riflessione partendo da una prospettiva di distribuzione demografica, per analizzare non solo le motivazioni di questa tendenza, ma anche studiare insieme come contribuire affinché questo non accada e su come una diversa auspicata dotazione infrastrutturale possa invertire questa previsione.

È opportuno, perciò, chiedere alla politica quanto lo spopolamento in atto e previsto delle zone interne verso i maggiori centri urbani dell'isola, verso la penisola e verso l'estero, sia da attribuire alla carenza infrastrutturale presente oggi nella Regione. Quanto il declino economico e la mancata prospettiva di sviluppo siano dovuti alle poche infrastrutture.

Quanto nel declino economico quello ad esempio industriale sia da attribuire all'inefficienza del sistema dei trasporti viari, su rotaia marittimo ed aereo.

Viene da chiedersi inoltre come si possa rilanciare un turismo concettualmente diverso rispetto a quello fino ad oggi conosciuto e praticato se non si aumenta la capacità di accessibilità a quelle aree che oggi per via di questa carenza non solo sono sconosciute ai sardi ma soprattutto a

coloro che incidono in maniera determinante su questo versante.

Diversificare l'offerta turistica, offrire quella che si definisce l'altra Sardegna, e quindi le zone interne, è una riflessione che riguarda tutta la collettività, l'altra Sardegna può essere fruibile solo se si creano le condizioni per renderla appetibile.

Il patrimonio ambientale costiero è stato salvaguardato, ora bisogna pensare a quelle parti di territorio che racchiudono l'identità e la cultura dei sardi, che si manifestano nelle tradizioni e nella lingua.

Le infrastrutture, a tale scopo, sono di straordinaria importanza: La morfologia dei luoghi, spesso inaccessibili, è un handicap che bisogna assolutamente ridurre, per cui necessita prioritariamente un intervento sulle principali arterie, successivamente un'azione di penetrazione viaria verso il cuore vero della Sardegna, ritenuto di straordinaria bellezza ed interesse da coloro che hanno avuto la possibilità di goderlo.

Ovviamente le infrastrutture stradali sono d'importanza primaria. Le vie di comunicazione da sempre hanno costituito l'elemento essenziale per lo sviluppo e l'integrazione delle comunità, integrazione che porta alla creazione di intraprese economiche per soddisfare le esigenze di chi vi abita e le esigenze di coloro che dell'ambiente sono estimatori.

Questa riflessione porta inevitabilmente all'analisi della rete stradale esistente, alla sua inadeguatezza sia per l'utenza isolana sia per l'utenza esterna.

LA RETE STRADALE

In Italia le Autostrade sono costituite complessivamente da circa 6.500 km di rete: le strade statali sono circa 45.000 km, quelle provinciali circa 168.000 km.

Le tre Regioni con la maggiore dotazione infrastrutturale sono la Valle D'Aosta con un indice pari a 168,1 la Lombardia con 139 e la Liguria con 120.

Ultima la Sardegna con un indice pari a 41,3 preceduta solo dall'Umbria con un indice pari a 60.

L'indice sottolineato dà la misura dell'arcaicità della rete stradale totalmente inadeguato non solo allo spostamento delle persone, ma soprattutto alla movimentazione delle merci trasportate nella misura dell'85% su gomma.

Questo conferma quanto la rete stradale in ogni contesto socio economico sia fondamentale strumento per lo sviluppo e crescita economica a maggior ragione nell'isola dove non esistono altri modi sostitutivi e concorrenziali. Quindi in Sardegna un'efficiente rete stradale è di vitale importanza, posto che all'85% delle merci si sovrappone il 56% degli spostamenti giornalieri delle persone che per motivi di studio e di lavoro devono obbligatoriamente farvi ricorso.

La dotazione stradale, è ripartita amministrativamente secondo la seguente classificazione:

1. Rete Statale km 3.097, Rete Provinciale km 5.200, Rete Comunale km 40.500.

Le principali arterie di comunicazione interna sono costituite:

- SS 131 Carlo Felice
- SS 131 DCN
- SS 291 Sassari-Alghero tutt'ora incompleta in quanto non interseca né l'aeroporto né la città di Alghero
- SS 597 e SS 199 in collegamento con Golfo Aranci

- SS 125 Cagliari-Tortolì Arbatax in fase di esecuzione
- SS 389/198 Tortolì Lanusei-Nuoro
- SS 130 che collega Cagliari con Iglesias.

Una rete totalmente insufficiente rispetto alle esigenze, in quanto molte aree dell'isola necessitano di arterie stradali di collegamento degne di questo nome, come ad esempio la trasversale sarda Tortolì-Oristano e la Sassari-Olbia.

Mettere in risalto tale situazione ci consente di individuare i punti di debolezza del sistema e ricercare gli strumenti necessari da mettere in campo sia a livello nazionale sia a livello regionale per portare allo sviluppo della condizione in essere.

I punti di debolezza del sistema si concentrano principalmente su più caratteristiche:

- la totale assenza di un sistema autostradale che sia in grado di collegare il Nord con il Sud della Sardegna con i principali nodi portuali e aeroportuali in tempi ragionevolmente brevi;
- una notevole carenza sulla la sicurezza stradale che dà origine ad un alto tasso di incidenti, spesso mortali, che se da una parte sono dovuti all'alta velocità, spesso sono causati dalla inadeguatezza delle strutture;
- fenomeni di congestione in particolare per quanto riguarda la 554 e la Sassari-Olbia;
- bassi livelli di accessibilità che determinano l'isolamento geografico e il conseguente spopolamento di molte aree interne.

Certo non possiamo disconoscere che è in atto un processo di adeguamento e ammodernamento in una logica finalizzata a far diventare la Sardegna una piattaforma logistica, però i tempi di adeguamento e di realizzazione e finanziamento contrastano con i tempi che la globalizzazione impone.

Rispetto alla situazione descritta, non possiamo non registrare alcune importanti novità che nel frattempo sono emerse. Queste provengono dall'accordo recentemente siglato tra il Ministero delle Infrastrutture e la Giunta regionale. L'intesa prevede, infatti, l'assegnazione d'importanti risorse nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale 2007/2013 sostenuto dai Fondi della Comunità Europea.

La dotazione finanziaria ammonta, per la rete stradale, a 170 milioni di Euro nell'ambito dei 507 complessivamente assegnati in cui sono ricompresi interventi per il Porto Canale di Cagliari (100 milioni) ed alcuni interventi ferroviari (268 milioni).

Dei 170 milioni, 120 riguardano la Carlo Felice dal Km 108 al Km 209, per la quale tratta sono previsti lavori per gli svincoli e la messa in sicurezza, 50 milioni sono previsti per il 1° lotto della 125.

A tali importi vanno aggiunti altri importanti finanziamenti da parte della Regione Sardegna per un ammontare di 764 milioni di Euro. La parte più cospicua riguarda la Sassari-Olbia per un importo pari a 370 milioni, un'opera fortemente voluta dalle comunità locali e dalle forze sociali che nel tempo si sono battute per la sua realizzazione.

Altri interventi dai finanziamenti regionali citati riguardano interconnessioni con la 131, con le arterie viarie della città di Nuoro, la messa in sicurezza della 554, e lo svincolo Villagrande-Arzana.

Una boccata di ossigeno che non soddisfa assolutamente le esigenze finora manifestate, ma che

può costituire un'inversione di tendenza nella rivisitazione della rete autostradale.

Rivisitazione che va attuata nel completamento della 131, le cui opere programmate si fermano un po' più a Nord di Oristano. La parte in direzione Sassari, soprattutto nei mesi invernali, è ad alto rischio.

Vi è poi il problema dei limiti di velocità, attualmente quella consentita è di 90 Km orari.

Risorse pertanto totalmente inadeguate che comunque vorremmo collocare dentro l'inizio di una nuova stagione che ci consenta di recuperare importanti posizioni per uscire dalle retrovie in cui i vari rapporti, tra cui quello Tagliacarne ci ha sempre collocato. Inversione che possa contribuire anche alla ripresa di alcuni importanti settori come quello lapideo.

Parlare di lapidei potrebbe apparire fuori luogo: Riteniamo invece che possa stare nel contesto di cui oggi discutiamo.

Tale settore, infatti, attraversa una crisi senza precedenti che ha registrato negli ultimi anni l'espulsione di centinaia di lavoratori del ciclo produttivo.

Se da un lato la crisi è da attribuire alla spietata concorrenza di India e Cina, dall'altra è derivata dall'altissimo costo del trasporto interno e dall'altissimo costo dell'esportazione, sui quali hanno pesantemente influito le carenze infrastrutturali.

Nella stagnazione della crisi del lapideo ha influito anche il fattore direttamente legato all'ambiente, giacché tali produzioni, soprattutto la cavazione, sono ad alto impatto ambientale.

Qualcuno potrebbe dire: che cosa c'entra l'impatto ambientale prodotto dalla cavazione con le infrastrutture stradali? È noto infatti che l'impatto ambientale è dato principalmente dagli sfridi di cavazione e trasformazione che hanno sempre costituito, per alcune aree della Sardegna, l'elemento inquinante dell'ambiente circostante.

Partendo da questa considerazione, la FILCA ha sempre sostenuto l'idea di utilizzare gli scarti anche nella costruzione delle strade: Per tre ordini di motivi. Il primo per motivi esclusivamente economici, il secondo per motivi ambientali, il terzo per la caratteristica, in questo caso della nobile pietra sarda, che contribuirebbe a rendere più massiccio il sottofondo stradale.

È esagerato, in sede progettuale, vincolare la realizzazione di un'opera con gli scarti della nobile pietra?

Se è vero che l'ambiente è una risorsa da salvaguardare, noi riteniamo che il nostro patrimonio possa essere custodito anche attraverso questo semplice percorso, risanando profonde ferite che spesso gridano allo scandalo.

Dalla politica ed in particolare dalla Giunta regionale attendiamo risposte.

RETE FERROVIARIA

La rete ferroviaria in Sardegna non gode sicuramente di buona salute. A causa, infatti, di una serie di deficit strutturali, è il mezzo di trasporto meno utilizzato dai viaggiatori. La rete ferroviaria sarda insieme con quella della Valle d'Aosta non ha una rete totalmente elettrificata.

La struttura è ormai vecchia di oltre un secolo e determina una notevole penalizzazione nella qualità del servizio: basti pensare, per esempio che la velocità media consentita si attesta intorno ai 65 km orari, per cui per percorrere la tratta Sassari-Cagliari occorrono oltre tre ore.

Il regime del sistema ferroviario secondario è anch'esso attempato e quasi totalmente da ristrutturare, tant'è che la velocità media consentita non supera di molto i 40 km l'ora.

La quantità di merci trasportate sono molto al di sotto della media nazionale. Considerato lo stato in cui versa il trasporto ferroviario in Sardegna, è opportuno fare delle riflessioni sugli sviluppi futuri che non possono prescindere dalle azioni necessarie per far divenire la rete ferroviaria un elemento fondamentale per la definizione della piattaforma logistica del Mediterraneo integrandola con il sistema viario rivisitato.

Anche per l'importante comparto ferroviario si registra qualche sostanziale novità inserita sia nel Piano Strategico Nazionale sia nel Programma Strategico Regionale.

Sul primo sono previsti 238 milioni di Euro per le varianti di Bonorva-Torralba e di Campeda-Sassari, sul secondo sono previsti 46 milioni per la variante di Bauladu e interventi sulla tratta Macomer-Nuoro.

Una cifra sicuramente esigua rispetto alle esigenze. Anche qui si spera che sia un'inversione di tendenza, che porti al recupero delle linee interne.

Il grado di accessibilità all'interno della Sardegna deve avvenire attraverso i due sistemi: viario e ferroviario.

Quanti sardi, negli spostamenti giornalieri sarebbero disposti ad utilizzare il treno se le linee fossero efficienti e garantite?

E quanti potenziali turisti utilizzerebbero il treno per conoscere la Sardegna?

Fino ad oggi l'unico tentativo di integrazione turistica tra le coste e l'interno è stato fatto attraverso i trenini verdi. Ogni qualvolta vengono proposti riscuotono notevole successo.

Può essere solo una riflessione o anche un'opportunità da cogliere? Pensiamoci.

RETE AEROPORTUALE

Nel sistema aeroportuale nazionale oltre il 70% della dotazione viene catalizzato dagli scali di Milano e Roma.

Le dotazioni infrastrutturali di questi due aeroporti sono all'avanguardia rispetto agli altri aeroporti nazionali. Le loro strutture intermodali potrebbero essere prese come esempio per la riqualificazione di molti aeroporti tra cui quelli sardi di Cagliari, Olbia e Alghero, che hanno un deficit di caratteristiche per dimensione a struttura tecnologica.

Il volume delle persone trasportate, dal 2003 ha avuto un incremento del 20% a fronte di un calo generale dei movimenti nazionali.

Il trend positivo è dovuto agli effetti della continuità territoriale che, nonostante i benefici evidenti, presenta pesanti limiti derivanti dal monopolio delle tratte e dai voli Low-Coast.

Del tutto ferma è invece l'attuazione della continuità territoriale delle merci.

Lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali rappresenta per la Sardegna un elemento importante da mettere al centro della politica regionale dei trasporti.

Il trasporto aereo insieme con quello marittimo, rappresenta una delle componenti essenziali per la realizzazione del corridoio plurimodale Sardegna-Continente.

Le infrastrutture aeroportuali in Sardegna oltre ai tre aeroporti di primo livello (Cagliari-Olbia-Alghero) sono costituite da altri due aeroporti di 2° livello (Oristano e Tortoli).

Su questi ultimi due aeroporti, molto si parla ma niente si fa. Le persone residenti in quei territori ogni qualvolta devono prendere l'aereo sono costrette a sobbarcarsi distanze onerose e con vie di comunicazione stradali, penso ad esempio all'Ogliastra, del tutto inadeguate per rag-

giungere, in tempi accettabili, l'aeroporto principale di riferimento.

La mole dei passeggeri trasportati risulta superiore, come tasso di crescita rispetto, a quello nazionale e rappresenta circa il 5% del totale italiano, mentre la movimentazione delle merci è pari solo all'1,7% di quella nazionale.

L'assenza della continuità territoriale per le merci sia aerea sia marittima ha contribuito e contribuisce all'aggravio di alcune crisi tuttora presenti nell'isola. Per cui è necessario invertire la rotta e porre al centro delle rivendicazioni politiche anche questo importante aspetto.

INFRASTRUTTURE PORTUALI

I porti presenti in Italia sono 148, il maggior numero si trovano in Sardegna e in Liguria.

Le stime di risparmio che si ottengono con il cabotaggio e relativo trasporto corrispondono al 45% dei costi in meno rispetto a quello della gomma, oltre ai vantaggi che ne derivano anche sul versante ambientale e fiscale.

Tale peculiarità ha aumentato a livello nazionale una crescita dello sviluppo dei traffici internazionali, in cui sia Ancona che Gioia Tauro si sono inserite.

In questa scia cerca di inserirsi il porto canale di Cagliari, che ancora non riesce a decollare. Ovviamente anche le infrastrutture portuali come quelle aeree vanno inserite nel contesto generale delle infrastrutture viarie e ferroviarie.

Le strutture portuali in Sardegna necessitano di specializzazioni, infatti il 56% del traffico passeggeri è assorbito dal movimento interno, il 46% riguarda il traffico da e per il continente, solo il 3% ha destinazione estero.

L'aumento del 3% è la sfida che la portualità sarda deve compiere, la posizione strategica dell'isola al centro del Mediterraneo costituisce una potenzialità, che bisogna inserire nella pianificazione delle infrastrutture esistenti e future.

Non cogliere le potenzialità significa l'ampliamento del divario di competitività produttività e creazione di valore aggiunto rispetto alle altre aree meridionali e a quelle del centro Nord, divario che rischia di accentuarsi man mano che si dispiegano gli effetti dei processi di globalizzazione delle economie.

INFRASTRUTTURE IDRICHE

Le infrastrutture idriche meritano un cenno a parte, in quanto l'atavica carenza della risorsa acqua ha costituito nella storia uno dei più grossi problemi della comunità isolana.

Il processo di desertificazione in atto nel globo terrestre, pone la Sardegna in condizioni di particolare rischio.

La rete acquedottistica censita è pari a 4.300 km di condotte percentualmente ripartita in relazione ai materiali costituenti.

In acciaio il 25%; materiali cementizi 33%; ghisa il 38%; polietilene il 3,5%.

L'analisi delle reti idriche ha accertato una dispersione delle risorse che in alcuni ambiti ammonta al 50% dell'erogato. È necessaria un'azione diretta all'eliminazione delle consistenti perdite idriche in un territorio caratterizzato da una scarsissima disponibilità di acqua, dovuta anche al perdurare, come detto, di una situazione di siccità. Per questo è necessario:

- contribuire al miglioramento delle disponibilità idriche in termini quantitativi;
- migliorare l'efficienza e l'economicità della gestione delle reti acquedottistiche comunali;

- conseguire il massimo recupero di risorse idriche mediante la riqualificazione delle reti con l'adozione di opportuni sistemi gestionali e di controllo.

La pianificazione delle acque e la revisione degli standard di approvvigionamento diventano fattori imprescindibili non solo per garantire gli usi civili, ma soprattutto quelli industriali e agricoli.

In prospettiva la piana di Ottana svilupperà la coltura della colza per l'alimentazione della centrale elettrica, tale positiva intrapresa è inevitabilmente collegata alla disponibilità di risorsa idrica che paradossalmente diventa la risorsa primaria.

La metà della Sardegna, infatti, è a rischio desertificazione e ampie zone costiere potrebbero scomparire se, come dicono gli studiosi, il mare salirà entro il XXI secolo fino a 60 centimetri e la temperatura crescerà presumibilmente da 2 a 4 gradi.

L'interrogativo che ci si pone è quindi come sarà la Sardegna nei prossimi 40/50 anni?

Dovremo prendere esempio da Israele che non spreca neanche una goccia d'acqua.

Per far questo, non è sufficiente un'azione culturale contro gli sprechi, è necessario un'azione contestuale di ammodernamento della rete idrica. I ricercatori dicono che a Cagliari si consuma il doppio dell'acqua rispetto a Bologna. Colpa dei Cagliariitani? Ovviamente no, le cause sono dovute alla vetustà e alle perdite delle reti.

Nell'esame delle infrastrutture idriche non può essere assente il potenziale occupativo che da questo comparto può derivare.

Riprendendo il dato del 33% di impiego di materiali cementizi nella costruzione delle tubazioni di diametri importanti, non si può non contestare la bassa percentuale utilizzata.

I tubi in C.A.O. e C.A.P. che venivano con successo utilizzati nel passato hanno lasciato il posto all'acciaio ed alla ghisa che ovviamente non sono prodotti in Sardegna, né tantomeno in Italia.

Le potenzialità produttive non mancano visto che sia al Nord che al Sud della Sardegna esistono impianti complessi per la produzione del manufatto; siti produttivi che in passato offrivano centinaia e centinaia di posti di lavoro diretti e indiretti.

Si pensi solo alle opportunità che ne potrebbero trarre i settori del cemento e dei lapidei.

Per la ripresa di alcuni settori importanti come quelli citati, molto dipende dalla volontà politica sia per l'ammodernamento e allargamento delle infrastrutture sia per la volontà progettuale che dia spazio alle risorse e alla manodopera locale.

Come pure è importante porre fine alla telenovela che negli ultimi anni ha caratterizzato la costruzione della diga di Monteneddu e di Cumbidanou.

Sulla complessità del sistema infrastrutturale attendiamo risposte dal potere politico.

L'assenza di interregionalità impone una politica di approvvigionamento non più rinviabile, sia per la carenza di bacini, sia per la fatiscenza delle opere in esercizio.

Il Piano regionale degli acquedotti approvato dalla Giunta regionale nel luglio 2006 si pone l'obiettivo di definire lo stato attuale e l'evoluzione nel tempo di tutti i parametri che contribuiscono a definire la domanda di risorsa idropotabile del territorio e a individuare le necessarie fonti di approvvigionamento in supporto al grado di realizzazione delle opere previste.

Dall'analisi dello stato di fatto emerge, su base regionale, una portata addotta ai centri, nel giorno di massimo consumo, pari a circa 11,2 metri cubi/secondo (con una ripartizione di circa il

71% da risorse superficiali ed il 29% da risorse sotterranee).

L'incremento previsto, nell'arco temporale fino al 2041, è pari a 18 metri cubi/secondo.

Ovviamente tale incremento può essere aumentato con la costruzione di nuovi invasi, funzionali a tutti coloro che stabilmente vivono in Sardegna e per coloro che stagionalmente stanziano nell'isola, ma soprattutto per il Sud che registra il maggior deficit e che sarà destinato ad aumentare se si avverano le tendenze dei demografi, inizialmente citate.

Il riscatto dei sardi passa inevitabilmente attraverso una reale pianificazione delle acque, riscatto ed evoluzione in cui l'agricoltura ha un valore strategico in considerazione anche di vaste aree disponibili soprattutto nel centro Sud.

CONCLUSIONI

L'occasione odierna è stata messa in campo non solo per una analisi della condizione infrastrutturale dell'isola ma anche per denunciare le condizioni di chi le infrastrutture le costruisce.

L'alto contributo, in termini di infortuni e di incidenti mortali sul lavoro, è un tema che nella programmazione infrastrutturale deve essere tenuto in alta considerazione; rappresenta un fatto di civiltà che riguarda tutti, indistintamente dal ruolo che si ricopre.

L'edilizia ha il più alto tasso di infortuni permanenti e mortali, un triste primato che la FILCA unitamente alle altre organizzazioni sindacali non si stancherà mai di denunciare. Molti ritengono sia un fatto fisiologico, noi riteniamo sia frutto della scarsa consapevolezza del valore della vita umana. La persona deve sempre essere al centro dell'interesse e non può essere sacrificata sulla scia dell'esigenza di velocizzare e risparmiare nella costruzione dell'opera. Delle condizioni in cui sono costretti a lavorare gli edili si parla solo quando ci sono incidenti eclatanti, quando qualcuno muore soprattutto nella costruzione di grandi opere. Il grido di allarme e di dolore lanciato recentemente anche dal Presidente della Repubblica, deve essere un monito per tutti coloro che interagiscono nel mondo delle costruzioni. Non si può morire quando si va a guadagnare per vivere.

L'altro elemento che con forza si vuole denunciare è il fenomeno del lavoro nero. Anche su questo versante l'edilizia vanta un triste primato. Tanti e troppi sono ancora i lavoratori costretti a lavorare in condizione di indecenza, possibile non solo sul settore privato, ma anche nella costruzione di opere pubbliche.

Su questo versante vorremmo aprire un tavolo di confronto con le istituzioni, partendo dall'autorevole rappresentanza oggi presente.

Dopo la positiva esperienza del DURC vorremmo esplorare la possibilità di istituire il DURS (Documento Unico sulla Regolarità sulla Sicurezza), un elemento che possa costituire il passaporto per la partecipazione alle gare di appalto e far diventare il valore della vita umana una condizione essenziale per proporsi nel mercato.

Vorremmo insomma arrivare all'istituzione della patente a punti per le imprese edili; contribuire a moralizzare e regolarizzare un mercato troppo spesso in mano ad avventurieri, i quali non solo determinano il destino di molti lavoratori, ma creano condizioni di concorrenza sleale nei confronti delle imprese che della regolarità e della sicurezza hanno una concezione di civiltà.

Insieme alle istituzioni vorremmo dialogare mettendo sul campo la nostra esperienza, fondata sulla bilateralità, un patrimonio che negli anni ha consentito di ridurre fenomeni come quelli citati. Casse edili, Scuole Edili, C.P.T. sono strumenti di regolazione del mercato del lavoro che ancora necessita di robusti interventi per renderlo appetibile ai giovani, ma anche per una com-



petizione leale nel sistema delle imprese.

Con le istituzioni vorremmo dialogare non solo di macro infrastrutture, ma anche di piccole infrastrutture che per il nostro settore rappresentano spesso la stabilità occupazionale. Proprio sulle microinfrastrutture assistiamo ad anomalie di mercato. In Sardegna da qualche anno si registra la presenza di microimprese provenienti principalmente dal Sud Italia. Ovviamente non è la provenienza che disturba, bensì lo strumento attraverso il quale acquisiscono gli appalti, acquisizioni che passano attraverso ribassi d'asta che per la loro entità dovrebbero essere fuori mercato. È certamente un fenomeno nazionale che andrebbe rimosso, e sul quale il Ministro Di Pietro si è impegnato. In attesa che questo avvenga, chiediamo alla Giunta regionale di adoperarsi per trovare forme e strumenti, da estendere alle comunità locali, Comuni, Province ecc. affinché tale fenomeno possa essere sterilizzato. Lo chiediamo con forza in quanto le vittime di questo sistema sono lavoratori e imprese locali strutturate che in un mercato così artefatto non possono concorrere.

Chiediamo e pretendiamo maggiore attenzione per un settore che costituisce una parte importante del P.I.L. della Sardegna, un'attenzione da parte della Giunta regionale, che faccia proprie, attraverso il proprio potere legislativo, le proposte formulate dalle associazioni datoriali e da FILCA, FILLEA e FENEAL nazionali al Ministro del Lavoro, contenute nell'agenda per il tavolo della concertazione che Domenico Pesenti non mancherà di illustrare.

Questa breve comunicazione è un contributo alla discussione odierna che pone alla base del confronto un elemento imprescindibile per la ripresa dello sviluppo dell'isola. Uno sviluppo che passa attraverso il dialogo, la condivisione delle priorità necessarie per ricomprendere la Sardegna in un processo di crescita globale in cui i lavoratori delle costruzioni non siano meri esecutori delle opere, ma anche persone che da un'efficiente dotazione infrastrutturale possano ricavarne benefici.