

CCXXX SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

MERCOLEDÌ 30 NOVEMBRE 1955**Presidenza del Presidente CORRIAS****indi****del Vicepresidente MURETTI****INDICE**

	Pag.
Assenze per più di cinque giorni	4473
Interrogazioni (Svolgimento):	
MUSIO, Assessore tecnico all'agricoltura e foreste	4474
MARRAS	4474
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	4475
FRAU	4475
Mozione (Annunzio)	4473
Mozione sull'ammodernamento della rete stradale in Sardegna (Continuazione della discussione):	
MARRAS	4476
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	4480
MELIS	4482
PRESIDENTE	4482

La seduta è aperta alle ore 11 e 20.

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 che si sono astenuti dall'intervenire alle sedute del Consiglio per più di cinque giorni consecutivi: Milia, settima assenza; Sotgiu Girolamo, sesta assenza.

Annunzio di mozione.

PRESIDENTE. Si dia annunzio della mozione pervenuta alla Presidenza.

BERNARD, Segretario:

«Mozione Colia - Sanna - Zucca - Asquer - Fiori concernente l'ammodernamento delle ferrovie meridionali sarde ed il licenziamento di 250 lavoratori». (40)

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune interrogazioni. Per prima viene svolta un'interrogazione dell'onorevole Marras all'Assessore all'agricoltura e foreste. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

«Per conoscere se intende intervenire a sanare l'agitazione sviluppatasi tra gli assegnatari del cantiere di San Quirico dell'E.T.F.A.S. con la richiesta che l'Ente di riforma faccia conoscere agli interessati l'ammontare delle somme che sono state loro accreditate per il raccolto di quest'anno e che sia consentito agli assegnatari di utilizzare una parte almeno di queste somme per le necessità familiari e in particolare per saldare i numerosi debiti contratti nel corso dell'annata agraria». (431)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore all'agricoltura e foreste ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

MUSIO, Assessore tecnico all'agricoltura e

foreste. In merito all'interrogazione in esame, comunico che ho posto delle domande all'E.T.F.A.S. per raccogliere i dati per la risposta giacchè la situazione dell'E.T.F.A.S. nei riguardi del controllo regionale è nota.

Dalle risposte pervenute è risultato che tutti gli assegnatari vengono resi edotti delle somme loro accreditate, che risultano registrate sugli appositi libretti fruttiferi. Il risparmio sul raccolto non è obbligatorio. L'E.T.F.A.S. tuttavia fa opera di persuasione per indurre gli assegnatari ad accantonare il necessario per l'acquisto del bestiame. Ancora l'E.T.F.A.S. assicura che l'opera di persuasione per il risparmio svolta dall'Ente ha dato finora ottimi risultati; e sembra che parecchi assegnatari abbiano già potuto pagare il bestiame che hanno ricevuto. Molti assegnatari hanno anche un modesto, ma non trascurabile, peculio di qualche centinaio di migliaia di lire accantonate.

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

MARRAS (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la discussione sul trattamento riservato dall'Ente di riforma agli assegnatari di San Quirico è giunta a proposito. Il malcontento largamente diffuso tra quei lavoratori, infatti, mi risulta si sia manifestato apertamente in questi giorni. Ieri o avant'ieri, gli assegnatari del cantiere di San Quirico mi risulta che non si sono presentati al lavoro: una nuova contestazione è sorta circa i sistemi di cottimo che l'Ente vorrebbe applicare.

L'onorevole Assessore all'agricoltura ha risposto alla mia interrogazione un po' telegraficamente, lasciando insoddisfatti alcuni degli interrogativi che la mia interrogazione poneva. A me risulta che il risparmio sul raccolto non è affatto lasciato alla discrezione dell'assegnatario. Mi risulta invece che a San Quirico, e in molti cantieri dell'Ente di riforma, sono stati lasciati a disposizione dell'assegnatario due quintali di grano per ogni componente del nucleo familiare, mentre tutto il resto, invece, è stato trattenuto forzatamente dall'Ente.

L'agitazione cui si riferisce la mia interroga-

zione era scoppiata proprio per questo motivo: gli assegnatari, pur consentendo al risparmio sul raccolto, chiedevano che una certa aliquota di questo risparmio fosse messa a loro disposizione per i bisogni di carattere familiare. Tant'è vero che l'Ente di riforma questa rivendicazione ha dovuto accogliere e a ciascuno degli assegnatari ha dato dalle 10 alle 15.000 lire prelevate sul risparmio del raccolto.

Noi non siamo contrari al risparmio da parte degli assegnatari; comprendiamo che uno sforzo deve essere fatto per garantire le scorte alle loro famiglie. Però bisogna pure che vi sia una contropartita. Gli assegnatari sono a conoscenza che i loro risparmi vengono segnati sul libretto; ma risulta all'onorevole Assessore all'agricoltura che i libretti li possiede l'Ente di riforma? L'Ente di riforma comunica solo a fine campagna, e molte volte con parecchie settimane di ritardo, le cifre segnate sui libretti.

Da questi piccoli rilievi sui quali i dirigenti dell'Ente non hanno dato chiarimenti, nasce l'esigenza, già sottolineata in molti documenti politici di diverse parti, del controllo della Regione sull'E.T.F.A.S. Questa esigenza è sorta persino dall'ultimo congresso provinciale della Democrazia Cristiana. Una polemica si è svolta recentemente tra il senatore democristiano Monni e l'ex Assessore all'agricoltura, onorevole Casu. Da questa polemica è risultato che le condizioni per il passaggio del controllo sugli Enti di riforma alla Regione sono oggi particolarmente favorevoli.

Si tratta di un problema grosso per una azione efficace da parte della Regione nel settore dell'agricoltura; eppure non si riesce ancora concretamente ad affrontarlo. Comunque gli episodi che io ho denunciato pongono — ripeto — l'esigenza del controllo della Regione sullo E.T.F.A.S.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione rivolta dall'onorevole Frau all'Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

«Per sapere se è a conoscenza delle condizioni della strada che da Olbia porta ad Arzache-

II LEGISLATURA

CCXXX SEDUTA

30 NOVEMBRE 1955

na e Palau. Questa arteria è la principale e la unica che attraversa quella zona. Essa è percorsa da tutti i mezzi che arrivano non solo alle tre località su menzionate, ma anche da quelli diretti da San Pantaleo a Santa Teresa Gallura e a La Maddalena. Senza contare che su essa convergono tutte le popolazioni delle frazioni e degli stazzi disseminati ai lati del tragitto. La manutenzione che ad essa è stata riservata in tutti questi anni, essendo stata insufficiente e inadatta, non l'ha salvata dalla rovina. Pietre appuntite emergono molto sovente accompagnate da infinite buche e da scoscendimenti. Impossibile descrivere lo stato di disagio di tutti coloro che vi si avventurano. Inutile dire che il trasporto merci in una strada così accidentata incide sul costo delle merci in misura maggiore di quanto non lo sia per altre zone. Il logorìo delle macchine è quanto mai rapido; numerosi gli incidenti, ed alcuni, purtroppo, mortali. Gli appelli delle popolazioni interessate e della stampa, le proteste di tutti coloro che si sono serviti della strada, hanno lasciato gli organi competenti indifferenti. Molte strade in Sardegna sono intransitabili, ma termine di raffronto rimane la strada in questione, costituendo essa un punto massimo di abbandono e di trascuratezza. La Columbus ha ritirato dalla linea i suoi autopullmann, la Sita, la Scia e le Strade Ferrate minacciano di fare altrettanto. Vivissimo è perciò lo sconforto, giustificatissima la disapprovazione di tutte le popolazioni che convergono sulla importante arteria. Il sottoscritto interroga l'Assessore circa le intenzioni, in proposito, del suo Ufficio. La presente ha carattere di massima urgenza». (451)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai trasporti, viabilità e turismo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. La strada a favore della quale l'onorevole interrogante chiede l'interessamento della Regione appartiene a quelle strade non ancora classificate delle quali, per la manutenzione, si occupano gli uffici del Genio civile.

Il Genio civile conosce le condizioni della strada Olbia - Arzachena - Palau, condizioni che sono francamente deprecabili.

E' vero che la «Columbus» ha ritirato i suoi autopullmann da questa strada; il motivo di questa decisione, però, non è l'impraticabilità della strada. Questo sosteneva, in verità, la società «Columbus», ma da un sopralluogo effettuato dall'Ispettorato per la Motorizzazione Civile è risultato invece che la strada è praticabile, tanto che la concessione della «Columbus» non è stata sospesa, come questa società richiedeva, ma è stata addirittura revocata. Tuttavia — come dicevo — le condizioni della strada sono, di fatto, deprecabili.

Il Genio civile cura la manutenzione della strada come può, cioè male, dati gli scarsi mezzi a disposizione. Mi risulta che sono stati già trattati con manto bituminoso quattro chilometri, da Arzachena verso Olbia, mentre altri quattro chilometri, da Olbia verso Arzachena, secondo quanto si apprende da fonti ufficiali, devono essere ugualmente trattati con manto bituminoso.

Circa la classificazione della strada, la Regione ha già chiesto che venga inclusa fra le strade statali; e, in adesione a questa richiesta, si è pronunciato il Provveditorato alle opere pubbliche. Prima che una decisione al riguardo sia conosciuta o sia presa, non pare opportuno alla Regione intervenire per la sistemazione della strada, perchè, fra l'altro, la spesa sarebbe notevole, 200 milioni circa.

Si attende quindi che una decisione sia presa dagli organi responsabili. Nel caso che alla classificazione non si possa giungere entro un tempo assai breve, prendo impegno di esaminare con ogni benevolenza la possibilità di includere, almeno per un tratto, la sistemazione della strada in oggetto nel programma del prossimo anno finanziario.

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

FRAU (P.N.M.). Ringrazio l'onorevole Assessore della risposta, che si presta ad alcune considerazioni.

Le delucidazioni fornitemi sono, in realtà, esatte. Sta di fatto, però, che nonostante tutte le belle parole lo stato della strada Olbia - Arzachena - Palau rimane sempre quello che è. Percorrere quella strada significa correre il rischio di non arrivare a destinazione; in alcuni tratti è indispensabile addirittura fermare la corsa della macchina, aggirare gli ostacoli e riprendere lentamente il cammino. Non vi è automezzo che impieghi meno di tre quarti d'ora o di un'ora per percorrere 24 chilometri. E ciò non per le numerose curve, ma soprattutto per l'accidentalità, per la impraticabilità della strada, per le mille e mille buche disseminate lungo il tragitto.

Belle parole le sue, onorevole Gardu! Sta di fatto che della strada Olbia - Arzachena - Palau si devono servire 26.000 abitanti della zona. Se vogliamo recarci a La Maddalena dobbiamo percorrere quella strada; se dobbiamo recarci ad Arzachena dobbiamo percorrere quella strada. Su di essa gravita una miriade di frazioni e di case di campagna.

Io penso che la Regione debba assolutamente intervenire con mezzi adeguati perchè ancora qualche chilometro di strada venga asfaltato, contribuendo così a dar lavoro alle povere popolazioni della zona. Se si fa eccezione per qualche cantiere di lavoro, per qualche cantiere-scuola, in quella zona della quale si parla da anni, della quale si parla sempre, nulla quasi viene fatto.

Io, dunque, mi dichiaro non soddisfatto della risposta dell'onorevole Assessore; l'onorevole Assessore dovrebbe dimostrare per questa arteria, anche se tanto lontana da Cagliari, maggiore interessamento. Confidando nella sua nota sensibilità, io chiedo oggi all'onorevole Gardu di soccorrere una popolazione che non fruisce di un'altra via di comunicazione se non quella Olbia - Arzachena - Palau. Di conseguenza, nel dichiararmi insoddisfatto della risposta, comunico che presenterò una interpellanza sullo stesso argomento.

Continuazione della discussione di mozione.

PRESIDENTE. Continua la discussione della mozione Frau - Milia - Muretti - Pernis -

Giua Elio, sull'ammodernamento della rete stradale in Sardegna. E' iscritto a parlare l'onorevole Marras. Ne ha facoltà.

MARRAS (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la mozione sull'ammodernamento della rete stradale in Sardegna è stata presentata con un certo ritardo, esattamente in data 19 aprile 1955, per una efficace possibilità di intervento da parte degli organi regionali. Comunque era il meno che si potesse fare: la mozione veniva presentata nel momento in cui un grosso torto stava per essere consumato ai danni della Sardegna. Infatti, proprio nell'aprile di questo anno la legge Romita sulle autostrade veniva approvata.

Più grave però mi sembra il ritardo con cui la mozione viene in discussione al Consiglio. Sono trascorsi sei mesi dalla data della sua presentazione, e l'attualità del problema, che era legata a una legge in discussione al Parlamento, ne risulta stemperata. (Così, d'altronde, è capitato anche per la discussione sui piani speciali).

Io ritengo che il rinviare la discussione delle mozioni di mese in mese, di semestre in semestre, faccia perdere molta della loro attualità e della loro efficacia. Per ciò che particolarmente riguarda il problema dell'ammodernamento delle strade in Sardegna, in questo momento, come avvenne per la discussione sui piani speciali, la partecipazione dell'opinione pubblica, col peso che essa può avere, non è più viva come lo era nella primavera scorsa. Comunque utile e proficua si può presentare la discussione odierna, se il Consiglio saprà indicare alla Giunta e all'Assessorato competente una efficiente politica stradale nel settore della viabilità.

Il collega Frau, attraverso l'eloquenza delle cifre, ha messo in risalto la situazione di arretratezza, di squilibrio, esistente fra la nostra regione e altre regioni d'Italia. Vieni fatto di chiedersi fino a che punto le diverse Giunte regionali, in sei anni di attività, si siano rese conto della intollerabile, insostenibile situazione della viabilità in Sardegna, come hanno studiato questo problema, come lo hanno prospettato

II LEGISLATURA

CCXXX SEDUTA

30 NOVEMBRE 1955

agli organismi ministeriali. Vien fatto di chiedersi quali reazioni abbiano provocato nelle varie Giunte determinati fatti quale, ad esempio, quello dell'esclusione della nostra Isola dal piano presentato dal Ministro Romita.

Mi sembra che non sia utile ora ricordare come l'inattività del Governo regionale ebbe quasi a provocare la esclusione della provincia di Cagliari dal piano di nuove strade predisposto da parte della Cassa per il Mezzogiorno. E fu proprio la nostra parte politica, il nostro Gruppo, a sollevare questo problema e ad ottenere, anche se in ritardo, un intervento dell'onorevole Crespellani che garantì la erogazione dei miliardi già stanziati per la provincia di Cagliari per la costruzione di nuove strade. Ma poi in seguito come si è espressa la iniziativa della Giunta in questo settore?

Ieri l'onorevole Frau, riportando, se non erro, un passo di un giornale, accennava a certe iniziative un po' vaghe della Giunta regionale. A me sembra di ricordare invece che un'iniziativa specifica ci fu; nel Consiglio regionale a suo tempo fu distribuito un disegno di legge per la costruzione di strade per un valore di 10 miliardi, attraverso una operazione finanziaria a pagamento ritardato. Era un'iniziativa della Giunta Corrias; ed ora, a parte il problema dell'operazione finanziaria, che lasciava certi settori del Consiglio perplessi, c'è da chiedersi che se ne è fatto di quella iniziativa, se è stata ritirata, oppure se la Giunta intende portarla avanti. Io spero che, nel corso del suo intervento, l'Assessore ai trasporti risponda a questi interrogativi.

Questa mi sembra l'unica iniziativa che, in sei anni, l'Amministrazione regionale ha preso nel settore della viabilità: una iniziativa ancora confinata nel campo del divenire. Molto scalpore, invece, negli ultimi mesi e particolarmente dopo l'avvento alla Presidenza del Consiglio dell'onorevole Segni, ha destato il problema dei trasporti con la Penisola; e nell'ansia di risolvere il grave problema, la questione dei trasporti interni, della viabilità regionale è passata un po' in second'ordine. Ben giunge pertanto, a mio giudizio, la discussione sulla mozione dei colleghi monarchici.

Il problema della viabilità interna ha riflessi economici e sociali relevantissimi. Certe volte si è portati a pensare, da parte di certa opinione pubblica superficiale, che il problema delle strade e della viabilità possa interessare esclusivamente chi lavora nel settore dei trasporti e i proprietari di autoveicoli. In realtà, ad approfondire il problema si ricava che non c'è cittadino, non c'è consumatore, non c'è lavoratore che non finisca per pagare, direttamente o indirettamente, i danni che provoca l'arretratezza della nostra viabilità. Ho esaminato recentemente uno studio fatto dalle Camere di Commercio sarde, nel quale viene esaminato il costo medio a chilometro del trasporto merci in Sardegna. A parte, evidentemente, alcune condizioni obiettive di inferiorità (insularità della Sardegna eccetera) risulta che nell'Isola il costo medio a chilometro delle merci trasportate su automezzi è di lire 153,74, mentre in tutta la Penisola è di sole lire 115,75. Il trasporto di una tonnellata di merci in Sardegna, per chilometro, costa circa 40 lire in più.

Ora la causa fondamentale di questo più elevato costo è da attribuirsi, come risulta dallo studio da me compulsato, alla viabilità insufficiente, al cattivo stato e alla cattiva manutenzione delle strade. Così il consumatore sardo, gli operai, i braccianti, gli impiegati, vengono ad essere gravati nell'acquisto di merci dalla differenza enorme che passa tra il costo dei trasporti sulla Penisola e il costo dei trasporti in Sardegna.

La viabilità ordinaria è in Sardegna insufficiente; e poichè le reti ferroviarie sono scarse e toccano esclusivamente alcuni dei centri più importanti, è chiaro quale importanza assumano i trasporti su strada ai fini dell'approvvigionamento ordinario di merci da parte dei nostri Comuni. Ed il problema si allarga ancora se dai dati citati dall'onorevole Frau si ricavano alcune conclusioni che mettono in rilievo l'arretratezza e la gravità della situazione della nostra Isola.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MURETTI.

(Segue MARRAS). Onorevoli colleghi, facciamo un confronto tra l'Emilia e la Sarde-

II LEGISLATURA

CCXXX SEDUTA

30 NOVEMBRE 1955

gna, avvertendo che, data la diversa situazione delle due regioni, si tratta di un confronto limite. In Emilia, per raggiungere una rotabile ordinaria da qualunque punto della regione si deve, in media, percorrere chilometri 1,07; in Sardegna invece, per raggiungere una rotabile, è necessario percorrere 5,17 chilometri. In sostanza, per raggiungere una rotabile i nostri contadini, i nostri pastori, i nostri agricoltori, i nostri commercianti devono percorrere 5 chilometri di sentieri, di viottoli di campagna intransitabili; e ciò incide notevolmente sulla economia della nostra Isola, che è legata alle grandi estensioni senza strade, a mezzi di trasporto ancora rudimentali, come il carro agricolo e gli altri mezzi tradizionali.

Questi pochi dati che ho fornito, secondo me servono da soli a mettere in rilievo come il problema della viabilità e dell'ampliamento della rete stradale abbiano degli aspetti sociali ed economici di enorme rilievo. E' grave, a mio giudizio, la responsabilità del Governo centrale e delle classi dirigenti sarde che hanno sino a questo momento diretto le Amministrazioni provinciali e comunali. Grave appare questa responsabilità se si esaminano poche cifre circa l'incremento della viabilità nella Penisola, in Sicilia e in Sardegna.

La nostra Isola, dal 1910 al 1950, ha visto passare la sua rete stradale da 4572 a 4701 chilometri. In 40 anni si è avuto un incremento di 129 chilometri. In Sicilia, invece, l'incremento è stato ben superiore: dai 7780 chilometri del 1910, si è passati agli 8619 del 1950: un incremento di quasi mille chilometri. Nell'Italia settentrionale e centrale si è passati da 105.000 chilometri del 1910 ai 131.000 chilometri del 1950: un incremento di 26.000 chilometri. Queste cifre, tradotte in percentuali, dicono che in Sardegna l'incremento è stato del 2,8 per cento, in Sicilia del 10,8 per cento, nell'Italia settentrionale e centrale del 20,4 per cento.

In questa situazione grave — come dicevo — è la responsabilità dello Stato, del Governo, delle Amministrazioni pubbliche che non hanno dato al problema della viabilità, nei decenni trascorsi, una giusta impostazione. Sulla spe-

reguazione esistente fra le diverse regioni d'Italia, onorevoli colleghi, devono basarsi le nostre rivendicazioni, la nostra richiesta di solidarietà, di riparazione all'incomprensione e all'ingiustizia che nel passato sono state riservate alla nostra Isola. Come si pone il problema oggi? La posizione dello Stato, a mio giudizio, è stata bene illustrata ieri nell'intervento dell'onorevole Frau: essa si esprime nelle affermazioni del Ministro ai lavori pubblici Romita, in risposta alle rivendicazioni, alle richieste, alle proteste dei parlamentari sardi.

Sembrerebbe, a leggere le dichiarazioni del Ministro Romita e le relazioni che accompagnano il suo progetto di legge, che lo sviluppo delle strade in Sardegna, allo stato attuale dei traffici, della circolazione automobilistica, delle prospettive possa considerarsi soddisfacente. Inoltre, per quanto non espressi, si trovano nelle dichiarazioni ministeriali orientamenti di questo genere: in Sardegna c'è la Cassa per il Mezzogiorno che opera, in Sardegna c'è la Regione: l'intervento dello Stato, dunque, necessariamente non può essere dello stesso rilievo di quello valido per altre regioni d'Italia. Al massimo — si legge in tali dichiarazioni — il Ministro sarebbe favorevole alla ripartizione dei 20 miliardi stanziati per la costruzione delle strade nel Mezzogiorno d'Italia.

Ora, io non so quanti di questi 20 miliardi potranno giungere in Sardegna; e non so neppure se l'onorevole Assessore ai trasporti sia in grado di dire quale orientamento il Ministero ha adottato a questo proposito. Il fatto è, caro Frau, che quello di cui ci occupiamo non è il primo stanziamento del Ministero dei lavori pubblici per rammodernare ed estendere la rete stradale del Mezzogiorno d'Italia. Stanziamenti di questo genere, negli ultimi anni, sono stati predisposti dal Ministero dei lavori pubblici. Uno, in particolare, è stato predisposto in concomitanza coll'istituzione della Cassa per il Mezzogiorno, nel 1950, per un ammontare, abbastanza rilevante, di 70 miliardi, da spendere in 10 annualità. E' proprio sulla base di questo stanziamento che era stato assicurato (e la stampa ne aveva dato notizia) che la rete stradale sarda statale e particolarmente la Carlo

II LEGISLATURA

CCXXX SEDUTA

30 NOVEMBRE 1955

Felice sarebbe stata rinnovata allargando la sua carreggiata. Sono passati gli anni e le condizioni della Carlo Felice continuano a rimanere quelle del 1950.

Le promesse non sono cosa nuova; e anche quando si realizzano, talvolta, assumono tutto l'aspetto di una beffa. Abbiamo sentito, non molto tempo fa, un onorevole Sottosegretario sardo, le cui opinioni hanno un peso notevole presso il Ministero dei trasporti, l'onorevole Mannironi, assicurare che, non so quante automotrici, completamente nuove, avrebbero rinnovato i servizi ferroviari sardi. Le automotrici sono arrivate e molti di noi, onorevoli colleghi, ci hanno viaggiato. Ma se rivolgessimo per curiosità qualche domanda al personale ferroviario, apprenderemmo che non si tratta assolutamente di automotrici nuove, bensì di mezzi che portano impressa la data di costruzione 1942-1943-1945 e sono stati semplicemente rammodernati, revisionati, riverniciati e mandati in Sardegna.

I criteri che hanno spinto il Ministero dei lavori pubblici ad assumere la nota posizione nei confronti della nostra Isola, per quanto riguarda la utilizzazione delle somme stanziare per legge, sono senz'altro da respingere. Le considerazioni basate sulla speculazione o sull'attuale volume dei traffici, negli studi sulla viabilità sono state già da tempo largamente respinte e superate. Oggi si afferma che sono le nuove strade ad incrementare il traffico; ed oggi si può constatare come la Francia, che, se si fosse attenuta a programmi basati sulla popolazione e sull'intensità del traffico, sarebbe rimasta una Nazione più arretrata dell'Italia, dal punto di vista della viabilità, sia oggi uno dei Paesi più avanzati in Europa e nel mondo. La Francia conta oggi su una larga rete stradale, non solo statale, ma anche comunale, provinciale e vicinale. Pur non essendo un Paese con una popolazione tra le più rilevanti, la Francia è al terzo posto nel mondo come percentuale di circolazione di autoveicoli rispetto alla popolazione. La percentuale francese è quasi doppia di quella dell'Italia, che pure ha una industria automobilistica qualificata all'interno e all'estero.

Non sono accettabili i criteri seguiti dal Ministero dei lavori pubblici e tanto meno sono accettabili i criteri che in Sardegna seguono altri organismi. Che cosa fa la Cassa per il Mezzogiorno in Sardegna per la viabilità? Chiunque si può documentare largamente sulla pubblicazione ufficiale della Cassa. Indicativa a questo proposito è una nota del direttore generale del settore, dell'ingegner Grassini, che recentemente ha avuto occasione di visitare la Sardegna. La Cassa per il Mezzogiorno, in Sardegna, per quanto riguarda la costruzione di nuove strade, nei 12 anni della sua attività, prevede una spesa di 4 miliardi per la costruzione di 249 chilometri di strada. In Sardegna, pertanto, in base a questo intervento, in 12 anni avremmo 249 chilometri di strade nuove; questo in una regione che — come è stato dimostrato — ha la più bassa percentuale di sviluppo stradale. Per ciò che attiene alla riparazione e all'ampliamento delle strade esistenti, come è noto, la Cassa per il Mezzogiorno ha impostato un'attività per asfaltarne alcune provinciali. Ma in 12 anni che cosa farà la Cassa per il Mezzogiorno in questo settore? I suoi programmi prevedono la depolverizzazione di 1.079 chilometri di strade provinciali sui 2.000 attualmente rientranti in questa categoria. In sostanza, in 12 anni, solamente metà delle strade provinciali avranno quella patina di asfalto che le rende discretamente transitabili. E se si volessero ricavare delle percentuali si vedrebbe come quelle relative agli interventi della Cassa per il Mezzogiorno in Sardegna siano più basse di quelle relative agli stessi interventi in altre regioni.

Io ritengo, senza esagerazione, di poter affermare che, allo scopo di riportare, per ciò che concerne la viabilità, la nostra Isola alle condizioni del Centro e del Meridione d'Italia è necessario costruire in Sardegna, nei prossimi anni, almeno 3.000 chilometri di strade. Non sembra esagerata questa cifra, onorevoli colleghi. Dicevo poc'anzi che la Sardegna conta su 4.701 chilometri di strade statali, comunali e provinciali, mentre la Sicilia ne ha 8.619, quasi il doppio; e la Sicilia è una regione che, se supera notevolmente la Sardegna come popolazione, ha una superficie di poco superiore a quella sarda.

I nuovi programmi, prevedono la costruzione di 249 chilometri di strade e di 650 chilometri di strade di bonifica, cioè non sempre utilizzabili per il traffico ordinario, da parte della Cassa per il Mezzogiorno. Pertanto ammettendo che tutti i suoi programmi vengano portati ad attuazione, la Cassa per il Mezzogiorno darà alla Sardegna, in 12 anni, 899 chilometri di strade nuove, comprendendo in esse le strade di bonifica. C'è da presumere che in questo modo si possa risolvere il problema della viabilità? O che venga almeno affrontato?

Vedete, onorevoli colleghi: l'esclusione della nostra Isola dal programma delle autostrade potrebbe portare taluno, forse anche taluno della nostra parte politica, che si intrattiene molto più volentieri su altri problemi, a pensare che le autostrade in Sardegna attualmente non siano indispensabili. Io non sono di questo parere. Ritengo che vi siano ormai in Sardegna alcuni tratti stradali che, per l'intensità del traffico e per ragioni economiche, possano assumere la fisionomia dell'autostrada. Cito come esempio il tratto di strada Cagliari-Quartu. Sono solo sette chilometri, le cui condizioni sono purtroppo note. Questo tratto di strada batte tutti i primati degli incidenti stradali nella nostra Provincia. Nel 1954, sulla Cagliari-Quartu si sono avuti sette incidenti mortali; persino una macchina della Regione, se non erro, è stata al centro di uno di questi incidenti. Le condizioni della Cagliari-Quartu (i ponti in particolare sono troppo stretti) sono tali da non consentire un agevole e sicuro svolgimento del traffico.

Ma gli esempi potrebbero essere tanti, si potrebbe parlare della Sassari-Alghero, della Sassari-Portotorres, della Carbonia-Sant'Antioco.

Legato al problema delle autostrade è quello delle strade turistiche. La Cassa per il Mezzogiorno, evidentemente in polemica con gli orientamenti della Giunta e dell'Assessorato regionale al turismo, non crede alle possibilità di valorizzazione turistiche della nostra Isola, e stanZIA nei suoi bilanci decennali solo 195 milioni per le strade turistiche della Sardegna. L'onorevole Gardu mi insegna che una strada

nuova viene a costare sui 16-18 milioni a chilometro...

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Da 20 a 21 milioni a chilometro.

MARRAS (P.C.I.). D'accordo, onorevole Gardu. Con 195 milioni, in dieci anni, la Cassa può dunque costruire circa nove chilometri di strade turistiche. L'insufficienza di questi stanziamenti, del resto, è apparsa chiara alla precedente Giunta. Tant'è che l'onorevole Masia, allora Assessore al turismo, presentò a suo tempo un piano speciale per la costruzione di strade turistiche. Esso comprendeva la strada litoranea Cagliari-Poetto, per la valorizzazione della zona di Calamosca, che poteva poi collegarsi direttamente alla strada di Villasimius, e la strada da Oristano alla spiaggia di San Giovanni, che non solo ha un'importanza turistica ed archeologica rilevante, ma valorizza economicamente tutta un'immensa zona. Ora non si sa quale fine abbia fatto questo piano speciale. Quale è l'atteggiamento, la posizione del nuovo Assessore nei confronti di questo piano?

In Sardegna si pone anche il problema delle strade di penetrazione, cioè di quelle strade attualmente inesistenti, che si dovrebbero aprire attraverso migliaia e migliaia di ettari incolti, e che valorizzerebbero immense plaghe oggi del tutto abbandonate. Una strada di penetrazione è, per esempio, quella Dolianova-San Nicolò Gerrei, strada da decenni progettata, che aprirebbe enormi possibilità allo sfruttamento, di una vasta zona oggi incolta. Tale è anche la strada Cagliari-Santadi, che, inerpicandosi attraverso la miniera di San Leone, valorizza tutta la parte sud-occidentale dell'Isola, ricca di riserve minerarie anche inesplorate, ma che si presentano di enorme valore dopo i recenti studi e le ricerche compiute dalla Ferromin.

La Regione, nel settore della viabilità, che cosa ha fatto in questi ultimi anni? A me sembra che per la mancanza di una linea politica, nel settore della viabilità gli interventi regionali siano stati, in gran parte, di scarso inte-

resse, basati com'erano sui cantieri di lavoro. Per la mancanza di piani organici sono state iniziate delle strade di collegamento, piccoli tracciati di evidente interesse comunale, che poi non sono state portate a compimento. Un esercizio dopo l'altro si dimenticano le opere iniziate che così rimangono inutilizzate.

Lo comprendo: coi cantieri di lavoro fondamentalmente si tende ad occupare una certa aliquota di manodopera. Ma ciò non deve impedire che le opere iniziate coi cantieri debbano essere portate a compimento. Ho presentato, a suo tempo, una interrogazione sulla strada Quartu-Marina e l'onorevole Assessore ai lavori pubblici (allora era l'onorevole Murgia) mi diede assicurazione che la strada sarebbe stata completata per questa estate. Recentemente, però, ho letto sui giornali che il completamento di questa strada è stato assunto da non so quale altro organo ministeriale. Un altro esempio: con un cantiere di lavoro si inizia una strada fra Villaurbana e Oristano, la strada di Florissi, se ne traccia qualche chilometro e poi si abbandona tutto. E quando si richiede un cantiere di lavoro per completare quell'opera, l'onorevole Gardu, si sente rispondere dall'Assessorato al lavoro che risulta — non so da quale informazione — che questa strada dovrebbe diventare provinciale, e quindi dovrebbe essere finanziata dalla Cassa per il Mezzogiorno.

Nel settore della viabilità la Regione non segue una giusta politica. Onorevoli colleghi, pretendere che le nostre Amministrazioni provinciali o le nostre Amministrazioni comunali possano risolvere il problema della viabilità, è porsi al di fuori della realtà. Le Amministrazioni provinciali hanno, fra i loro compiti istitutivi, la manutenzione, ed eventualmente, l'allargamento della rete stradale. Ecco quanto possono stanziare le nostre Amministrazioni provinciali: quella di Cagliari, nel bilancio del '49, ha stanziato 155 milioni, che, ripartiti per le strade di sua competenza, danno la possibilità di spendere, ogni anno, 207 mila lire a chilometro. Quando pensiamo che i lavori di bitumazione richiasti ogni cinque anni, comportano una spesa di 600.000 lire a chilometro; quan-

do pensiamo che i cantonieri pesano sul bilancio dell'Amministrazione provinciale per 100 mila lire a chilometro, ci rendiamo conto in quale misura le nostre Amministrazioni provinciali possono migliorare la rete stradale di loro competenza! Avverrà adesso che molte di quelle strade che vengono depolverizzate con i contributi della Cassa per il Mezzogiorno, salvo quelle che non sono passate all'A.N.A.S., tra uno, due o tre anni ridiventeranno intransitabili.

Avviandomi alle conclusioni, voglio sollevare un problema: è utile, ai fini del potenziamento della nostra rete stradale conservare ancora la suddivisione tradizionale delle strade statali, provinciali e comunali? O non è da ritenere, invece, che per svolgere una più efficiente politica in questo settore, sia necessario rivedere questa suddivisione? Questo problema, del resto, si pone anche in campo nazionale.

Per la nostra Regione Autonoma, a mio giudizio, il problema è attuale; i nostri Comuni non possono provvedere alla manutenzione delle strade di collegamento; non riescono a far bene neanche la manutenzione delle strade interne: immaginiamo se possono provvedere a quella delle strade di collegamento! E non si risolverebbe il problema quando una parte delle strade comunali passasse alle Amministrazioni provinciali. Non è un problema di forma, bensì di sostanza, in quanto dalla diversa catalogazione delle strade dipenderà il tipo di intervento per esse necessario.

Intanto, in primo luogo, a mio giudizio, è indispensabile il passaggio di tutte le strade comunali, intercomunali, direi, per esprimermi meglio, alla competenza di altri organi che non siano i Comuni. Si era affacciato, altre volte, in quest'aula, se non erro, il criterio delle strade regionali, criterio che comportava, naturalmente, determinati impegni per l'Amministrazione regionale. E' in grado oggi la Giunta di dire qual'è il suo orientamento?

Io mi sono soffermato particolarmente sulla viabilità minore; perchè il problema della viabilità statale è stato ampiamente trattato dall'onorevole Frau. Si tratta di problemi sociali, onorevole Gardu; io non so come si possa mai

riuscire, senza una efficiente rete di strade, a portare un po' di civiltà in decine di Comuni della nostra Isola che giacciono nell'isolamento più assoluto. E' stato mai lei a Ruinas, a Samugheo, a Villaverde, ad Aidomaggiore? Una volta arrivati a questi paesi, non si sa più dove andare; pare finisca il mondo. *(Interruzioni)* Si tratta di togliere dall'isolamento questi nostri Comuni e di portarvi un po' di civiltà, e con la civiltà un po' di benessere.

L'Amministrazione regionale, in questi ultimi mesi, ha mostrato di avere molto a cuore le iniziative legate ai piani speciali. Ma si può predisporre un piano particolare per la viabilità? C'è qualcosa di pronto in questo settore? La Commissione per il Piano di rinascita quale attenzione ha dedicato a questo problema? Quali assicurazioni lo Stato ha dato per il finanziamento? Di quali strumenti si serve l'Assessorato ai trasporti?

Io voglio richiamare l'attenzione del Consiglio e della Giunta sull'iniziativa legislativa che fu a suo tempo sviluppata in Val d'Aosta. Come è noto (molti onorevoli colleghi probabilmente sono stati in questa Regione Autonoma durante l'estate) in Val d'Aosta il carburante costa molto meno che in qualunque altra parte della Penisola. In Val d'Aosta le strade hanno una grande pendenza e per questo lo Stato ha accettato di ridurre i suoi aggravi sul carburante. In Sardegna, invece, vi sono poche macchine in circolazione, e il Ministero dei lavori pubblici vuole addirittura non potenziare la rete stradale. Oggi, in Val d'Aosta si compra, come è noto, la benzina, invece che a 114 lire il litro, come in Sardegna, mi pare a 73 o 77 lire.

La nostra Regione, onorevoli colleghi, dovrebbe emanare una legge analoga a quella della Val d'Aosta. Del resto, qualcosa del genere è stato fatto in Sardegna con l'approvazione della legge per l'esonero, per i carburanti di uso industriale, da determinati oneri fiscali. Questa legge non è stata rinviata dal Governo. Non vedo, dunque, perchè, onorevoli colleghi, il nostro coraggio e il nostro slancio non possano spingerci sino ad approvare una legge analoga a quella della Val d'Aosta.

La civiltà cammina con le strade — è stato

detto —; ma per la costruzione di nuove strade, in Sardegna è necessario rompere il monopolio della terra. Ognuno di noi, onorevoli colleghi, sa bene che le strade ferrate, le strade statali, hanno seguito in Sardegna un capriccioso tracciato perchè l'ignavia, l'inerzia, l'arretratezza di molti dei nostri proprietari terrieri si sono opposte a che i tracciati fossero meno tortuosi. Ancora oggi, se lo Stato e la Regione non si serviranno di tutti i mezzi a loro disposizione potranno verificarsi inconvenienti di questo genere.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Melis. Ne ha facoltà.

MELIS (P.S.d'A.). Vorrei pregare l'onorevole Presidente, di concedermi cinque minuti per riordinare alcune carte che ho potuto avere soltanto qualche minuto fa dagli uffici competenti.

PRESIDENTE. D'accordo, onorevole Melis.

(La seduta, sospesa alle ore 12 e 25, viene ripresa alle ore 12 e 35).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Melis.

MELIS (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, nessuno, in quest'aula, io credo, può fondatamente svalutare o sottovalutare l'importanza dei problemi cui si riferisce la mozione che andiamo discutendo, se è vero, come è ovviamente vero, che uno sviluppo organico ed efficiente delle comunicazioni, sia interne che esterne, è premessa indispensabile e condizione prima e fondamentale per lo sviluppo economico e per il progresso civile di un Paese.

La Sardegna, a parità di percorsi chilometrici, ha già al suo passivo l'onere delle comunicazioni marittime con tariffe di gran lunga superiori a quelle dei servizi di trasporto messi a disposizione delle altre regioni italiane. Come se ciò non bastasse essa sopporta permanentemente una condizione di assoluta inferiorità rispetto a tutte le altre regioni d'Italia anche nel settore delle comunicazioni stradali interne.

Il fenomeno è antico e trova la sua radice nelle condizioni di servitù coloniale in cui l'Isola è

stata tenuta dalle varie dominazioni che si sono succedute nella storia. Per una terra considerata zona di sfruttamento da cui prelevare merci e materie prime a beneficio dei dominatori — e tali furono Fenici e Romani, Arabi e Spagnoli, e, ahimè!, Piemontesi ed Italiani fino al più recente passato — sono sufficienti le poche strade di interesse militare e quelle attraverso le quali possono attingersi le risorse più pregiate, simili alle carovaniere su cui attraverso i deserti si convogliano in taluni mercati obbligati le merci delle genti di colore.

Per avere conferma di una tale amara verità basta seguire i tracciati delle strade di maggiore rilievo e i percorsi delle reti ferroviarie, sia statali che secondarie, in Sardegna. Essi si snodano attraverso desolate solitudini, sfuggendo i centri abitati, senza considerazione alcuna delle risorse in atto e di quelle potenziali da valorizzare nelle varie zone, nonchè dei costi dei trasporti da eseguire, fungendo prevalentemente da arterie di raccolta e di convogliamento delle merci dell'interno verso i pochi porti, relativamente attrezzati, di cui l'Isola è stata dotata.

Certo: anche questa è una funzione essenziale della strada, ma non è la sola: la strada raggiunge il deserto, dove sono le risorse potenziali da sfruttare e lo popola e lo trasforma. Vi sorge il villaggio, l'azienda agricola o pastorale, la miniera, lo stabilimento industriale. Tutto l'ambiente risulta vivificato, sollecitato e potenziato le iniziative, accresciuto il lavoro, esaltato il tono economico generale delle popolazioni. Senza la strada il deserto rimane deserto; e le sue risorse potenziali trovano uno sfruttamento lento e difficile con redditi sproporzionati al lavoro ed all'impiego dei capitali.

Nitti, nell'indagare le cause dell'arretratezza economica del Sud rispetto al Nord d'Italia, riscontra che fra esse è da annoverare l'ineguale distribuzione delle spese dello Stato fra le varie regioni d'Italia; e ricercando le origini della concentrazione industriale determinatasi nel Nord dopo l'unità, documenta ampiamente quanto, al formarsi dei capitali di investimento nelle industrie, abbiano contribuito gli appalti delle grandi opere stradali e ferroviarie disposte in quelle regioni dallo Stato nel primo quaranten-

nio del regno. La realizzazione di tali opere doveva, per naturale conseguenza, portare alla più intensa valorizzazione di tutte le risorse locali, alla modificazione dei traffici, all'espansione dei mercati e dei consumi e, in definitiva, alla sempre crescente prosperità economica delle popolazioni.

In realtà non occorre essere dei politici o degli economisti per intendere tutto ciò. Indubbiamente, da un secolo a questa parte, anche la Sardegna ha fatto dei passi in avanti; ma quanto essi siano stati lenti, in senso assoluto e comparativamente, ha documentato ieri, con abbondanza di particolari e di cifre, l'onorevole Frau. Egli ha però dimenticato — mi consenta questo rilievo — di dire che da epoca di molto anteriore all'Unità, sin dal 1720, la pesante responsabilità del troppo lento progredire economico, civile e sociale del popolo sardo spetta ai Governi delle loro maestà sabaude, verso le quali egli e la sua parte politica professano gratitudine e giurano fedeltà indefettibile in nome ed in rappresentanza del popolo sardo.

La democrazia repubblicana certamente ha dimostrato maggiore sensibilità verso il problema meridionale, entro il quale si inquadra, con caratteristiche spiccatamente e marcatamente proprie, anche il problema sardo. Ma se andiamo al di là delle apparenze, al di là delle amplificazioni verbali, il distacco fra le condizioni generali, economiche e sociali e civili delle popolazioni del Sud e delle Isole e quelle del Nord, a tutt'oggi, non solo non è diminuito, ma può ritenersi ragionevolmente addirittura aumentato. Ricostruite, ammodernate, accresciute le attrezzature industriali con un imponente impiego di mezzi pubblici e secondo le linee tradizionali della politica industriale italiana (concentrazione intensiva in determinate regioni, esasperato protezionismo doganale, imposizioni fiscali prevalentemente a carattere indiretto sui consumi anzichè sui redditi) la politica di investimenti promossa nel Sud d'Italia ha trovato e trova quasi esclusivamente nelle industrie del Nord le grandi fornitrici delle merci e dei prodotti, dalle rotaie ferroviarie ai tubi degli acquedotti, dalle locomotive agli autotreni, dal tombino di cemento armato ai laminati e ai profilati d'acciaio, in una pa-

II LEGISLATURA

CCXXX SEDUTA

30 NOVEMBRE 1955

rola a tutta la vasta gamma delle produzioni meccanosiderurgiche, per non parlare di quelle tessili e chimiche, pur esse di fondamentale importanza e rilievo.

Si tratta, evidentemente, di una concentrazione colossale, mai vista nel passato, di capitali e di conseguenti redditi realizzati nell'ultimo decennio, entro i limitati confini di ristrettissime zone del nostro Paese; di un formidabile incremento di ricchezze malamente distribuite dal punto di vista della giustizia sociale, di un incremento capace, nelle mani di quegli imprenditori che hanno realizzato il drenaggio e l'accumulo di ricchezze, di promuovere ulteriori incrementi con sempre maggiore, se pure parziale, beneficio delle popolazioni e delle regioni in cui esso si è innaturalmente compiuto. Il parco trattori dell'E.T.F.A.S., ad esempio, ha certamente contribuito con il lavoro degli uomini al dissodamento della Nurra o della Piana di Castiadas (verranno anche qui i frutti, lenti e graduati come sempre in agricoltura), ma intanto ha trasferito alla Fiat o alla Breda, a pronti contanti, una buona parte di quei milioni della Cassa per il Mezzogiorno che figurano spesi in Sardegna.

Le grandi dighe del Flumendosa offriranno, in un avvenire che speriamo prossimo, larghe possibilità di trasformazione alle piane del Campidano e, intanto, forniscono salari alle maestranze che le costruiscono; ma gli utili dei grandi appalti emigrano attraverso le imprese «continentali» verso altri lidi, ad alimentare iniziative e ad accrescere il benessere in altre plaghe. Ecco perchè il ritmo di progresso rimane ancor oggi più lento in Sardegna che altrove, e perchè gli stanziamenti, consacrati al Sud e all'Isola in misura senza dubbio assai maggiore che in passato, continuano a produrre effetti di gran lunga inferiori al volume e al valore assoluto delle cifre stanziolate.

Tutto ciò era necessario sommariamente dire per rispondere a quanti, ora con annoiata, ora con sdegnata sufficienza, replicano alle nostre querele con la presunta eloquenza delle cifre. Le cifre in sè non significano nulla; esse acquistano valore quando siano interpretate correttamente, poste a raffronto e, soprattutto, rappor-

tate all'ambiente ed ai bisogni cui debbono sopperire. Quand'anche fosse avvenuto — e non è avvenuto — che la Sardegna avesse ricevuto, per un determinato settore, stanziamenti superiori a quelli di questa o di quell'altra regione, resta sempre da considerare qual'era il punto di partenza, la situazione base in cui si trovava la Sardegna rispetto a quelle altre regioni.

In tema di strade, la situazione della Sardegna è poco diversa da quella di un paese coloniale. Queste parole, esattamente nella formulazione che io ho or ora riportato, si trovano consacrate nella relazione della Commissione ministeriale per lo studio del piano regolatore delle ferrovie, pubblicata dal Poligrafico dello Stato a cura del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. E non si riferiscono ad un secolo o a mezzo secolo fa: la pubblicazione alla quale mi riporto ha la data del 1953. Questo è il punto di partenza per noi! Eloquenti dati statistici sono stati richiamati ed interpretati da chi mi ha preceduto in questa discussione, e si riferiscono alla estensione assoluta e alla densità relativa della rete stradale in Sardegna: poche strade, percorsi irrazionali, spesso assurdi, anche sul piano strettamente tecnico, larghezza e curve ancora limitate alle esigenze della trazione animale, intere plaghe non servite, tutto il sistema impostato al di fuori e contro l'accesso al mare, esattamente all'inverso di quanto avviene in tutti i Paesi del mondo, percentuale chilometrica di bitumatura di almeno un terzo inferiore alla media nazionale. E, per fortuna, in questo ultimo settore è intervenuta la Cassa per il Mezzogiorno, portando al 61 per cento complessivo il nostro indice di pavimentazione protetta rispetto all'80 per cento della media nazionale, ma anche rispetto al 99 per cento dell'Umbria, al 91 per cento del Veneto, al 94 per cento dell'Emilia!

Il Governo dell'onorevole Segni, attraverso il suo Ministro ai lavori pubblici, ha ritenuto di opporre vittoriosamente agli argomenti di un senatore sardo — che lamentava l'esclusione della Sardegna dal piano stradale dei 120 miliardi — il fatto che per ogni 100.000 abitanti la Provincia di Cagliari ha 255 chilometri di strade, la Provincia di Sassari 367, la Provincia di

II LEGISLATURA

CCXXX SEDUTA

30 NOVEMBRE 1955

Nuoro 545, contro una media nazionale, sempre per ogni 100.000 abitanti, pari a 356 chilometri. Questo può essere vero, ed è un discorso che si è sentito fare altre volte per altri problemi; ma che un argomento del genere sia portato contro di noi da un Ministro, mentre il Presidente del Consiglio è un sardo, rappresenta, oserei dire, un'irrisione. Prescindendo dalla circostanza opportunamente ricordata dall'onorevole Frau, per cui le percentuali del Ministro Romita non tengono conto della ridotta estensione della rete ferroviaria in Sardegna, e della quasi nessuna efficienza di gran parte di essa in confronto a quella delle altre regioni, resta preminente il fatto che la scarsa densità della popolazione nell'Isola è essa stessa conseguenza delle disastrose condizioni generali dell'ambiente, cosicchè l'appoggiare su di essa l'indirizzo della politica governativa verso la Sardegna, significa, in sostanza, cristallizzare una situazione profondamente ingiusta di cui i Governi italiani portano intera la responsabilità e la colpa, e che la storia ha condannato e condanna senza riserve.

Con una simile politica la Sardegna continuerà a rimanere spopolata. Non sarà sufficiente che l'indice di incremento medio della popolazione sarda, riferito al quinquennio 1935 - 1939 sia del 13,7 su ogni 1.000 abitanti, contro l'1,1 per 1.000 del Piemonte o il 2,1 per 1.000 della Liguria. L'Isola, nonchè promuovere l'insediamento di popolazioni dall'esterno, come sognava il proponente di un'ardita legge per il popolamento della Sardegna, miseramente naufragata, continuerà a vedere i suoi figli emigrare in altre contrade del territorio nazionale o all'estero: in Australia, in Belgio, o dovunque sia possibile assicurarsi un tozzo di pane. Questo è quanto sta avvenendo drammaticamente in questi anni di massicci interventi, come ben sa l'onorevole Filigheddu, che è il direttore regionale dell'ufficio del lavoro, e che deve quotidianamente, e con profonda sua pena, scegliere i privilegiati da autorizzare alla emigrazione.

La Sardegna può raddoppiare o triplicare la sua popolazione, e spostare così, a proprio vantaggio, le statistiche dell'onorevole Romita, so-

lo se lo Stato adempia ai suoi doveri e rispetti i suoi impegni. Uno di tali impegni, che per le ragioni che ho detto deve considerarsi fondamentale, riguarda le strade. L'incremento della motorizzazione in Sardegna, nell'ultimo decennio, è percentualmente fra i più alti d'Italia; ciò sebbene l'esercizio degli autotrasporti, proprio per l'irrazionale distribuzione e struttura e per le pessime condizioni di gran parte della rete stradale in Sardegna, risulti sensibilmente più oneroso che in Italia. Il costo chilometrico di esercizio di un automezzo pesante in Sardegna è calcolato in lire 153,74 contro le 115,65 della media nazionale. La sola usura delle gomme grava su tale costo per lire 32,70 in Sardegna contro lire 18,70 della media nazionale. Eloquentemente denuncia, questa, delle condizioni delle nostre strade rispetto a quelle del restante territorio nazionale!

Ciò non pertanto, paghiamo lubrificanti e carburanti allo stesso prezzo degli altri utenti italiani, e ci apprestiamo a sopportare anche gli annunciati inasprimenti, fiscali senza una pur legittima discriminazione. Se questa, onorevoli colleghi, è la situazione quale risulta dai dati e dalle considerazioni or ora riferite, così come risulta dalle altre considerazioni ed altri dati che chi mi ha preceduto ha fornito, è perfettamente giustificato l'atteggiamento fermo di protesta e di rivendicazione che il Consiglio — mi auguro — starà per assumere al termine di questa discussione per porre ancora una volta di fronte alle sue responsabilità il Governo centrale. Giustissima l'osservazione già fatta da altri secondo la quale non vale portare a scarico delle responsabilità governative le medie percentuali delle strade comunali e provinciali esistenti in Sardegna rapportate alle altre regioni; anche questa è, semmai, una denuncia della arretratezza generale nella quale si è dibattuta, attraverso i secoli e più accentuatamente negli ultimi due secoli, la Sardegna rispetto al restante territorio nazionale.

La costruzione e la manutenzione di una strada, supportabili e possibili ad altre Amministrazioni comunali e provinciali in altre plaghe d'Italia, sono state sempre e sono tuttora precluse alle Amministrazioni comunali e pro-

vinciali della Sardegna per l'insufficienza, per l'incapacità contributiva degli abitanti afflitti in gran parte da una povertà che non trova riscontro altrove. La Giunta, della quale io ho avuto l'onore di far parte, sin dal primo annuncio di una programmazione di ampio respiro nel settore stradale da parte del Governo centrale, si preoccupò di porre nel dovuto rilievo la situazione della Sardegna nel quadro generale della Nazione. L'annuncio, dirò così, ufficiale di questo intervento massiccio — è la parola di moda —, che lo Stato intendeva operare nel settore delle strade, fu fornito personalmente dal Ministro Romita alla conferenza del traffico e della circolazione di Stresa nell'ottobre del 1954. A quella conferenza fu presente la Regione Sarda nella persona dell'Assessore ai trasporti e nella rappresentanza di enti provinciali, di enti comunali, di enti del turismo e dell'Automobile Club. Io portai, senza riserve, in un ambiente che era dominato manifestamente dai grandi interessi, dai grandi gruppi finanziari del Nord, le rivendicazioni della Sardegna.

Quando si elaborò la mozione conclusiva dei lavori e tutta l'impostazione del discorso del Ministro, e di quelli dei maggiori esponenti degli enti ed organismi partecipanti alla conferenza, si rivelò tale da portare fatalmente allo sbocco di questo impegno grandioso dello Stato nel settore stradale verso le autostrade e comunque verso il potenziamento delle zone a più alta concentrazione di movimento motorizzato, il rappresentante della Regione Sarda solidalmente con altri rappresentanti qualificati delle regioni meridionali contrastò questa impostazione e ottenne che nella mozione conclusiva del convegno venisse inserito il concetto della distribuzione razionale non discriminata delle spese dello Stato nel settore delle strade con particolare riferimento alle esigenze del Mezzogiorno e delle Isole.

Vi leggerò, onorevoli colleghi, soltanto alcuni passi di quella mozione conclusiva, che porta fra le altre la firma dell'Assessore ai trasporti della Regione Sarda.

«L'Assemblea dell'undicesima conferenza del traffico e della circolazione di Stresa, udita la

relazione ufficiale e la relazione seguita, ritenuto che il problema stradale, sia per quanto attiene alle strade ordinarie che alle altre strade, va considerato sul piano nazionale senza discriminazione tra Nord e Sud, con eguale comprensione della necessità di tutte le regioni e col proposito di attuazione paritaria nello spazio e nel tempo, tenendosi conto non soltanto delle necessità derivanti dalle attuali congestioni di traffico, ma anche delle necessità di intervenire per la redenzione sociale e civile delle popolazioni dove vi è stata una storica negligenza nel provvedere...» (l'accento polemico contenuto in questo passo io credo non sfugga a nessuno, così come penso non sfugga ad alcuno la paternità della dizione che è stata qui inserita), «... fa voti perchè si dia immediato inizio alla esecuzione dei lavori razionalmente e proporzionalmente inquadrati nel piano nazionale».

Il nostro problema, il problema sardo delle comunicazioni acquistò in quella conferenza un rilievo tutto particolare anche in ordine all'altro settore delle comunicazioni marittime; ed è con vera soddisfazione che in quella conferenza, noi della Regione Sarda, vedemmo portata al voto e approvata all'unanimità l'unica mozione che non fosse a carattere generale: quella riguardante i traffici marittimi della Sardegna. Nessun'altra mozione concernente problemi particolari fu portata al voto.

Questo ho voluto ricordare, sia per attestare come il problema fosse dalla Giunta di allora visto con sensibilità e con la consapevolezza della urgenza di ovviare a impostazioni errate, sia anche per far rilevare come un'assemblea quale quella di Stresa giunse, attraverso la documentazione di uno stato di fatto, a concordare sulle esigenze prospettate dalle popolazioni del Sud e delle Isole attraverso i loro rappresentanti. Oltre a ciò, io debbo ricordare che la medesima Giunta, ispirandosi al contenuto di queste mozioni, elaborò un piano di opere stradali che sottopose all'esame della competente Commissione ministeriale per il piano regolatore delle ferrovie e delle strade in Italia presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. L'argomento fu ripetutamente trattato dalla

Giunta; e in una seduta del 14 aprile 1955 esso fu portato a Roma, alla Commissione ministeriale che dovrebbe elaborare i dati provenienti dalla periferia per giungere alla determinazione completa del programma governativo delle strade.

In quella occasione si poneva come esigenza assoluta, come programma immediato, all'attenzione del Governo l'ampliamento della sede stradale e la sistemazione dei tronchi già esistenti, la statizzazione di determinate sezioni di strade attualmente provinciali, e, infine, la costruzione di nuovi tronchi stradali. La prima esigenza prospettata era quella di creare la saldatura di un anello stradale periferico, che seguisse le coste dell'Isola, e di trasversali di congiungimento attraverso le zone di maggiori potenziali risorse di varia natura, agricole, tecniche, industriali, così da salvare attraverso un sistema organico di ampio respiro ed efficienza le varie piaghe dell'Isola.

Congiuntamente a questo, vi era il programma di ampliamento, ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria. Potrei legervi la serie delle proposte che, deliberate dalla Giunta, furono portate all'esame della Commissione ministeriale. Ma non è improbabile che di questo argomento abbia ad occuparsi l'onorevole Assessore ai trasporti. Ciò a dimostrare come la Regione abbia fatto valere le esigenze e rivendicati i diritti della Sardegna.

Io ora mi auguro che l'onorevole Assessore ai trasporti sia in condizioni di dirci quale sviluppo successivamente abbia avuto questa pratica, quali concretamente siano stati i risultati dell'azione che la precedente Giunta non ha potuto condurre più avanti della semplice formulazione programmatica. Soprattutto io mi auguro che dalla discussione odierna si possa giungere alla formulazione di un voto che ribadisca i concetti generali, le impostazioni di principio, le concrete richieste che in ordine al problema della viabilità la Regione ha il diritto di esprimere. Mi auguro che sia possibile alla Giunta esprimere un parere che realizzi un minimo di indipendenza rispetto alle impostazioni che il Governo sembra preannunziare; e dico «sembra» per adoperare un'espressione molto ottimistica. Se la Giunta esprimerà tale parere, ad essa non mancherà la solidarietà del Consiglio.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 17 e 30.

La seduta è tolta alle ore 13 e 10.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1956