



Ancora oggi il sistema di collegamenti ferroviari è estremamente inadeguato e inefficiente

Il piano regionale prevede un sistema integrato porti-aeroporti-strade-ferrovie potenziato e più razionale



Scommessa: collegamenti efficienti

La parola chiave è intermodalità. Nel giro di pochi anni la rete dei trasporti nell'isola e i collegamenti con la penisola risulteranno completamente modificati. Porti, aeroporti, ferrovie e strade formeranno un sistema funzionale e moderno con tempi di percorrenza più veloci e con costi minori. Ecco le linee di fondo del piano dei trasporti presentato dalla Regione sarda.

GIUSEPPE CENTORE

Il capoluogo regionale risulterà il punto di partenza per i diversi collegamenti con il resto dell'isola. I due porti, quello commerciale ed il porto-canale in fase di ultimazione, saranno integrati alla stazione ferroviaria ed a quella del servizio di autotrasporto pubblico. A ciò si affiancherà una rete stradale, anche questa in corso di ultimazione, che alleggerirà la città del traffico operativo commerciale, dirottandolo verso la zona industriale. Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, l'area di Cagliari verrà dotata di una metropolitana leggera che formerà un anello al di fuori del quale si realizzeranno le strutture commerciali e dei trasporti necessarie.

Il terzo sistema dell'isola, quello di Porto Torres, rimarrà la tradizionale corsia preferenziale con il Nord Italia. La sistemazione del porto commerciale ed il potenziamento del porto industriale, che sarà dotato di un terminal intermodale ferro-gomma, costituirà un unico grande bacino funzionalmente e gestionalmente integrato.

Agli interventi sui porti, comunque, si affianca un ammodernamento della dorsale ferroviaria della Sardegna. I tempi di percorrenza sulle tratte Cagliari-Sassari e Cagliari-Olbia risulteranno, con l'elettrificazione delle linee, già in atto, notevolmente più brevi, rispettivamente 2 ore e 30 minuti e 3 ore e 10 minuti, per quanto riguarda i treni merci sarà possibile trainare, a pari velocità, convogli più pesanti.

Anche il sistema stradale subirà considerevoli modifiche: la strada statale 131, che nel Piano dei trasporti assume il ruolo di arteria di tutto il sistema, verrà potenziata, au-

mentando le opere a sostegno della sicurezza (verranno aboliti gli svincoli a raso e vi saranno barriere spartitraffico) e variando il tracciato in maniera tale da evitare il più possibile l'attraversamento delle aree urbane. Le sopraccoste migliori riguarderanno anche la diramazione centrale della statale 131, che da Nuoro conduce fino ad Olbia.

Il sistema portuale sardo, che sarà il terminale delle diverse linee, dovrebbe subire un incremento annuo, dalla razionalizzazione dei traffici, non inferiore al 3%. Un capitolo delicato e tuttora non risolto riguarda la gestione del sistema. Non è stato stabilito chi avrà i compiti di programmazione e gestione degli scali, le proposte della Regione e del governo divergono sensibilmente. Abbiamo chiesto allo Stato alcune deleghe per gestire meglio il sistema portuale - ha ribadito l'assessore ai Trasporti, Italo Ferrari - piuttosto che una società unica, alla quale spetterebbe il compito di gestire i sei scali industriali e commerciali dell'isola, riteniamo sia più opportuno individuare un comitato di gestione con compiti di coordinamento e affidare ad ogni singolo scalo una società per il funzionamento.

Il Piano dei trasporti, naturalmente, dedica particolare attenzione al sistema aeroportuale, con un potenziamento delle strutture ed una richiesta alle società di gestione per un ampliamento dell'offerta sugli scali di Cagliari-Elmas, Alghero-Fertilia, ed Olbia-Costa Smeralda.

Per quanto riguarda i trasporti interni, il Piano prevede una razionalizzazione degli interventi nella rete ferroviaria e stradale interna; un potenziamento dei diversi soggetti del trasporto pubblico. Oggi lo Stato e la Regione si dividono le linee per quanto riguarda il trasporto su gomma, ed affianco alle ferrovie operano altri soggetti, sempre statali. Naturalmente le autostrade e le linee ferroviarie all'interno di uno stesso bacino non risulteranno sovrapposte, come avviene ora.

Un capitolo, inv

ecc, tutto aperto e che ha provocato non poche occasioni di confronto con il governo nazionale da parte della Regione, è quello attinente alle tariffe. Il Piano dei trasporti prevede una integrazione tariffaria, sia all'interno dei bacini che nei collegamenti con il continente. In questo ultimo caso, ad una riduzione delle tariffe per i collegamenti con la capitale e con gli altri principali centri, potrebbe accompagnarsi, soprattutto nel periodo di punta, un aumento dell'offerta, magari ipotizzando anche pacchetti turistici aereo+auto oppure aereo+auto+hotel.

Naturalmente questi progetti di integrazione dei trasporti e di rafforzamento e razionalizzazione dell'esistente, pur se in parte già realizzati, comportano tempi burocratici e tecnici non indifferenti. Pur avendo competenza primaria, infatti, la Regione non dispone dei fondi sufficienti per la realizzazione integrale del Piano. Solo un intervento dello Stato può abbreviare i tempi di un ammodernamento non più rinviabile.

Le proposte del Pci per un sistema competitivo Col porto-canale, Cagliari scalo per navi oceaniche

Il porto-canale industriale di Cagliari sta per essere ultimato. Il Pci avanza una proposta di gestione e riorganizzazione del sistema portuale isolano in grado di riconquistare la competitività perduta negli ultimi anni a favore degli scali del Nord Europa. Proposta di rilancio che si basa su una struttura in grado di accogliere il flusso navale oceanico, smistando il traffico merci in tutto il bacino del Mediterraneo.

NICOLA CORDA

I porti sardi secondo il Pci. In occasione della recente visita del ministro della Marina mercantile Giovanni Prandini è stata proposta una vera e propria rivoluzione del sistema portuale regionale. In netto antitesi al disegno che sta prendendo forma, in Parlamento, per quanto riguarda la Sardegna, infatti, la struttura gestionale sulla quale si basa il progetto attualmente a Montecitorio prevede una società unica per i sei scali industriali e commerciali isolani (Cagliari, Portovesme, Arbatax, Olbia, Porto Torres e Oristano). La società dovrebbe essere composta da Iri e Sifs come soggetti principali e gli enti locali con una partecipazione minoritaria. La giunta regionale (ed il Pci) sarebbe invece per un Comitato di gestione portuale centrale a cui affidare i compiti di programmazione e coordinamento, insieme ad una serie di società alle quali sarebbe affidata la gestione tecnica dei singoli porti.

Le due formule ovviamente sono incompatibili, anche perché la proposta della Regione si allaccia alla speciale normativa in materia di organizzazione dei trasporti che la legge regionale vorrebbe (e lo ha già richiesto) inserito nella terza legge di rinascita. Il tutto basato su criteri di gestione manageriale e di semplice porto in grado di fornire servizi ma anche di produrre reddito da reinvestire in una prospettiva di espansione.

L'obiettivo è quello di fa-

assumere alla Sardegna un ruolo di primo piano nel sistema nazionale di gestione e riorganizzazione del sistema portuale isolano in grado di riconquistare la competitività perduta negli ultimi anni a favore degli scali del Nord Europa. Proposta di rilancio che si basa su una struttura in grado di accogliere il flusso navale oceanico, smistando il traffico merci in tutto il bacino del Mediterraneo.

per azioni; 2) una organizzazione del porto-canale come scalo di smistamento, attrezzato in modo da accogliere le grandi navi "world wide", che lavorano su rotte transoceaniche e frazionare il loro carico su navi più piccole che raggiungerebbero la destinazione finale in tutto il Mediterraneo; 3) la costituzione di una serie di servizi di "quarto livello", di infrastrutture portuali in grado di accogliere e possibilmente di aumentare i quattro milioni di tonnellate delle merci che annualmente vengono sbarcate nel porto cagliaritano.

Nella sua proposta il Pci rilancia anche l'ipotesi di punto franco del porto-canale industriale. Ciò avrebbe un notevole impatto su tutto l'assetto produttivo della regione con conseguenze certamente poco prevedibili ma che, se ben gestite, potrebbero far diventare lo scalo industriale cagliaritano il più importante di tutto il Mediterraneo.

In questo disegno non sono disgiunti i nuovi assetti previsti per l'attuale porto commerciale. La vocazione turistica del capoluogo sardo potrebbe finalmente prendere forma grazie al trasferimento del traffico merci nel futuro porto-canale. Le aree che vanno dal viale La Plaia alla via Roma sarebbero interamente destinate al traffico passeggeri, mentre le banchine comprese fra il Comando Marina e la Pira Campionaria verrebbero destinate ad accogliere i natanti da diporto a motore riservando il porticciolo di Marina Piccola ai velisti.

Il "Pool" dovrà gestire in maniera coordinata tutto il sub-sistema portuale cagliaritano, comprendere il porto-canale (con lo scalo di Sarcòch), il porto commerciale e il porto turistico. L'economia sarda, se tutto questo funziona, potrà trarne enormi benefici.

Il progetto della Regione esclude «maxiappalti» Invasi duplicati, 12.000 miliardi mezzo secolo d'acqua abbondante

Trentotto nuove dighe e quasi tremila miliardi di metri cubi d'acqua per risolvere il problema della grande sete in Sardegna per almeno mezzo secolo. Ma il «piano delle acque» della Regione sarda è anche un grosso business: con investimenti per 12mila miliardi in 15 anni e 18mila nuovi posti di lavoro. Anche per questo si intende garantire una gestione pubblica e trasparente.

PAOLO BRANCA

L'acqua come strumento di rinascita economica e civile della Sardegna è, perché no?, come un banco di prova della sua autonomia speciale. Una risorsa che può davvero cambiare profondamente il volto dell'isola, la sua cultura, le attività produttive. Una ricchezza da porre al riparo dallo sfruttamento indiscriminato e da difendere anche su un piano giuridico. Come? La Giunta regionale sarda ha presentato un progetto di legge (all'atto però alla prossima legislatura) concreto e al tempo stesso ambizioso, in grado di risolvere i problemi della grande sete (civile, agricola e industriale) per una buona parte del nuovo secolo. Un piano che per la quantità degli investimenti ha suscitato da tempo gli appetiti di grossi gruppi finanziari ed industriali, Fiat ed Iri in testa. Ma la Regione non ha intenzione di bandire

sivo nel lungo periodo (un cinquantennio, per l'esattezza) di 2 miliardi e 708 milioni di metri cubi all'anno, di cui circa il 70 per cento (1 miliardo e 900 milioni) per usi irrigui, mentre le esigenze industriali sono valutate in 395 milioni di metri cubi annui e quelle civili in 417 milioni. Come recuperare tanta acqua? Secondo le previsioni degli studiosi si tratta di raddoppiare innanzitutto gli invasi artificiali: dagli attuali 37 a 75, con una razionale distribuzione nel territorio. «Naturalmente», si sottolinea nella relazione del prof. Antonio Caro Pina, uno dei principali autori del lavoro - il piano non parte da zero, nel senso che tiene conto di tutte le infrastrutture attualmente già realizzate o in corso di realizzazione, che consentiranno di erogare a breve termine salvo situazioni particolarmente siccitose, quasi un miliardo di metri cubi d'acqua».

I maggiori benefici del Piano riguardano, come emerge dai dati, l'agricoltura. La quantità dei terreni irrigui, infatti, giungerebbe addirittura a triplicare, passando dagli attuali 150mila a circa 450mila ettari. Una grande estensione verde che può apparire fantascienza rispetto al quadro di desolazione di questi anni, dovuto alla lunga siccità tutto-

FIDUCIA A CHI CI HA DATO FIDUCIA

Con la fiducia l'IN.SAR, la società di promozione imprenditoriale nata in Sardegna grazie alla collaborazione di GEPI, ENI, CIS, IRI ed EFIM, ha costruito in questi ultimi anni una serie di iniziative partecipando attivamente, insieme alle altre forze sociali, alla creazione di nuovi posti di lavoro.

Una grande fiducia nella capacità dell'imprenditoria sarda, misurabile in agevolazioni finanziarie, in consulenze operative e gestionali su tutti gli aspetti delle iniziative da varare.

Alla soglia degli anni '90 l'IN.SAR, è pronta a costruire il futuro economico di una Sardegna in linea con l'Europa.

Rivolgetevi alla IN.SAR.



IN.SAR
Per la Sardegna

INIZIATIVE SARDEGNA S.p.A.
Sede Legale: 07100 Sassari - Via IV Novembre, 27
Tel. 079/275314-277173
Uff.: 00143 Roma - Via Paolo di Dono, 3/A
Tel. 06/5900-6738-6742
Uff.: 09100 Cagliari - Viale Bonaria, 32
Tel. 070/660192/4

Per la casa mutui agevolati più facili

Una legge per la casa e per il rilancio dell'edilizia abitativa. Da quando è entrato in vigore, quattro anni fa, il provvedimento della giunta regionale di sinistra ha sortito importanti effetti sociali nell'isola, alleggerendo l'enorme richiesta abitativa esistente anche in Sardegna. La legge reca il numero 32/1985. Si prevede un forte abbattimento (no-punt) degli interessi bancari nei primi nove an-

ni, per l'acquisto e la ristrutturazione della prima casa. Le agevolazioni vengono concesse naturalmente sulla base di alcuni requisiti «minimi».

Dall'entrata in vigore della legge (1/1/1986) ad oggi sono state presentate ben 18mila domande. La Regione ha concesso 13.947 nullaosta al finanziamento. Le banche convenzionate hanno perfezionato circa 4500

pratiche, per un ammontare di 191 miliardi e 827 milioni. I mutui hanno durata quindicennale, ma i normali tassi bancari di ammortamento scattano soltanto negli ultimi 6 anni. Per i primi nove anni gli interessi sono contenuti sotto il tetto del 6 per cento.

La legge sull'edilizia abitativa è stata rifinanziata con 20 miliardi anche negli ultimi bilanci. La procedura è stata inoltre ulteriormente snellita, eliminando il doppio iter che portava alla concessione del nullaosta regionale prima e poi all'esame di tutta la documentazione da parte della banca. Ora, certificati e progetti dovranno essere presentati al momento della domanda alla banca, mentre l'assenso della Regione interviene alla fine, per evitare eccessive lungaggini nella definizione delle pratiche.