

CCXXIX SEDUTA

MARTEDÌ 29 NOVEMBRE 1955

Presidenza del Presidente CORRIAS

INDICE

Assenze per più di cinque giorni	4457
Comunicazioni del Presidente	4465-4471
Disegni e proposte di legge (Annunzio di presentazione)	4457
Interpellanze e interrogazioni (Annunzio)	4458
Interrogazioni (Svolgimento):	
CERIONI, Assessore ai lavori pubblici	4459-4460-4461-4462-4463
COVACIVICH	4459
CAPUT	4461
PERNIS	4461
PISANO	4463
ZUCCA	4464
Mozione (Annunzio)	4458
Mozione sull'ammodernamento della rete stradale in Sardegna (Discussione):	
FRAU	4465
Sull'ordine dei lavori:	
PIRASTU	4471
PRESIDENTE	4471
DEL RIO	4471

La seduta è aperta alle ore 18.

BERNARD, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Assenze per più di cinque giorni.

PRESIDENTE. Comunico i nomi dei consiglieri astenutisi dall'intervenire alle sedute del Consiglio per più di cinque giorni consecutivi: Pernis, settima assenza; Milia, sesta assenza.

Pag. Annunzio di presentazione di disegni e proposte di legge.

PRESIDENTE. Si dia annunzio dei disegni e delle proposte di legge pervenuti alla Presidenza.

BERNARD, Segretario:

Dalla Giunta regionale:

«Disciplina delle acque pubbliche ed impianti elettrici». (115)

«Approvazione degli stati di previsione dell'entrata e della spesa costituenti il bilancio della Regione per l'anno 1956». (117)

«Norme integrative R.D. 29 luglio 1927, numero 1443, sulla disciplina dell'attività mineraria». (118)

Dai consiglieri Sassu - Del Rio e Cadeddu:

«Contributi per l'acquisto di grano selezionato per seme». (113)

Dai consiglieri Torrente - Nioi e Cherchi:

«Provvidenze per l'acquisto di sementi selezionate». (114)

Dal consigliere Crespellani:

«Aggregazione alla provincia di Cagliari di Comuni appartenenti alla provincia di Nuoro». (116)

Dal consigliere Castaldi:

«Facoltà di emettere azioni al portatore per le nuove industrie sarde». (119)

Annunzio di mozione.

PRESIDENTE. Si dia annunzio della mozione pervenuta alla Presidenza.

BERNARD, Segretario:

«Mozione Ibba - Borghero - Manca - Prevosto sulla situazione delle Ferrovie Meridionali Sarde». (39)

Annunzio di interpellanze e interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interpellanze e interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BERNARD, Segretario:

«Interpellanza urgente Serra circa i rapporti col Comitato Nazionale per la Produttività e programmi di sviluppo economico e incremento edilizio». (78)

«Interpellanza urgente Borghero concernente la Società cementeria di Sardegna». (79)

«Interpellanza Casu concernente la situazione delle pratiche riguardanti le strade di trasformazione agraria». (80)

«Interpellanza urgente Casu concernente la proposta di soppressione dei sussidi agli agricoltori colpiti dalla siccità, come previsto dall'articolo 7 della proposta di legge nazionale numero 6». (81)

«Interpellanza urgente Cherchi sulla situazione di illegalismo creatasi nella azienda Panni (Sassari)». (82)

«Interpellanza urgente Ibba concernente il metodo che i collocatori comunali dei centri rurali mettono in pratica in materia di avviamento al lavoro della mano d'opera generica disoccupata». (83)

«Interpellanza Prevosto sulle condizioni di sfruttamento coloniale dei lavoratori sardi». (84)

«Interrogazione Zucca, con richiesta di risposta scritta, concernente il ritardo nell'inizio dei lavori delle strade di bonifica in territorio di Simaxis, San Vero Congiu, Ollastra Simaxis». (469)

«Interrogazione urgente Covacivich concernente i provvedimenti da adottare per far cessare il disagio derivante all'intera Isola dallo sciopero dei lavoratori delle cementerie di Sardegna». (470)

«Interrogazione urgente Colia concernente gli infortuni avvenuti nella miniera di Cortoghiana il 21 ottobre 1955». (471)

«Interrogazione urgente Frau concernente i danni provocati dal nubifragio abbattutosi nelle due frazioni di Cannigione e di Monti di Mola (Arzachena)». (472)

«Interrogazione Filigheddu concernente la costruzione della strada Luogosanto-Crisciuleddu». (473)

«Interrogazione Pinna concernente l'arredamento delle aule scolastiche del caseggiato recentemente costruito nella frazione di Codaruna (Sedini)». (474)

«Interrogazione Azzena concernente la bitumatura di strade da comprendere nel piano dell'anno 1956». (475)

«Interrogazione urgente Sassu concernente l'entrata in funzione dell'Ufficio staccato dell'Ispettorato dell'agricoltura di Olbia». (476)

«Interrogazione Bagedda concernente il distacco della frazione di Ardali dal comune di Baunei». (477)

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune interrogazioni. Per prima viene svolta l'interrogazione urgente rivolta dagli onorevoli Covacivich e Cadeddu all'Assessore ai lavori pubblici. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

«Per conoscere se risponde a verità la noti-

II LEGISLATURA

CCXXIX SEDUTA

29 NOVEMBRE 1955

zia di stampa circa l'attuazione, sul bilancio per l'esercizio 1955, di un vasto programma di costruzione di case minime. Mentre gradirebbero conoscere l'entità dell'intervento, gli interroganti vorrebbero sapere se l'onorevole Assessore ha tenuto presente la particolare situazione della città di S. Antioco che vanta un primato doloroso di grotte abitate, purtroppo, da moderni trogloditi». (388)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CERIONI (D.C.), Assessore ai lavori pubblici. La risposta che do a questa interrogazione fa seguito alle conversazioni da me avute sia con gli onorevoli interroganti, sia con lo stesso Sindaco di Sant'Antioco. Inoltre essa fa seguito ad una visita che personalmente ho compiuto per rendermi conto anche sul posto della situazione.

L'Assessorato ai lavori pubblici ha svolto una indagine, piuttosto approfondita, sulla situazione delle abitazioni di Sant'Antioco. Dal punto di vista dell'indice di affollamento Sant'Antioco non è uno dei Comuni che si trovano nelle peggiori condizioni perchè l'indice è 1,43; però, se teniamo conto della condizione particolarmente disastrosa di molte abitazioni di Sant'Antioco, dobbiamo riconoscere che è, questa, una delle situazioni più gravi che vi siano in Sardegna.

Bisogna tenere presente che vi sono a Sant'Antioco 146 grotte abitate e vi sono 150 abitazioni che sono state dichiarate antigieniche e che, tuttavia, sono regolarmente abitate. Vi sono 15 stalle adibite ad abitazione; vi sono poi 30 abitazioni che sono completamente interrate. Si tratta, dunque, di una situazione veramente penosa, che, come gli onorevoli interroganti vedono, è ben nota all'Assessorato. E' stato assegnato un primo stanziamento di 25 milioni per le abitazioni di Sant'Antioco, considerando però, come io ho detto e ripetuto più volte sia agli onorevoli interroganti, sia al Sindaco di Sant'Antioco, questo come un primo intervento di carattere urgente. E ripeto ora l'im-

pegno che ho preso con gli onorevoli interroganti, o meglio con la mia coscienza e con gli abitanti di Sant'Antioco: gli interventi della Regione non cesseranno fino a che il problema degli abitanti di grotte, di sotterranei, di stalle, non sia stato interamente risolto.

Desidero dire però che ho chiesto a mia volta al Sindaco di Sant'Antioco — anche questo deve essere noto — un impegno da parte sua: che le abitazioni che si costruiranno siano date con precedenza assoluta agli abitanti di grotte, di sotterranei e di stalle, e che le grotte siano murate non appena sgombrate. Nel passato, infatti, è successo questo: che per quanto si siano fatte delle case popolari, le grotte sono rimaste sempre abitate al cento per cento. Di questo passo il problema non si risolve mai. Per quanto possa sembrare crudele, bisogna assolutamente chiudere le grotte non appena esse verranno sgombrate.

L'intervento della Regione non cesserà, ma esso intende rivolgersi proprio alle categorie più disagiate.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Covacivich per dichiarare se è soddisfatto.

COVACIVICH (D.C.). Premesso che la mia interrogazione era rivolta alla vecchia Giunta, e si basava sulle notizie di stampa dalle quali risultava che si voleva destinare la somma di circa un miliardo alla costruzione di case minime, devo dare atto all'onorevole Cerioni, e per questo mi dichiaro soddisfatto della sua risposta, del suo vivo interessamento al problema delle abitazioni che devono ospitare gli abitanti delle grotte di Sant'Antioco.

La situazione di Sant'Antioco è veramente unica in Sardegna: v'è in questo centro un vero e proprio villaggio trogloditico, quale quello che, nella Penisola, si riscontra a Matera. Ora, gli onorevoli colleghi sanno che per Matera è stata approvata una legge per la quale il Governo è impegnato a costruire tutte le abitazioni necessarie per lo sgombero dei «sassi». Analoga sollecitudine non si è avuta per quanto attiene il villaggio di Sant'Antioco. Pertan-

to mi sono permesso di sottolineare la situazione di questo nostro paese, situazione che, del resto, già era nota alla passata Giunta regionale, per rimarcare la necessità di provvedere sollecitamente ad eliminare un fatto che non può che essere considerato vergognoso.

Ho detto che devo dare atto all'Assessore all'igiene e sanità della sua sollecitudine. Come me infatti egli è andato a Sant'Antioco, ha visitato il villaggio delle grotte e, in compagnia del Sindaco, ha scelto, addirittura, una serie di aree atte a far sorgere delle nuove case. Certo non si può pensare che gli abitanti delle grotte vadano a vivere in lussuosi palazzi; bisogna costruire delle abitazioni adeguate alle loro necessità; e in questo senso si sono presi accordi col Sindaco di Sant'Antioco perchè provveda a far progettare un numero adeguato di nuove case.

Mi auguro che con gli stanziamenti previsti nell'esercizio 1955, abbastanza notevoli (900 milioni), si possa, non dico completamente risolvere, ma avviare a soluzione questo problema veramente grave, unico in Sardegna.

PRESIDENTE. Seguono ora due interrogazioni, il cui svolgimento, poichè esse concernono lo stesso problema, va abbinato: la prima è quella rivolta dall'onorevole Caput all'Assessore ai lavori pubblici; la seconda è quella urgente rivolta dall'onorevole Milia al Presidente della Giunta e all'Assessore agli enti locali. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

Interrogazione Caput:

«Per condurre l'energia elettrica e distribuir-la alle numerose famiglie e comunità coloniche della frazione di S. Priamo. Un anno addietro ebbi a prospettare la predetta esigenza e dallo onorevole Assessore ricevetti in risposta a formale interrogazione assicurazioni al riguardo. Attendo ora di sapere se e fino a che punto la promessa sia stata mantenuta». (398)

Interrogazione Milia:

«Per sapere quale azione intendano svolgere perchè nel comune di Sassari (regione S. Giovanni) gli abitanti possano finalmente godere

della energia elettrica che a loro è ancora negata. Infatti nella detta regione — a sinistra per chi procede da Sassari a Portotorres e più precisamente a 100-150 metri dal passaggio a livello — lungo la strada nazionale esiste un agglomerato di case in continuo aumento prive della energia elettrica. A cento metri da detto agglomerato esiste la stazione radio di Sassari, mentre dalla parte opposta della strada asfaltata (a destra per chi procede da Sassari a Portotorres) esistono i fili della energia elettrica. Detta lamentata situazione, persistente da molti anni nonostante le innumerevoli continue giustificatissime lamentele, ha non soltanto dello incredibile ma del vergognoso: basta pensare che per accontentare i numerosi cittadini ivi abitanti sarebbero sufficienti non più di duecento metri di filo elettrico. La presente interrogazione ha carattere di massima urgenza». (440)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai lavori pubblici ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

CERIONI (D.C.), Assessore ai lavori pubblici. Ho voluto fosse abbinato lo svolgimento di queste due interrogazioni perchè esse hanno oggetto molto simile. La mia risposta vuole avere un carattere generale e si rivolge a tutti gli onorevoli colleghi che spesso sollecitano l'esecuzione di determinate opere. Perchè la Regione possa intervenire in un Comune ed eseguire delle opere è necessario seguire una determinata procedura: è assolutamente necessario che vi sia una richiesta del Comune interessato e la regolare delibera degli impegni, così come prevede la legge regionale 5. In moltissimi casi, e così anche nei due casi cui si riferiscono le due interrogazioni in esame, cioè relativamente alle frazioni di San Priamo e di San Giovanni, i Comuni interessati non hanno presentato alcuna richiesta. Di conseguenza la Regione si trova nella impossibilità di intervenire.

Stabilito questo, a rigor di logica, si dovrebbe dedurre che i Comuni interessati non desiderano portare la luce elettrica nelle frazioni di San Priamo e di San Giovanni. Io, tuttavia, non arrivo a credere questo; penso che si trat-

II LEGISLATURA

CCXXIX SEDUTA

29 NOVEMBRE 1955

ti semplicemente di trascuratezza; ma dato che si tratta di questioni urgenti ed importanti, mi pare sia una trascuratezza un po' grave.

Posso assicurare gli onorevoli interroganti che, appena perverrà la regolare richiesta e la relativa delibera di impegno debitamente convalidata dalla Prefettura, la Regione agirà con la massima sollecitudine.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Caput per dichiarare se è soddisfatto.

CAPUT (M.S.I.). Mi sorprende che, per ciò che concerne la frazione di San Priamo (chè per quel che riguarda San Giovanni io non saprei fare obiezioni di sorta), l'Assessore ai lavori pubblici dica quello che avrebbe dovuto dire il precedente Assessore. Infatti, cambiano le persone ma la funzione resta sempre identica e non ci dovrebbe essere soluzione di continuità nella vita di un Assessorato.

Se il precedente Assessore, che rispose ad una mia analoga interrogazione circa un anno fa, mi avesse detto quello che mi dice oggi l'onorevole Cerioni, e cioè che occorre sollecitare una richiesta del Comune interessato, io questa esigenza avrei fatto presente a chi di dovere; e la richiesta forse sarebbe stata inoltrata. Dico «forse» perchè il comune di Muravera, da cui dipende la frazione di San Priamo, difficilmente si sarebbe occupato del problema. La frazione di San Priamo, infatti, è avulsa dalla vita e dallo sviluppo del suo Comune. Essa è ormai considerata un centro dalla riforma che l'E.T.F.A.S. va attuando ed è destinata a diventare il capoluogo di tutta la zona. Il comune di Muravera, dunque, probabilmente ritiene di non dover provvedere alla frazione di San Priamo.

Ora, se è vero che la Regione per agire ha bisogno della richiesta dei Comuni interessati, quando questa richiesta non venga inoltrata, la Regione potrebbe intervenire sollecitando lo inoltramento delle pratiche. Raccomando vivamente all'Assessore di non limitarsi, per la frazione di San Priamo, ad aspettare la richiesta del comune di Muravera, richiesta che, con tutta probabilità, non verrà mai inoltrata: faccia, invece, quanto è possibile fare per giungere comunque ad una soluzione del problema.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione rivolta dall'onorevole Pernis all'Assessore ai lavori pubblici. Se ne dia lettura.

BERNARD, *Segretario*:

«Per conoscere i motivi per i quali il tratto di strada che congiunge il comune di Capoterra alla strada nazionale Cagliari - Pula, e precisamente al decimo chilometro da Cagliari, venga tenuto in uno stato di abbandono tale da costituire oltre a un continuo pericolo per i mezzi di traffico, un ostacolo allo sviluppo economico e turistico di quel laborioso e ridente comune alle porte di Cagliari. Chiede inoltre quali provvedimenti l'Amministrazione regionale intenda prendere per un'immediata soluzione del sopra lamentato inconveniente». (409)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CERIONI (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. La sostanza dell'interrogazione è ormai superata in quanto i lavori della strada Capoterra-La Maddalena sono stati dati in appalto il 20 settembre all'impresa Capra per 23.340.000 lire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pernis per dichiarare se è soddisfatto.

PERNIS (P.N.M.). Sono lieto che il problema cui si riferiva la mia interrogazione si avvii ad essere risolto. Da oltre 30 anni si parla delle comunicazioni tra Cagliari e Capoterra. Ciononostante, la strada che congiunge Capoterra con la nazionale Cagliari - Pula è rimasta perennemente in uno stato di abbandono.

Oggi io ringrazio vivamente l'Assessore ai lavori pubblici e il suo collega alla viabilità per la prontezza con cui sono stati dati in appalto i lavori della strada in questione, augurandomi che con uguale prontezza questi lavori vengano ultimati.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione urgente rivolta dall'onorevole Pisano all'Assessore ai lavori pubblici. Se ne dia lettura.

BERNARD, *Segretario*:

«Per sapere se sia a conoscenza del grave stato di disagio e malcontento che regna tra la popolazione di Busachi a causa dell'approvvigionamento idrico. L'acqua viene infatti erogata a giorni alterni e per la durata di 5-10 minuti, con le gravi conseguenze facilmente prevedibili. Il sottoscritto chiede inoltre di conoscere quali provvedimenti l'onorevole Assessore intende adottare per la soluzione del grave problema. La presente interrogazione ha carattere di urgenza». (444)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CERIONI (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. La necessità dell'acquedotto di Busachi è nota. In data 19 giugno 1954 la Presidenza della Giunta trasmise alla Cassa per il Mezzogiorno il progetto relativo all'approvvigionamento idrico dei Comuni di Busachi, Ula Tirso, Neoneli, Ortueri, Sorgono, Atzara, Fordongianus e Villanova - Truschedu. Nella lettera della Presidenza della Giunta venivano prospettate, per Busachi, due soluzioni: avrebbe dovuto provvedere un consorzio fra i Comuni di Busachi e Ula Tirso mediante captazione della sorgente Enaruxia; oppure avrebbe dovuto provvedere un consorzio fra i Comuni di Busachi, Neoneli, Ortueri, Sorgono e Atzara.

Nella relazione che è stata allegata al progetto è stata messa in particolare rilievo la situazione esistente per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico e le fognature di questi Comuni; si è anche precisato che «il comune di Busachi risulta dotato di un acquedotto assolutamente insufficiente alla popolazione in quanto la sua portata, misurata nella vasca di raccolta, ammonta a soli litri 0,150».

La relazione della Presidenza della Giunta entra anche nella descrizione di particolari tecnici che ora è inutile ripetere. Si considerava, inoltre, particolarmente onerosa o soltanto parzialmente risolutiva, per la zona interessata, la soluzione che prevedeva un consorzio fra i soli Comuni di Ula Tirso e di Busachi, per la costruzione dell'acquedotto della sorgente Enaruxia

numero 2 in agro di Santulussurgiu, che prevedeva 21 chilometri di condotta. In subordine si prospettava la possibilità di captare l'eccedenza della sorgente Bubulca (acquedotto di Paulilatino) in agro di Paulilatino, che avrebbe permesso di realizzare una condotta di soli quattro chilometri. Si indicava poi come meritevole di esame la possibilità di suddividere gli abitati interessati in due distinti consorzi gravitanti su diverse fonti di alimentazione: uno (Sorgono, Atzara, Ortueri e Neoneli) sul gruppo di sorgive site in territorio di Tonara; l'altro (Ula Tirso, Busachi, Fordongianus, Villanova - Truschedu) sull'acquedotto consorziale di Ghilarza, Abbasanta, Norbello e frazioni con partitore a pressione a Ghilarza.

Si prospettava anche la possibilità di inserire Busachi in altro complesso consorziale che, ad un esame comparativo delle altre soluzioni proposte, si dimostrasse tecnicamente ed economicamente più idoneo. Nella relazione ancora si affermava che l'Assessorato ai lavori pubblici avrebbe portato a termine l'esame concreto della possibilità di derivare l'approvvigionamento idrico di Busachi dal previsto acquedotto consorziale degli abitati della Barbagia e del Mandrolisai (ramo Sorgono - Ortueri), che sarà alimentato da un invaso sul rio Torre in località «Dispensa Bruni» nell'agro di Tonara.

L'elaborato risolutivo di quest'ultima proposta è già stato trasmesso ai competenti uffici della Cassa per il Mezzogiorno, la quale, in via ufficiosa, ha manifestato di accogliere la soluzione prospettata. E', questa terza soluzione, infatti, quella che appare sia dal punto di vista tecnico sia dal punto di vista finanziario più idonea.

Allo stato attuale l'Assessorato ai lavori pubblici ha esaurito il proprio compito di esame e di formulazione di proposte risolutive. Siamo, pertanto, in attesa di ulteriori ufficiali comunicazioni della Cassa per il Mezzogiorno circa il necessario incarico di progettazione risolutiva. Il piano è completo; si attende entro un brevissimo termine la lettera della Cassa per il Mezzogiorno che autorizzi la progettazione ultima, definitiva.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pisano per dichiarare se è soddisfatto.

PISANO (D.C.). Ringrazio l'onorevole Assessore ai lavori pubblici per la risposta veramente esauriente che ha voluto dare alla mia interrogazione. Non posso però fare a meno di sottolineare la situazione drammatica in cui vive la popolazione di Busachi, circa l'erogazione dell'acqua. Ringrazio, comunque, l'Assessore ai lavori pubblici per l'interessamento dimostrato per questo grave problema.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione urgente dell'onorevole Zucca all'Assessore ai lavori pubblici. Se ne dia lettura.

DESSANAY, *Segretario*:

«Per conoscere se gli sia noto che i lavori del 2.º lotto del caseggiato scolastico di Sanluri, finanziati dalla Regione, non procedono in modo regolare. Consta al sottoscritto: a) che la ditta Orofino, appaltatrice dei lavori, li ha iniziati in giugno anziché in aprile del corrente anno; b) che i lavori procedono a ritmo molto lento e in modo discontinuo, malgrado la urgenza dell'opera; c) che gli operai non vengono retribuiti regolarmente e puntualmente. Il sottoscritto chiede di conoscere se l'onorevole Assessore, accertata la situazione, non intenda richiamare la ditta al rispetto del capitolato di appalto ed eventualmente annullare la concessione e in ogni caso se non ritenga opportuno, in considerazione delle condizioni in cui avviene l'insegnamento elementare a Sanluri, con ben tre turni di lezioni, sollecitare la esecuzione dei lavori di riparazione dell'ex ospedale da campo di Sanluri da parte del Provveditorato alle OO.PP. per adibirlo, sia pure provvisoriamente, a scuola. La interrogazione ha carattere di urgenza».

(459)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CERIONI (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Sebbene i lavori del secondo lotto del caseggiato scolastico di Sanluri siano stati appaltati

in aprile, la registrazione del contratto è avvenuta soltanto il 2 maggio e la consegna il 18 maggio 1955. Quindi l'avere iniziato i lavori in giugno non costituisce un ritardo che possa dar motivo a gravi lagnanze.

Ora l'onorevole Zucca lamenta che i lavori procedono con un ritmo molto lento. Io debbo far rilevare a questo proposito che, a termine di contratto, i lavori dovranno essere ultimati entro il 31 marzo 1956. Se questo termine trascorrerà senza che i lavori siano stati ultimati avrò motivo di intervenire direttamente. Attualmente la responsabilità di ogni eventuale lentezza è della direzione dei lavori, affidata al Genio Civile di Cagliari, il quale non ci ha fatto pervenire alcuna lagnanza a questo riguardo. Tuttavia, in seguito all'interrogazione dell'onorevole Zucca, l'Assessorato ai lavori pubblici ha rivolto vive premure al Genio Civile perché segua attentamente lo svolgimento dei lavori, facendo presente che vi sono lagnanze al riguardo.

Terzo punto dell'interrogazione Zucca: le lagnanze degli operai nei confronti della ditta appaltatrice. Anche a questo proposito, a parte il fatto che di tali lagnanze l'Assessorato ai lavori pubblici è venuto a conoscenza solo attraverso l'interrogazione dell'onorevole Zucca, sta di fatto che gli operai si devono rivolgere allo Ispettorato del Lavoro che ha il compito specifico di salvaguardare i loro interessi e di tutelare i loro diritti.

L'onorevole interrogante propone di adibire a scuola l'ex ospedale militare di Sanluri. Questo Assessorato, sebbene il problema non sia di sua competenza, ma piuttosto dell'Assessorato alla pubblica istruzione, tuttavia ritiene di poter sconsigliare una simile soluzione. Le baracche dell'ospedale militare, infatti, sono attualmente in condizioni tali che per poterle adibire all'uso richiesto è necessario addirittura distruggerle e poi rifarle. Sono dunque necessari tali lavori la cui spesa supererebbe forse quella occorrente per la costruzione di un edificio scolastico. Nelle loro attuali condizioni le baracche dell'ex ospedale militare, se adibite a scuola, metterebbero gli alunni e gli insegnanti in condizioni di grave disagio. La soluzione prospettata dal-

II LEGISLATURA

CCXXIX SEDUTA

29 NOVEMBRE 1955

l'onorevole interrogante, dunque, non può essere presa in considerazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zucca per dichiarare se è soddisfatto.

ZUCCA (P.S.I.). Mi dispiace di non poter concordare sulle dichiarazioni dell'onorevole Assessore.

Io non insisto circa la data d'inizio dei lavori del caseggiato scolastico di Sanluri. Comunque non posso accettare che l'Assessorato ai lavori pubblici eviti ogni responsabilità con la giustificazione per la quale la direzione dei lavori sarebbe stata affidata al Genio Civile. Questa non mi sembra una buona ragione. Se è l'Assessorato a dare i finanziamenti — e sino a prova in contrario so che il caseggiato scolastico di Sanluri viene costruito coi fondi della Regione — anche se la direzione dei lavori è affidata al Genio Civile, è chiaro che lo stesso Assessorato ha il dovere di vigilare sulla esecuzione dei lavori. A me consta che la ditta Orofino, non solo non esegue i lavori secondo il capitolato di appalto, ma li ha iniziati con un certo ritardo e li interrompe ogni tanto. Si tratta cioè di una di quelle ditte, onorevole Assessore, che lei necessariamente, non appena verrà emanata l'apposita legge, dovrà escludere dall'albo degli appaltatori. Si tratta di una ditta inadempiente ai doveri previsti dal capitolato ed al dovere sociale di pagare gli operai. Anche da poco gli operai della ditta Orofino di Sanluri erano in sciopero per il mancato regolare pagamento dei salari. Ma l'onorevole Assessore ai lavori pubblici circa questo problema afferma che la competenza è degli Uffici del lavoro. Secondo questo ragionamento parrebbe che i soldi che la ditta Orofino deve spendere non appartengano alla Regione!

Se è vero, come è vero, che l'attuale Giunta ha deciso, in una delle sue prime riunioni, addirittura di fissare il principio secondo il quale gli appaltatori che non rispettano i contratti di lavoro debbano essere esclusi dagli appalti, ben a ragione bisogna escludere dalle gare d'appalto una ditta che non paga gli operai! E' chiaro che gli operai che lavorano presso la ditta Oro-

fino si devono rivolgere all'Ufficio del lavoro per ciò che concerne le vertenze sindacali; però è anche chiaro che l'Assessorato ai lavori pubblici è indirettamente responsabile della violazione delle norme e delle convenzioni sindacali messe in essere da questa ditta. Ecco perchè, ripeto, si può parlare di responsabilità dell'Ufficio del lavoro e del Genio Civile, ma si può parlare anche di responsabilità della Regione. L'Assessorato al lavoro, in particolare, è responsabile del modo con cui, per la costruzione del caseggiato scolastico di Sanluri, vengono impiegati i fondi della Regione.

La ditta Orofino è sulla via del fallimento. Difficilmente potrà eseguire i lavori del caseggiato scolastico di Sanluri nel modo dovuto. Ecco perchè per l'Assessorato ai lavori pubblici si pone il problema di richiamare direttamente la ditta Orofino all'adempimento degli obblighi fissati per essa dal capitolato d'appalto. E se le infrazioni a questi obblighi sono molto gravi l'Assessorato ai lavori pubblici dovrebbe esaminare la possibilità di affidare i lavori del caseggiato scolastico di Sanluri ad un'altra ditta.

Circa la proposta che io ho fatto, su suggerimento degli abitanti di Sanluri, di adibire l'ex ospedale da campo a scuola provvisoria, le notizie in mio possesso non coincidono con quelle che ha fornito l'onorevole Assessore. La spesa per rimettere in sesto le baracche, (ma non si tratta di baracche bensì di caseggiati veri e propri) non dovrebbe superare i 10 milioni. Il Provveditorato alle opere pubbliche, del resto, ha già deciso di riparare l'ex ospedale da campo. Si tratta quindi, non appena avvenute le riparazioni, di adibire immediatamente a scuola i caseggiati. Attualmente, a Sanluri, si fanno tre turni di lezione, onorevole Assessore; e ciò significa che, non per colpa degli insegnanti, ma semplicemente per la carenza d'aule, a Sanluri, praticamente, non si fa scuola.

Concludendo, gradirei, anche per casi analoghi, una maggiore sollecitudine dell'Assessore ai lavori pubblici nel vigilare sulla condotta dei lavori per i quali si spendono i fondi della Regione.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Giunta ha deciso di respingere l'interpellanza Cardia concernente lo stato della Prefettura di Cagliari.

Discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della mozione Frau - Milia - Murretti - Pernis - Giua Elio sull'ammodernamento della rete stradale in Sardegna. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

«Il Consiglio regionale, considerato il crescente disagio in cui viene a trovarsi la circolazione nelle nostre strade ormai inadatte alle nuove esigenze di traffico, il pericolo rappresentato dalla impraticabilità di molte di esse per la mancanza spesso assoluta di manutenzione o per la carreggiata troppo angusta, con conseguenze che tutto il popolo di Sardegna sa, ricordando le innocenti vittime di «Campu Lazari»; ritenuto che, per quanto sia la Sardegna insufficientemente popolata e poco progrediti o quasi inesistenti siano le sue industrie e i suoi commerci, la circolazione ha già assunto un'intensità ormai insostenibile per la troppo povera rete stradale; che nessun concreto provvedimento viene preso dal Governo nazionale in favore di tale situazione; che nessuno stanziamento viene riservato alla Sardegna dei 100 miliardi previsti dal progetto legge Romita per la costruzione di strade e di autostrade in Italia, esprime il parere che il Governo centrale deve provvedere con mezzi adeguati all'allargamento di alcune strade troppo anguste come la Cagliari - Sassari - Portotorres; la Sassari - Alghero; la Olbia - Nuoro; la Olbia - innesto «Carlo Felice»; la Sassari - Tempio - Palau - Olbia; la Cagliari - Iglesias; impegna la Giunta a condurre con la massima urgenza una azione concreta presso il Governo centrale affinché nel piano nazionale di ammodernamento delle reti stradali venga inclusa anche la Sardegna, con uno stanziamento adeguato al-

l'arretratezza delle sue vie di comunicazione».
(36)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Frau per illustrare questa mozione.

FRAU (P.N.M.). Onorevole Presidente, signori consiglieri, nel ripresentare all'attenzione del Consiglio questa mozione abbiamo ritenuto di interpretare la viva preoccupazione e il malcontento delle popolazioni sarde per l'approvazione del disegno di legge di iniziativa del Ministro ai lavori pubblici Romita, malcontento e preoccupazione che si manifestano nonostante le promesse e le giustificazioni fornite dallo stesso Ministro Romita a qualche parlamentare sardo.

Le giustificazioni e le promesse del Ministro si fondano sui soliti luoghi comuni, utili per nascondere le vere intenzioni del Governo centrale nei riguardi della Sardegna, intenzioni purtroppo chiare, che offendono non soltanto il Consiglio regionale, ma anche le nostre popolazioni invano protese nella loro volontà di rinascita.

Il disegno di legge Romita, ignorando le nostre necessità, offende l'Istituto autonomistico, che è sorto a tutela dei nostri diritti e dei nostri interessi, e offende particolarmente voi, colleghi della Democrazia Cristiana, che nel Consiglio regionale avete la massima responsabilità. Il disegno di legge Romita non tiene conto dello stato di disagio delle nostre popolazioni, del nostro tormento, e confida evidentemente nella nostra pazienza, nel nostro ormai proverbiale spirito di rassegnazione. Ed è strano, ma vero, purtroppo, che quando qualcuno dalla Penisola viene qui da noi, e vede le nostre case misere e percorre le nostre strade impraticabili, esprime nei nostri confronti un giudizio che ci offende. Allo stesso modo si configura l'azione del Governo centrale in ordine alle nostre rivendicazioni, ai nostri interessi.

A quanto pare, non si vuole spezzare il rapporto di priorità instaurato tra le diverse regioni; non si vuole, in nessun campo, togliere alla Sardegna i suoi tristi primati. «Zona depressa», si dice della Sardegna. Ricorre così an-

cora l'ormai noto ritornello d'una canzone che non ci deve più commuovere, onorevoli colleghi, se non vogliamo compromettere l'Istituto autonomistico. Noi già immaginiamo quale sarà la vostra risposta alle nostre osservazioni; già immaginiamo quale sarà il vostro atteggiamento nella discussione odierna, signori della Giunta. Ci direte delle assicurazioni del Ministro ai lavori pubblici al senatore Antonio Monni; ci direte della vostra azione presso il Sottosegretario ai lavori pubblici o presso lo stesso Ministro. Vi commuoverete raccontandoci tutto ciò, colleghi della Giunta; ci accuserete di demagogia, d'incomprensione, di insensibilità.

Ma noi oggi dobbiamo esaminare il disegno di legge nei suoi articoli, sottolineandone le parti che ci interessano, commentando quanto in esso è detto a danno dei nostri interessi e dei nostri diritti.

Il disegno di legge Romita è stato presentato al Parlamento il 9 novembre del 1954. La VII Commissione, dopo averlo esaminato ai fini della copertura finanziaria, inserì in esso il provvedimento relativo all'aumento delle tasse automobilistiche, approvato dalla V Commissione del Senato nello stesso novembre 1954. Nella V Commissione, la discussione relativa all'aumento delle tasse automobilistiche, venne sospesa, con l'approvazione dell'ordine del giorno Del Fante, in attesa dell'approvazione da parte del Senato del disegno di legge Romita. In verità, è la prima volta, nella storia d'Italia, che il problema della viabilità viene impostato su un piano nazionale; è la prima volta che il Governo italiano, spinto da particolari necessità, presenta all'attenzione degli Italiani, e raccomanda al Parlamento di approvare un disegno di legge il cui titolo già esprime abbondantemente il contenuto. Nel titolo, infatti, noi leggiamo: «Provvedimenti per la costruzione di autostrade e di strade e modifiche alle tasse automobilistiche». Questo titolo è reso ancor più chiaro da un sottotitolo di questo tenore: «Relativamente alla costruzione di autostrade e di strade per il collegamento rapido fra i grandi centri regionali fra il Nord e il Sud».

Il disegno di legge prevede la esecuzione di lavori per 26.000 chilometri di rete stradale.

Per la esecuzione di tali lavori sono chiamate a collaborare diverse forze economiche: lo Stato interverrà con 100 miliardi; l'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali avrà la facoltà di contrarre mutui e di costruire, per proprio conto, autostrade; i concessionari privati, con concorso statale del 48 per cento, e ancora lo Stato con 20 miliardi provvederanno alla costruzione delle strade statali.

Non occorre una lunga dissertazione per dimostrare come la somma preventivata per la realizzazione delle opere sia modesta e come papà Stato non possa pensare a tutti i suoi figli, soprattutto quando questi vivono lontani. Noi, ora, non sappiamo quale quota raggiungeranno i mutui, quale sarà l'entità dei contributi che andranno ad aggiungersi ai 120 miliardi che lo Stato, esplicitamente, è disposto a spendere. Il Ministro Romita, nell'illustrare il suo disegno, ha precisato che il problema della circolazione automobilistica deve essere esaminato non in relazione al numero delle vetture circolanti, ma in rapporto a quello delle vetture che circoleranno nel futuro. Attualmente, però, pensa di stabilire, per delle ragioni che esaminerò, che la Sardegna non debba essere chiamata a godere dei benefici previsti dal disegno di legge. Nella dichiarazione del Ministro è contenuto il proposito del Governo centrale di tenere, ora e sempre, la Sardegna in uno stato di soggezione, di impedirle ogni progresso, di non credere nel suo avvenire, anzi di non volere la sua rinascita.

Dunque, il problema della circolazione stradale va visto non in relazione al numero delle vetture circolanti, ma in base a quello delle vetture che circoleranno in un prossimo avvenire. Sentite l'importanza della dichiarazione e le conseguenze che ne derivano, onorevoli colleghi. Il Ministro tiene a precisare che il problema delle strade e delle autostrade deve essere studiato in rapporto al volume attuale e allo sviluppo del movimento turistico. Fra le due dichiarazioni non esiste contraddizione. In definitiva si dice che il compimento delle opere stradali si avrà laddove il traffico è più intenso attualmente, e dove esistono possibilità sicure di sviluppo per il futuro.

Le due affermazioni — ripeto — non sono contrastanti, e possono abbondantemente giustificare il principio sostenuto dal Ministro. Ma è dimostrabile ancora una volta che, se è vero che la Sardegna con i suoi problemi non interessò nel passato i vari Governi, oggi si può dire che nulla è cambiato. E' evidente che non si tiene conto assolutamente della nostra sofferenza secolare, del nostro perpetuo stato di abbandono. Lo stesso senatore Monni, che è democristiano, osservò l'ingiustizia perpetrata a danno della nostra terra, e presentò al Senato un ordine del giorno, che mi permetto di leggere nei punti più interessanti. Il senatore Monni così si esprime: «Il Senato, rilevando che nel disegno di legge presentato dal Ministro ai lavori pubblici è previsto lo stanziamento di 100 miliardi per costruzione e per raddoppio di autostrade, e che nessuna parte di questo stanziamento è destinato ai lavori di Sardegna, tenendo presente che la Sardegna ha l'indice più basso di viabilità, in rapporto anche alle regioni meno dotate, e che ciò costituisce gravissimo ostacolo al suo progresso in ogni senso, e che è urgente e doveroso assicurare all'Isola la regolarità e la sicurezza del traffico stradale, poichè l'articolo 1° del disegno di legge prevede altresì la spesa di 20 miliardi da assegnare all'A.N. A.S. per nuove costruzioni di strade statali e per il miglioramento delle strade del Mezzogiorno, e poichè è evidente esigenza di giustizia», eccetera, invita «a concretare nel più breve tempo possibile il programma del completamento organico della rete stradale in Sardegna...»

L'ordine del giorno del senatore Monni è generico; il parlamentare sardo chiede di raccogliere almeno le briciole da portare in Sardegna per far tacere il popolo mai soddisfatto, mai contento, mai pago di tanti stanziamenti, di quelli per il piano di rinascita, di quelli per i piani particolari, dei miliardi per finanziare la costruzione di dighe mastodontiche, di acquedotti e di case minime.

«La Sardegna — dice il Governo — è disseminata di cartelli che indicano la esecuzione di lavori da parte dell'E.T.F.A.S. e della Cassa per il Mezzogiorno e non mostra d'essere soddisfatta». Una importante disamina della situazione delle nostre vie di comunicazione è stata fornita,

qualche tempo fa, dal giornalista Baravelli con un articolo comparso su «Il Giornale d'Italia». L'articolo puntualizza la situazione prendendo lo spunto da una risposta del Ministro ai lavori pubblici, Romita, al senatore Monni. Il giornalista Baravelli interpreta il sentimento di noi tutti, onorevoli colleghi, quando afferma che le cifre, se sono espresse senza termini di paragone, fanno sempre un certo effetto. Il Ministro Romita ha forse contato su questo dato psicologico per farci credere che i tre miliardi sin qui spesi siano una grossa somma. «Per convincersene — dice il giornalista — bisognerebbe conoscere quale è la spesa sostenuta dal Ministero dei lavori pubblici per le strade delle altre regioni d'Italia, e, in particolare, delle regioni meridionali d'Italia».

Il Ministro però non ha fatto questo raffronto nel rispondere al senatore Monni. Noi, comunque, sappiamo quali opere stradali sono state eseguite nel Mezzogiorno d'Italia e constatiamo che queste sono infinitamente superiori a quelle eseguite in Sardegna. Ma, pur senza approfondire questo discorso, che mi porterebbe troppo lontano, posso affermare che la viabilità della Sardegna è la meno curata di tutta l'Italia.

Dinanzi a questa realtà, noi Sardi non possiamo e non dobbiamo assolutamente conservare la nostra inveterata ingenuità. Nessuna giustificazione è possibile trovare nei riguardi dei vari Governi, come non è possibile considerare valida la ragione addotta dal Ministro per escludere la Sardegna dai benefici del suo disegno di legge: essere, cioè, l'Isola poco popolata, ed avere il suo traffico una intensità non sufficiente per giustificare l'applicazione del provvedimento governativo.

Ma era forse intenso il traffico nel 1923, quando fu inaugurata l'ampia autostrada Milano-laghi? In verità, i sentimenti del Governo, nei riguardi della Lombardia, erano, nel 1923, diversi da quelli riservati alla Sardegna. L'autostrada Milano-laghi venne creata per favorire il progresso; dopo la Milano-laghi furono costruite le autostrade Torino-Milano, Milano-Bergamo, Bergamo-Brescia, Padova-Venezia, Firenze-Viareggio, Roma-Ostia, Genova-Serravalle Scrivia, eccetera, tutte di 16 metri

II LEGISLATURA

CCXXIX SEDUTA

29 NOVEMBRE 1955

di larghezza, con curve di raggio superiore ai 300 metri.

A questo punto, onorevoli colleghi, penso sia bene dare uno sguardo d'assieme alla nostra rete stradale e considerare, oltre la sua ampiezza, anche il suo stato. Fondamentalmente la nostra rete è costituita dalla strada nord-sud occidentale, la Carlo Felice, (che risale ai tempi del Regno di Sardegna); dall'orientale sarda, che da Cagliari raggiunge Muravera-Tortolì-Olbia-Tempio e Santa Teresa Gallura; dalla centrale sarda, che, staccandosi dalla Carlo Felice, risale, per Nuoro, sino ad Ozieri; da alcuni allacciamenti trasversali, come quelli per Iglesias e Carbonia, e quello Bosa-Macomer-Nuoro ed Orune.

E' opportuno notare che in Italia sui complessivi 175.000 chilometri di strade dominano le arterie comunali, seguite dalle provinciali, ed infine dalle statali. In Sardegna avviene esattamente il contrario: predominano le strade statali. In tutta Italia, le strade statali raggiungono il 12,6 per cento; nella Sardegna il 30,7 per cento. In tutta Italia, le provinciali raggiungono il 24,6 per cento; in Sardegna, il 41,8 per cento. In tutta Italia, infine, le strade comunali raggiungono il 62,8 per cento; in Sardegna, il 27,5 per cento.

Ho citato questi dati soprattutto per mettere in risalto la cronica povertà delle nostre amministrazioni comunali e provinciali, che si trovano nell'assoluta incapacità economica di assicurare un'adeguata manutenzione delle strade. Sono dei dati di cui il Ministro ai lavori pubblici dovrebbe tener conto nel distribuire gli stanziamenti previsti nel suo disegno di legge; ne dovrebbe tener conto, come ne dovrebbero tener conto tutti i responsabili della cosa pubblica, se si vuole mantenere vivo il senso della giustizia.

Dal 1860 in poi le strade costruite in Sardegna sono state ben poche. Nel 1860, la Sardegna aveva 800 chilometri di strade statali e provinciali; oggi non si raggiungono ancora i 5000 chilometri. Almeno per la metà del loro percorso le strade sarde, per di più, sono in una condizione di transitabilità peggiore di quella riscontrabile per ogni altra regione d'Italia.

Alcuni dati comparativi mettono a nudo la nostra situazione rispetto a quella di alcune altre regioni italiane. La nostra rete stradale si allunga per circa 4.700 chilometri. Ben diversa, dunque, appare la situazione della rete stradale della Lombardia con 20.675 chilometri; del Veneto con 18.857 chilometri; dell'Emilia con 20.443 chilometri; della Toscana con 14.177 chilometri; della Sicilia con 8.619 chilometri.

Ora il Governo evidentemente non ha la minima intenzione di considerare nel futuro noi Sardi come cittadini italiani che godono degli stessi diritti degli abitanti delle altre regioni. Ma, in verità, nemmeno noi, abituati come siamo a vivere nella nostra miseria e nel nostro abbandono, abbiamo mai preteso tanto. Nella lotta che dobbiamo affrontare per affermare i nostri diritti dinanzi a tutta l'Italia, la nostra situazione di inferiorità deve però essere denunciata all'opinione pubblica. Per 1000 chilometri quadrati di superficie territoriale, la Sardegna ha 196 chilometri di strade. Nella provincia di Cagliari esistono 67 chilometri di strade statali, 65 di strade provinciali e 74 di strade comunali per un totale di 206 chilometri. 84 chilometri di strade statali, 75 di strade provinciali e 44 di strade comunali, per un totale di 203 chilometri appartengono alla provincia di Nuoro. 81 chilometri di strade statali, 78 di strade provinciali, 17 di strade comunali, appartengono alla provincia di Sassari. Ancora è importante mettere a raffronto la media di 196 chilometri di strade per 1.000 chilometri quadrati di territorio con quella nazionale, che raggiunge, sempre per 1.000 chilometri quadrati, i 567 chilometri.

Ma tutti questi dati non sono stati presi in considerazione dal Ministro Romita nella compilazione del suo disegno di legge. Il Ministro ha ritenuto, invece, più comodo soffermarsi sui dati che ora vi riferisco, onorevoli colleghi. Cagliari: 275 chilometri di strade per 100.000 abitanti; Nuoro: 545 chilometri, per 100.000 abitanti; Sassari: 367 chilometri, per 100.000 abitanti. «Il resto dell'Italia — afferma il Ministro Romita — ha solamente 356 chilometri (82 di strade statali, 133 di strade provinciali e 352 di strade comunali) per 100.000 abitanti». Co-

II LEGISLATURA

CCXXIX SEDUTA

29 NOVEMBRE 1955

sì, non si è assolutamente preoccupato che la Sardegna potesse essere esclusa dai benefici del suo disegno di legge. Evidentemente, l'onorevole Romita non ha nemmeno pensato che la maggior parte delle strade in Sardegna, di strade ha soltanto il nome. Anche questo dato è da tenere in considerazione, se si vuole usare un criterio di giustizia nei riguardi di tutte le regioni italiane.

Il 7 aprile del 1955 «Il Tempo» pubblicava il risultato di una inchiesta riguardante le nostre comunicazioni. E', questo, un documento che mi pare utile leggere per sommi capi, onorevoli colleghi.

«Abbiamo vagabondato per tutta l'Isola, toccando ora questa ora quella zona, per tentare di descriverne, in linea generale, lo stato di solitudine dovuto spesso alla mancanza, alla insufficienza sempre, della viabilità...». «Abbiamo la persuasione che quanto noi riferiamo sarà sicuramente frutto di una indagine accurata e seria... La inumanità di questa tragedia è nel fatto che, stando le cose, legalmente e amministrativamente parlando, così come stanno oggi, essa non avrà mai fine, se non si prenderà una strada diversa per ottenerne la catararsi di questa immane tragedia e ricominciare una vita nuova. Eccoci, dunque, alla paziente fatica. Ad Ales, le strade in pessimo stato; ad Alghero, solo in parte asfaltate; a Bonorva, pessime; a Bortigiadas, intransitabili; a Bottida, intransitabili; a Palau, nessuna indicazione, ma le esistenti sono senza manutenzione; a Pattada, pessime; a Paulilatino, pessime», e così per tutte le strade di Sardegna. L'inchiesta condotta da «Il Tempo» riguarda, particolarmente, le strade comunali; ma essa fornisce un indice importantissimo, se si tiene presente che le strade comunali raggiungono, in Sardegna, ben 1131 chilometri, e su di esse si svolge buona parte del nostro traffico.

Il Governo centrale — si può obiettare — non può interessarsi delle strade comunali. Ma che dire, allora, delle strade provinciali e delle strade statali? Leggendo «Il Tempo» del 27 aprile, ho appreso una notizia che, in verità, mi ha riempito di speranza. In seconda pagina, un grosso titolo: «Il problema stradale in Ita-

lia dibattuto in una riunione di esperti». Aveva attirato la mia attenzione una dichiarazione pronunciata da uno degli esperti, dall'ingegner Alforte, che si era occupato del volume del traffico e delle direttive del medesimo in Sicilia e in Sardegna. Tra l'altro egli disse che in Sardegna era in corso un progetto, la cui spesa ammontava a 10 miliardi, stanziati dalla Regione Sarda, tendente alla costruzione di nuove strade e al miglioramento di quelle esistenti. Confesso di non aver mai, prima di allora, appreso una simile confortante notizia. Nessuno di noi, però, onorevoli colleghi, ha mai sentito parlare di un così massiccio stanziamento di fondi. E' vero, purtroppo, il contrario: che la Sardegna non è in grado di effettuare un tale stanziamento e che nulla si può fare senza l'intervento dello Stato.

Ma le dichiarazioni dell'ingegner Alforte possono essere state falsate dal cronista. Forse con esse si intendeva dire che la Sardegna verrà chiamata a trarre beneficio dagli interventi della Cassa per il Mezzogiorno, per la costruzione di strade di penetrazione agraria, di strade vicinali. Appare, comunque, strano il fatto che si sia potuto parlare di strade vicinali, di strade di penetrazione agraria (della larghezza di tre metri) in una riunione svolta al salone dell'automobile di Torino, ove si discuteva sulla costruzione di autostrade e sull'ammodernamento delle strade esistenti. A me pare che nel convegno di Torino vi fosse veramente la persuasione che in Sardegna la Regione Sarda avrebbe costruito strade per 10 miliardi.

E' bene, a questo proposito, essere molto chiari. Ben diverso è, infatti, che si esprima da parte dell'Assessore interessato o della Giunta la speranza o il vago desiderio o l'intenzione di predisporre un programma. Ben diversa è la dichiarazione contenuta nel bilancio preventivo che i lavori relativi alle nuove costruzioni di strade o al rammodernamento di queste verranno eseguiti soltanto nell'ipotesi che la Cassa per il Mezzogiorno o il Governo direttamente, intervengano con i loro miliardi. La Giunta ha in animo di chiedere, o la Giunta ha chiesto; ma non è bene illudere il popolo di Sarde-

gna con cifre talvolta gonfiate, che tutti noi sappiamo essere spesso (vedi il bilancio precedente), scusatemi, «fasulle», o almeno ipotetiche. Così facendo, si crea una falsa atmosfera e si provocano dei falsi giudizi da parte delle popolazioni e della stampa della Penisola.

Sta di fatto, comunque, che, nell'importante Convegno di Torino, alla fine del quale si formulò un ordine del giorno riassuntivo sulle esigenze presentate dai numerosi esperti, nulla si disse dello stato pietoso della nostra viabilità. Si parlò soltanto *en passant* dei 10 miliardi.

Molte sono le promesse degli organi centrali; e pare addirittura che il Governo voglia fare dell'ironia sulla situazione. Il popolo di Sardegna pensa che ogni volta che voi andate a Roma, signori della Giunta — è bene dirlo —, ritorniate in Sardegna in istato di euforia per avere ottenuto una concessione verbale, perchè vi è stato rivolto l'invito di presentare un nuovo piano.

Strano destino, questo del nostro Consiglio! Gli Assessorati sono sempre occupati a formulare nuovi piani da presentare entro una certa data, salvo poi a vederseli respingere. Ed intanto passano i mesi, passano gli anni, passano le legislature e la situazione sarda si presenta sempre più drammatica. Le nostre strade (tra le quali la stessa Carlo Felice che è la più curata) sono ormai inadeguate alle esigenze del traffico.

Gli incidenti che vi si verificano ormai non si possono più contare. In un punto della Carlo Felice, sino a poche settimane fa, appoggiata ad un cipresso, vi era una corona. Dinanzi ad essa i passanti sostavano in meditazione, e si soffermavano in accorata preghiera povere famiglie che in quel tratto di strada videro spezzata per sempre la loro felicità.

Meditino i responsabili della cosa pubblica! I caduti di Campu Lazzari, le sette innocenti vittime della strada che hanno avuto stroncata la vita in un attimo, nel momento in cui il loro cuore forse gioiva, pregustando di già l'incontro con i figli e l'abbraccio del consorte, queste vittime che anche nel trapasso alla morte avevano conservato l'ultimo sorriso della vita, sono l'espressione del tragico dramma della viabilità in Sardegna. Tanto sacrificio però non

ha destato l'attenzione degli uomini di Governo. L'A.N.A.S. ha provveduto solo ad allargare di circa quattro o cinque metri il tragico ponte della disgrazia. Quante sono le croci sulla Carlo Felice?

Se percorrete, onorevoli colleghi, la strada che da Sassari conduce a Tempio, a Palau, ad Olbia trovate una quarantina di chilometri di strada asfaltata, ma noterete quanto l'asfalto sia diverso da quello della Carlo Felice o della Sassari-Osilo, costruite alcuni decenni fa. La strada è disseminata di buche. Comunque, percorsi i 40 chilometri di strada asfaltata, siete costretti a rallentare, perchè il fondo stradale diventa accidentatissimo. In previsione della depolverizzazione, la strada, per decine e decine di chilometri, non ha avuto più manutenzione. Strano fatto questo; ingiustificabile addirittura. Come se in attesa che la strada venga resa transitabile, assieme alla manutenzione, si debba sospendere anche il pagamento delle tasse di circolazione!

Un altro fatto che il Ministro Romita non ha considerato per la sua importanza, è quello relativo al traffico ferroviario in Sardegna. E' a tutti noto che le ferrovie sarde trasportano meno passeggeri di quanti — in media — trasportano le ferrovie della Penisola. Le nostre strade ferrate sono in uno stato miserevole. E' impossibile per esempio avventurarsi sulla Macomer-Nuoro o sulla Sassari-Palau. Chi vuole raggiungere Nuoro preferisce percorrere la carrozzabile; ed altrettanto succede per chi deve recarsi a Palau, diretto a La Maddalena. Di conseguenza — è noto — il traffico stradale diviene congestionato.

Il numero dei viaggiatori che si servono dei celeri treni della Penisola rispetto a quello dei viaggiatori che si servono dello stesso mezzo in Sardegna, è, in proporzione, enormemente superiore. Dunque non risponde a un criterio di giustizia l'orientamento seguito dal Ministro ai lavori pubblici, onorevole Romita. E' vero che la densità della popolazione, in Sardegna, è inferiore a quella delle altre regioni italiane, ma è anche vero che la Sardegna, virtualmente, è priva di strade ferrate.

Per tutte queste considerazioni, per tutte que-

ste osservazioni, a noi sembra oltremodo giustificata la nostra protesta, e la nostra richiesta di uno stanziamento adeguato alle inderogabili necessità della viabilità isolana. E' legittimo il nostro diritto a partecipare alle provvidenze previste dal disegno di legge Romita. La Giunta deve sentire la voce dei Sardi ed attuare l'impegno che sicuramente le verrà affidato dal Consiglio. La Giunta, dunque, presenti le nostre richieste alla sempre attrezzatissima, munitissima piazzaforte di Roma. Di battaglie, colleghi della Giunta — non lo neghiamo —, ne avete affrontate; ma è giunta l'ora, per tutti i Sardi, di tirare il bilancio delle vittorie e delle sconfitte. Il popolo di Sardegna è ancora e più che mai travagliato dalla disoccupazione e dalla miseria; l'indice della nostra disoccupazione è il più elevato d'Italia, il tenore di vita delle nostre popolazioni il più basso d'Italia.

Voi della Giunta avete l'obbligo di sentire lo scontento che proviene da ogni contrada della nostra Isola. L'azione delle precedenti Giunte è stata, talvolta, efficace e troppo spesso blanda. Non compromettete anche voi irrimediabilmente l'Istituto autonomistico.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che a partire dalla seduta di domani saranno svolte le interpellanze numero 50 - 64 - 65 - 66 - 67 e le interrogazioni dal numero 342 al numero 419.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Sull'ordine dei lavori ha domandato di parlare l'onorevole Pirastu. Ne ha facoltà.

PIRASTU (P.C.I.). Signor Presidente, ho notato che nell'ordine del giorno di questa tornata non è compreso il progetto di legge nazionale per l'istituzione della quarta provincia, su

cui il Consiglio regionale deve dare il suo parere. Ricordo che era stata presentata da alcuni consiglieri regionali una mozione su questo importante problema. La mozione era stata poi ritirata, proprio perchè la Camera dei deputati aveva chiesto al Consiglio regionale di esprimere il suo parere.

Pertanto mi permetto di chiedere all'onorevole Presidente del Consiglio di porre all'ordine del giorno questo progetto di legge, o, altrimenti, di permettere la discussione della mozione sullo stesso argomento.

PRESIDENTE. Onorevole Pirastu, ella sa che ho dato ripetute assicurazioni a tutti coloro che mi hanno chiesto di mettere in discussione al più presto possibile l'argomento cui ella si è riferito. Il fatto che esso non sia ancora compreso nell'ordine del giorno deriva dalla circostanza che non è ancora pervenuta alla Presidenza la relazione. Non appena questa perverrà alla Presidenza, l'argomento sarà incluso immediatamente all'ordine del giorno.

Ha domandato di parlare l'onorevole Del Rio. Ne ha facoltà.

DEL RIO (D.C.). E' stata poc'anzi data notizia, dall'onorevole Presidente, che domani si avrà lo svolgimento della mia interpellanza numero 67 sulla nomina del consiglio di amministrazione del Banco di Sardegna. Poichè la stampa ha dato notizia in questi giorni dell'avvenuta nomina, ritiro la mia interpellanza.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno domani mattina alle ore 11.

La seduta è tolta alle ore 19 e 40.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1956