

**CCXXXI SEDUTA**

(POMERIDIANA)

**MERCOLEDÌ 30 NOVEMBRE 1955**Presidenza del Presidente **CORRIAS****INDICE****Interrogazioni (Svolgimento):**

|                                                                                                              |                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| COSTA, Assessore all'industria, commercio e rinascita                                                        | 4489-4490-4493      |
| PRESIDENTE                                                                                                   | 4489-4492           |
| COLIA                                                                                                        | 4491                |
| IBBA                                                                                                         | 4492                |
| COVACIVICH                                                                                                   | 4493                |
| <b>Mozione sull'ammodernamento della rete stradale in Sardegna (Continuazione e fine della discussione):</b> |                     |
| AZZENA                                                                                                       | 4493                |
| MELIS                                                                                                        | 4495-4500-4501-4503 |
| ZUCCA                                                                                                        | 4495                |
| ASQUER                                                                                                       | 4495                |
| CREPELLANI                                                                                                   | 4496-4497           |
| SERRA                                                                                                        | 4498                |
| GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo                                                           | 4499                |
| FRAU                                                                                                         | 4503                |
| PRESIDENTE                                                                                                   | 4504                |

Pag.

**BERNARD, Segretario:**

«Per conoscere: a) quali provvedimenti l'Ufficio Distrettuale delle Miniere di Iglesias ha ritenuto opportuno prendere nei confronti dei dirigenti la Miniera di San Giovanni, appartenente al gruppo Pertusola, per l'infortunio avvenuto il 16 aprile alle ore 15, nel quale il giovanissimo operaio Giuseppe Grassi ha lasciato la vita; b) quale azione l'Assessorato ha svolto sino ad oggi per fare affrettare la emanazione del nuovo Regolamento di polizia mineraria. La interrogazione ha il carattere della massima urgenza». (366)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Assessore all'industria e commercio ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**COSTA (D.C.), Assessore all'industria, commercio e rinascita.** Desidero far presente che potrei rispondere contemporaneamente anche all'interrogazione numero 377 rivoltami dall'onorevole Ibba.

**PRESIDENTE.** D'accordo. Si dia lettura di questa interrogazione.

**BERNARD, Segretario:**

«Ultimamente, nel corso di circa 20 giorni, sono avvenuti 5 infortuni mortali nelle miniere di Monteponi — Rosas — San Giovanni, ed in

*La seduta è aperta alle ore 17 e 50.*

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

**Svolgimento di interrogazioni.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune interrogazioni.

Per prima viene svolta un'interrogazione urgente dell'onorevole Colia all'Assessore all'industria e commercio. Se ne dia lettura.

ultimo quelli di Nebida nelle miniere della S.A. P.E.Z. il 30 ultimo scorso. E' naturale che un simile stato di cose desti motivi di seria preoccupazione nei lavoratori ed un senso di allarme nella opinione pubblica. Vi sono stati infortuni mortali ed altri di tale gravità che lasciano i sopravvissuti minorati completamente o notevolmente nella loro capacità lavorativa. Le ragioni e le conseguenze degli infortuni che si susseguono a così breve distanza di tempo l'uno dall'altro stanno ad indicare che le cause non si debbono solo ricercare nelle deficienze delle misure protettive o nella insufficienza della vigilanza nell'applicazione dei regolamenti anti-infortunistici, ma anche in altri settori quali quelli delle condizioni soggettive determinate dal sistema produttivo. Chiedo pertanto agli onorevoli Assessori al lavoro e all'industria di conoscere in quale misura intendono intervenire per accertare le cause e cosa si propongono di fare al fine di riportare, sui luoghi di lavoro, la serenità nello spirito dei lavoratori». (377)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore all'industria e commercio ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

COSTA (D.C.), *Assessore all'industria, commercio e rinascita*. La causa dell'infortunio verificatosi il quattro aprile 1955 nella miniera di Monteponi è da ricercarsi in un errore di manovra da parte del locomotorista infortunato, il quale, anziché fermare il convoglio alla giusta distanza dal «palchetto», ha proseguito per distrazione la corsa urtando contro la prima traversa e cadendo al suolo.

Il secondo incidente — sempre mortale —, a «Sa Marchesa Rosas» il 18 aprile 1955, è avvenuto durante il brillamento di una «volata». Terminata la perforazione per i fori di mina, alla fronte dell'avanzamento, tutte le operazioni di caricamento dei fori e di messa a fuoco della volata sono state eseguite dal capo-sciolta, equivalente al sorvegliante, e dal capo-squadra, cioè da personale pienamente qualificato per tali operazioni, alle quali provvedono generalmente nelle altre miniere i «carichini» o i minatori stessi. I due operai infortunati sono

stati trovati rispettivamente a 22 e a 27 metri dal fronte di avanzamento. Sui loro corpi non sono state riscontrate ferite; il medico ha diagnosticato la morte istantanea e presumibilmente per grave commozione viscerale originata da un'onda di urto provocata dalla partenza delle mine.

Una prova fatta su uno spezzone di miccia di centimetri 120, il residuo di quella impiegata per la volata, e scelta dallo stesso pretore, ha dato una combustione regolare. La fiammata al capo opposto è avvenuta dopo 160 secondi, (per un metro sarebbero occorsi 139 secondi) cioè più lentamente del solito. Qualsiasi conclusione al riguardo non può, per mancanza di testimoni, che ricalcare formule dubitative. La più probabile causa della disgrazia è la permanenza degli infortunati alla fronte di sparo, oltre il limite tollerabile e senza averne avuto la percezione. La partenza delle volate ha colto gli infortunati di sorpresa, a una distanza ravvicinata; il decesso sarebbe stato provocato, secondo il referto medico, dall'effetto dinamico dell'esplosione. L'esplosione di qualche mina è stata anticipata dal borraggio troppo compresso o da più rapida combustione, rispetto al tempo normale, dello spezzone di miccia.

L'incidente mortale avvenuto nella miniera di San Giovanni, il 16 aprile 1955, è simile a quello avvenuto a Nebida. Si è accertato che l'operaio infortunato è montato sulla gabbia insieme a del materiale, cosa espressamente vietata, come chiaramente specifica un apposito cartello visibile presso l'apertura del pozzo; inoltre, si è accertato che l'operaio ha trascurato di chiudere i cancelletti della gabbia, omissione che ha permesso la sua proiezione fuori dalla gabbia stessa. Ancora: avendo caricato sulla gabbia un'asta di tre metri, sporgente dal cielo della gabbia stessa, l'operaio non ha assicurato l'asta alla fune in modo da impedire l'oscillazione, come prescritto. Come risulta dalla dichiarazione firmata dal capo squadra Bilanciar-di, l'operaio infortunato aveva avuto l'ordine di attenderlo prima di salire sulla gabbia per recarsi al posto di lavoro; egli, invece, forse per troppo zelo, vi saliva solo. Pertanto, è da concludere che la responsabilità dell'accaduto è da attribuirsi allo stesso infortunato.

## II LEGISLATURA

## CCXXXI SEDUTA

30 NOVEMBRE 1955

Voglio parlare ora dell'incidente avvenuto a Nebida il 30 aprile 1955. Il trasporto del materiale viene effettuato, per ordine della direzione, negli ascensori senza la presenza del personale, il quale, invece, deve attendere fuori della gabbia al carico e allo scarico. L'incidente ha rivelato che nella stessa gabbia dove era stato caricato del materiale avevano preso posto due operai incaricati della sistemazione del legname. La gabbia, dopo l'incidente, è stata trovata con la sbarra che serve per la protezione delle persone e del materiale alzata, anziché abbassata come doveva essere. L'infortunio non sarebbe avvenuto se gli operai non avessero contravvenuto alle disposizioni della direzione prendendo posto nella gabbia insieme con il materiale ed omettendo di abbassare la sbarra di sicurezza.

Comunque, i tre primi infortuni si sono verificati per avere gli operai contravvenuto alle disposizioni che regolano il lavoro in miniera o per distrazione; uno per una inesplicabile fatalità su cui è difficile pronunziarsi perchè non si hanno elementi sufficienti di giudizio.

Circa il richiamo fatto dall'onorevole Colia, al punto b) della sua interrogazione, è necessario premettere che la questione investe un fondamentale aspetto delle competenze della Regione in materia mineraria, su cui i pareri sono discordi e che pertanto è bene esaminare attentamente. In sede nazionale, da più anni si parla del nuovo regolamento di polizia mineraria; ed anzi è da dire che anche un rappresentante della Regione ha partecipato ai lavori preparatori di tale regolamento. Da oltre un anno, però, i lavori sono fermi e l'Amministrazione regionale, per ovvii motivi, non può sollecitare un provvedimento che può ritenere di sua competenza.

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

**COLIA (P.S.I.).** Onorevole Assessore all'industria, io devo dichiararmi senz'altro insoddisfatto della sua risposta. Gli omicidi bianchi continuano nelle miniere sarde; devo dichiarare che talvolta io stesso mi trovo a disagio nel presentare delle interrogazioni alle quali so che

verrà data una risposta con molto ritardo e senza tener conto della realtà.

L'episodio di San Giovanni può essere appieno compreso soltanto da chi ha una certa dimestichezza con le miniere. L'infortunio cui si riferisce la mia interrogazione si è svolto a questo modo: si è mandato un operaio ad eseguire dei lavori specializzati senza la dovuta sorveglianza del cosiddetto caporale di *taquet*: si trattava di caricare su una gabbia delle travi, operazione che soltanto un caporale di *taquet* poteva compiere. Durante la ascesa, una trave è andata a toccare il *taquet* e, facendo leva, ha mandato fuori dalla gabbia l'operaio, il quale è precipitato sul fondo ed è morto.

Quando mi si dice, onorevole Assessore, che tutto ciò è dovuto ad un errore di manovra, io devo proprio dire che lei non si è reso conto della gravità dell'incidente. Vi sono, onorevole Assessore, specifiche responsabilità dell'azienda, la quale doveva attenersi al regolamento di polizia mineraria. Determinati lavori non possono eseguirsi senza una accurata sorveglianza. Non di un errore di manovra si tratta, dunque, ma di una grave inadempienza da parte della azienda. Ma, ogniqualvolta si verificano infortuni, l'Ufficio delle miniere fa di tutto per scagionare da ogni responsabilità i direttori delle miniere.

Potrei parlare ancora di altri infortuni. A Masua, or non è molto, si manda un operaio a vuotare una tramoggia. A fianco della tramoggia che egli va svuotando ce n'è un'altra piena; si rompe l'intercapedine e l'operaio muore anegato. L'episodio venne denunziato sulla stampa, ma l'Ufficio delle miniere ha in tutti i modi cercato di eliminare le responsabilità della azienda, anche se gli operai da molto tempo avevano avvisato che la parete in legno che separava le tramogge era marcia e doveva essere cambiata.

Per ciò che concerne il secondo punto della mia interrogazione, devo dire che del nuovo regolamento di polizia mineraria in quest'aula si parla da sei o sette anni. L'ingegnere Mario Carta, che per tanto tempo ha retto l'Assessorato all'industria, ha costantemente affermato che il regolamento stava per essere varato. Ella, onorevole Costa, oggi dice che i lavori della

Commissione sono fermi da oltre un anno. Io, ora, voglio ricordare che in Sicilia si sono rotti gli indugi ed il Governo regionale ha emanato un apposito regolamento minerario per quanto attiene il settore degli zolfi. Si faccia altrettanto in Sardegna per quanto riguarda il settore metallifero, come si è fatto già da tempo per quanto riguarda il settore carbonifero!

Io invito l'Assessore all'industria e commercio a redigere un regolamento, sia pure a carattere provvisorio, che possa regolare le condizioni di lavoro nel bacino metallifero.

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

**IBBA (P.C.I.).** Pensavo, poichè riguarda lo stesso problema, che oggi, assieme alla interrogazione numero 377 dovesse svolgersi anche la interrogazione numero 424. In effetti, però, la risposta a quest'ultima interrogazione non sarebbe stata diversa da quella testè data dall'onorevole Costa. Sulla grave situazione infortunistica esistente nelle miniere sarde ho spesso presentato delle interrogazioni, per mettere in rilievo il pericolo cui vanno quotidianamente incontro tanti lavoratori.

A mio giudizio, questa situazione non è solo determinata dalla mancanza di mezzi protettivi, ma — ed è un problema sociale — dalla ricerca di un sempre maggiore profitto da parte degli imprenditori: si tenta di aumentare la produzione in condizioni di scarsa sicurezza nelle operazioni di lavoro. A ciò deve aggiungersi che l'operaio non lavora con animo tranquillo, perchè spesso viene minacciato ora di sanzioni disciplinari, ora di licenziamento.

Il problema degli infortuni nelle miniere va dunque visto non solo alla luce della tecnica previdenziale, ma anche alla luce di una efficace azione politica. Non v'è dubbio però, onorevoli colleghi, che, se noi ci limitiamo, come è avvenuto oggi all'onorevole Assessore all'industria, a leggere un rapporto stilato interessatamente da una determinata parte, ben poco possiamo realizzare.

La Giunta dovrebbe esaminare le condizioni di lavoro delle nostre miniere e delle nostre imprese edili. In esse si attuano forme di super-

sfruttamento che minacciano direttamente la salute dei lavoratori. Ecco un esempio palmare di quel che avviene nelle fabbriche sarde. L'impresa Usai, che conduce dei lavori a Milis, costringe gli operai a lavorare per 12 ore al giorno e talvolta, dopo la giornata lavorativa, li obbliga, sotto pena di una multa, a scaricare i camion del cemento.

Poichè capita spesso che le condizioni di lavoro siano in Sardegna veramente inumane, occorre condurre un'azione politica perchè nei luoghi di lavoro si rispettino le più elementari norme di civiltà. Si sa che in Sardegna gli infortuni sul lavoro si susseguono uno dopo l'altro; basta andare a vedere la statistiche. E' arrivato per la Giunta il momento di uscire dalle iniziative di mera indagine, e di intervenire direttamente nei confronti delle imprese che non rispettano le più semplici norme sindacali.

Dopo quanto ho detto, non posso dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole Assessore all'industria.

**PRESIDENTE.** Onorevole Ibba, penso debba considerarsi svolta anche la sua interrogazione numero 424.

**IBBA (P.C.I.).** Sì, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Segue un'interrogazione urgente rivolta dall'onorevole Covacovich all'Assessore all'industria e commercio. Se ne dia lettura.

**BERNARD, Segretario:**

«Per conoscere quali passi abbia fatto e quale assicurazione abbia avuto circa il rimborso del prestito di 500 milioni concesso alla Società Mineraria Carbonifera Sarda con la legge regionale 1 giugno 1955 numero 10. La interrogazione ha origine dalla notizia della agenzia «Europe» secondo la quale l'Alta Autorità della Comunità europea del carbone e dell'acciaio ha deciso di procedere immediatamente al versamento di 600 milioni a favore delle miniere di carbone del Sulcis. L'urgenza del rimborso è determinata dal fatto che i fondi concessi con la citata legge sono stati prelevati da capitoli del bilancio

dell'industria e commercio, che sono andati con tali prelevamenti pressochè in esaurimento». (412)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Assessore all'industria e commercio ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**COSTA (D.C.), Assessore all'industria, commercio e rinascita.** Si rassicura l'interrogante che ben prima di conoscere la notizia, che lui cita come fornita dalla agenzia «Europe», dell'avvenuto versamento da parte della C.E.C.A. di un contributo di 600 milioni, si era ottenuta assicurazione da parte della Società Carbonifera Sarda del sollecito rimborso della somma di 500 milioni, da questa Amministrazione anticipati ai sensi della legge 1 giugno '55, numero 10, all'inizio dell'esercizio finanziario '55-'56.

E' notorio che la messa in moto del meccanismo burocratico non si ha automaticamente allo inizio dell'anno finanziario — al primo di luglio — per cui la Carbonifera ha avuto la disponibilità dello stanziamento di cui all'articolo 6 della legge 12 dicembre '54, numero 10078, non nel luglio, ma in epoca più tarda, nel settembre. Nello stesso mese — per esattezza il giorno 13 — la Carbonifera Sarda provvedeva a operare un primo parziale rimborso per lire 300 milioni, che nella seduta della Giunta del 27 settembre si deliberava di fare affluire in misura uguale a ciascuno dei tre capitoli da cui fu a suo tempo stornata la somma di 500 milioni.

Pertanto, previa istituzione del capitolo 39 bis dello stato di previsione per l'entrata del bilancio 1955, furono fatti affluire i 300 milioni in parola; la somma fu versata nella misura proporzionale di 100 milioni per ciascuno dei capitoli 162, 154, 187, evitando così il totale esaurimento paventato dall'onorevole interrogante. Di tale incasso fu data pubblicazione sul bollettino ufficiale della Regione (numero 25 del 31 ottobre 1955) sul quale venne pubblicato il decreto presidenziale 4 ottobre 1955, numero 36.

Alla data odierna, l'Amministrazione regionale è in possesso di sufficienti elementi per ritenere certo che il rimborso dei restanti 200 milioni avverrà da parte della Carbosarda entro il corrente esercizio.

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

**COVACIVICH (D.C.).** Nel dichiararmi soddisfatto della risposta datami dall'onorevole Assessore, desidero precisare che io non ho certo mai dubitato della solerzia dello stesso Assessore. La notizia dell'avvenuto rimborso, del resto, mi era già pervenuta al momento in cui la Commissione finanze, di cui faccio parte, prendeva in esame il progetto di legge per la reintegrazione dei capitoli dai quali i fondi erano stati tratti. Restavano solo 200 milioni, che dovevano essere integrati nel capitolo dei contributi all'industria, e l'onorevole Assessore mi dice oggi che si hanno sufficienti garanzie perchè questi 200 milioni vengano rimborsati da parte della Carbonifera Sarda entro il corrente esercizio.

Questo mi induce, e mi indurrà ancora di più in sede di discussione del bilancio, a proporre l'inserimento di questi 200 milioni fra le entrate dell'esercizio 1956. La notizia fornitami dall'Assessore, pertanto, mi è particolarmente gradita. In sede di Commissione, infatti, durante la discussione del bilancio si era appunto posto questo problema: se si dovesse o meno inserire questa entrata nel bilancio.

#### Continuazione e fine della discussione di mozione.

**PRESIDENTE.** Continua la discussione sulla mozione Frau-Milia-Muretti - Pernis - Giua Elio sull'ammodernamento della rete stradale in Sardegna.

E' iscritto a parlare l'onorevole Azzena. Ne ha facoltà.

**AZZENA (D.C.).** Signor Presidente, onorevoli colleghi, era facilmente prevedibile che la discussione della mozione numero 36 sarebbe stata ampia e appassionata. Il Consiglio non poteva che manifestare la sua sensibilità per un problema così importante quale quello cui la mozione si riferisce. Quello della viabilità è indubbiamente il problema dei problemi, il problema base, il problema la cui risoluzione condiziona la impostazione di tanti altri problemi di natura economica, culturale, sociale eccetera.

Ora, riconoscere che in Sardegna la viabilità non ha mai avuto e non ha tuttora, purtroppo,

## II LEGISLATURA

## CCXXXI SEDUTA

30 NOVEMBRE 1955

lo sviluppo che sarebbe necessario, riconoscere che la viabilità, in Sardegna, è inadeguata alle necessità e irrazionale è fin troppo semplice. Sulla base di questo riconoscimento, però, si può affermare che, finchè non si abbia la soluzione del problema della viabilità, non è possibile parlare di rinascita della Sardegna, nè di miglioramento dell'agricoltura sarda, nè di sviluppo turistico.

Le considerazioni che finora ho fatto, onorevoli colleghi, non sono nuove. Esse sono state spesso ripetute in questo onorevole Consiglio in occasione della discussione dei più diversi problemi; se si vogliono indicare gli strumenti dei quali la Giunta deve servirsi per risolvere il problema della viabilità non vale, dunque, attardarsi ancora su di esse.

A mio parere, è giusto lamentare, così come fa la mozione in esame, la mancata estensione alla Sardegna dei provvedimenti previsti dalla ormai nota legge 21 maggio 1955. E quanto ha detto stamane l'onorevole Melis, esaltando la sua opera di Assessore ai trasporti...

MELIS (P.S.d'A.). Non ho esaltato la mia opera; ho parlato dell'azione svolta dalla precedente Giunta.

AZZENA (D.C.). Giustamente l'onorevole Melis ha esaltato la sua opera di Assessore ai trasporti, richiamando all'attenzione del Consiglio quanto la precedente Giunta ha fatto nel settore della viabilità e sottolineando i diritti che, in questo settore, la Regione deve far valere nei confronti dello Stato... (*Interruzioni*). Lo stesso onorevole Melis ha stamane ricordato la mozione approvata dalla conferenza di Stresa, soffermandosi su una affermazione di chiaro sapore politico, che mette in evidenza la situazione della Sardegna, trascurata nei secoli dai vari Governi.

Tuttavia, il Ministro Romita, nel suo disegno di legge, nonostante le affermazioni della conferenza di Stresa, non ha tenuto conto delle aspirazioni dei Sardi. Nè ciò può stupire. In effetti, è molto più facile fare delle affermazioni di principio che risolvere dei problemi. Così oggi, per ciò che concerne la mozione in esame, è molto più facile parlare dai banchi dei consiglieri che

da quelli della Giunta. E' difficile, onorevole Melis, impostare i problemi. Ed è ancora più difficile risolverli. Oltretutto, i problemi non possono risolversi in modo rapido. Occorre sempre un ampio lasso di tempo sia perchè, per le ragioni che tutti conoscono, non è facile ottenere ampi stanziamenti sui bilanci dello Stato, sia perchè, se questo fosse possibile, anche i lavori di costruzione richiedono lunghi periodi di tempo. L'onorevole Melis, che ha citato i risultati della conferenza di Stresa, può oggi constatare quali poveri frutti siano scaturiti da una affermazione di principio di natura radicale.

Intendiamoci: l'impostazione del problema della viabilità data dalla conferenza di Stresa era giusta. La precedente Giunta ha prospettato, secondo quanto ha affermato l'onorevole Melis, questa impostazione agli organi di Stato competenti. Ma quali risultati sono stati ottenuti? E' stato facile, onorevole Melis, approvare una mozione. Ben più difficile è stato, per la Giunta di cui lei faceva parte, risolvere il problema. E mi pare oggi eccessivo chiedere alla nuova Giunta, a quattro mesi appena dal suo insediamento, quali risultati abbia ottenuto dalla sua azione per il potenziamento della viabilità in Sardegna.

Ma, in sostanza, la mozione della quale oggi parliamo a che cosa tende? Più volte è stato rilevato che lo Statuto speciale prevede la possibilità di richiedere allo Stato provvedimenti straordinari per risolvere i problemi fondamentali della Sardegna. Ma la mozione lamenta una ingiustizia commessa dallo Stato, nei confronti della Sardegna, con una sua legge ordinaria. Tant'è che l'onorevole Marras, stamane, sosteneva che la mozione numero 36 giunge alla discussione in ritardo, quando ormai una ingiustizia è stata commessa ed è molto difficile porvi rimedio. Bisogna, però, a questo proposito, fare alcune considerazioni.

Si può oggi parlare di ingiustizia, se, con assoluta lealtà, con coraggio, si ritiene di poter affermare che in Sardegna sia utile costruire delle autostrade. E' da tenere presente che la costruzione di una autostrada implica una spesa doppia di quella occorrente per la costruzione di una strada normale; per di più, la transitabilità su una autostrada è sempre vincolata al pagamento del pedaggio. Ora, a me pare che la

economia della Sardegna non consenta che un automobilista possa pagare per transitare su una autostrada; tanto più che il pagamento non graverebbe su chi gestisce un servizio di trasporto, ma su chi di quel trasporto si deve servire.

Mi pare dunque che non sia assolutamente utile, per la Sardegna, la costruzione di autostrade. Certo, si può affermare, ed è, questa, una affermazione che non può non trovarmi d'accordo, che la Sardegna ha bisogno di nuove strade; e noi, onorevoli colleghi, dobbiamo batterci per ottenere che in Sardegna vengano costruiti chilometri e chilometri di strade. Ma, se si ritiene che per la viabilità sarda siano sufficienti delle strade normali, della larghezza di otto metri (e mi pare che su questo siano d'accordo i presentatori della mozione e gli stessi sardisti), non si può affermare che la legge Romita abbia posto in atto un'ingiustizia nei confronti della Sardegna. Del resto, lo stesso onorevole Melis, quando reggeva l'Assessorato ai trasporti, non prospettava nei suoi programmi la costruzione di autostrade...

ZUCCA (P.S.I.). Ma la legge Romita non porta, anche per la Sardegna, ad un aggravio fiscale?

AZZENA (D.C.). Onorevole Zucca, questo è un altro problema. Chi paga le tasse di circolazione in Sardegna può anche transitare nella Penisola.

Come dicevo, la mozione in esame lamenta una ingiustizia che sarebbe stata commessa, nei confronti della Sardegna, attraverso la legge Romita. Questa affermazione, però, merita qualche parola di commento. La legge Romita tende alla attuazione di due diversi programmi. Intanto, essa prevede lo stanziamento di 100 miliardi in dieci esercizi per la costruzione di nuove autostrade. Come risulta dal grafico allegato alla legge, la Sardegna è esclusa da questo programma, mentre vi è inclusa la Sicilia, per la quale è prevista la costruzione della autostrada Palermo-Catania. Inoltre, con una spesa di venti miliardi, distribuiti anch'essi in 10 esercizi, la legge Romita prevede l'ammodernamento delle strade esistenti. All'articolo 3, in modo partico-

lare, è previsto lo stanziamento di due miliardi l'anno per «lavori di miglioramento e per nuove costruzioni di strade statali nel Mezzogiorno con particolare riguardo alle zone che non realizzino programmi autostradali».

In questo articolo avrei visto ben volentieri inclusa l'affermazione contenuta nella mozione approvata a Stresa. Sarebbe stato meglio dire: «...con particolare riguardo a quelle zone dove vi è stata una storica negligenza nel passato». Comunque, a commento dell'articolo 3 della legge Romita, mi pare importante sottolineare che 20 miliardi saranno spesi per il potenziamento della viabilità nel Mezzogiorno d'Italia e nelle Isole. Se si tiene presente che il Sud della Penisola e la Sicilia potranno godere della costruzione di autostrade, la Sardegna potrebbe ottenere gran parte dei 20 miliardi previsti dalla legge Romita per l'ammodernamento delle strade esistenti. Poichè l'articolo afferma che «almeno il 25 per cento delle spese autorizzate per le autostrade sarà destinato alla costruzione delle autostrade nel Mezzogiorno d'Italia», il Consiglio regionale dovrebbe battersi perchè gran parte dei 20 miliardi previsti per l'ammodernamento delle strade esistenti venga spesa in Sardegna. Una azione altrettanto energica dovrebbe condurre soprattutto la Giunta.

Onorevoli colleghi, dopo le considerazioni finora svolte, non mi rimane da dire altro che questo: il Gruppo democristiano, mentre aderisce alla mozione in discussione, raccomanda alla Giunta di svolgere una energica azione perchè gran parte degli stanziamenti previsti dalla legge Romita per l'ammodernamento delle strade esistenti venga destinata alla Sardegna. (*Consensi*).

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

ASQUER (P.S.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non dirò niente di nuovo affermando che, se il problema della strada è importantissimo per l'Italia in genere, esso è anche più importante per la Sardegna. Nell'ultimo congresso mondiale tenuto a Roma, il direttore generale della Royal Preroleum Company ha affermato che il limitato sviluppo stradale osta-

cola l'espansione economica. Questo è vero per l'Italia in genere; a più forte ragione è vero per la Sardegna. Infatti, una delle ragioni della sua arretratezza economica è costituita da queste deficienze. E' questo, purtroppo un primato che ci distingue. Fra i tanti primati di cui non andiamo orgogliosi, c'è anche questo: che la rete stradale sarda è la meno sviluppata d'Italia, e la rete stradale italiana è una delle meno sviluppate dell'Europa; il che vuol dire che la Sardegna è all'ultimo posto nello sviluppo stradale europeo; ed è inutile, onorevoli colleghi, che ci affatichiamo a pensare alla rinascita, a pensare a risolvere i vari problemi connessi alla rinascita, se in via preliminare — uso una frase curialesca — non risolviamo il problema delle strade.

In Sardegna, come in tutta l'Italia, c'è una confusione sulla denominazione delle strade: abbiamo strade statali, strade provinciali, strade comunali e persino strade private. Così, il turista che percorra la strada Cagliari-Sassari e che ad un certo punto debba deviare per andare in un qualsiasi paese, si trova spesso ostacolato da una strada impraticabile, e quando ne chiede la ragione si sente rispondere: è impraticabile perchè è una strada provinciale, e si sa che le Province non hanno fondi per la manutenzione delle strade.

Conseguentemente, uno dei primi problemi da risolvere è questo: la regionalizzazione delle strade. La strada, così come la circolazione sanguigna, non è possibile che ad un dato momento si interrompa. Il sangue deve circolare in tutto il corpo umano, ed i veicoli devono poter circolare in tutte le strade, perchè il giorno in cui la circolazione si ferma, si paralizza tutto il traffico della regione.

Detto questo, mi domando: quali sono i problemi fondamentali della strada? Penso che il problema fondamentale sia quello della manutenzione. La rete statale ha superato la usura della guerra, e si può dire che è la sola rete in condizioni discrete, perchè è stata tempestivamente curata dall'Azienda autonoma. Ma, come dicevo, nascono dei guai quando dalle strade statali si passa alle strade provinciali e quando dalle strade provinciali si passa alle comu-

nali. Allora si è di fronte ad un vero e proprio arresto della circolazione.

Citerò l'esempio, onorevoli colleghi, di una strada che voi tutti conoscete benissimo: quella che da San Nicolò Gerrei porta ad Armungia. E' una strada intransitabile; eppure è costata fior di quattrini. Allo stesso modo, la strada Arch'e fossu, che da San Nicolò Gerrei dovrebbe portare al Sarrabus, in certi tratti è impraticabile perchè nessuno pensa alla manutenzione. Ciò è dovuto allo stato economico in cui versano le nostre Province e i nostri Comuni.

Che cosa si deve fare? Obbligare alla manutenzione delle strade Comuni e Province? Non può essere costretto chi non può. D'altronde, è possibile disinteressarsi di questo problema? Nient'affatto; e per ovvie ragioni. Prima di tutto non può essere consentito che vada perduto un grande capitale. Miliardi si sono spesi in Sardegna per la costruzione di strade. Non sono state risparmiate le critiche alla Cassa per il Mezzogiorno ma non si può non ammettere che la Cassa per il Mezzogiorno in materia di strade ha fatto più di qualche cosa. Comunque, se le strade non vengono curate, fra cinque o sei anni non esisteranno più, e lo sforzo tanto sensibile fatto dalla Cassa per il Mezzogiorno sarà stato perfettamente inutile.

CRESPELLANI (D.C.). Gran parte delle strade sistemate dalla Cassa per il Mezzogiorno sono passate all'Azienda della strada.

ASQUER (P.S.I.). Sono però passate dopo che erano state rovinate. Il rimedio si è trovato ed ha dato buoni risultati, ma non è stato adottato per tutte le strade. Per quelle che son passate sotto la gestione della Azienda autonoma, tutto va bene. Ma, come dicevo, per le altre è un peccato sciupare un capitale ingente come questo, ed è un peccato non garantire la circolazione stradale della regione. Un rimedio radicale si avrebbe con la creazione di un ente regionale che provvedesse alla manutenzione di tutte le strade statali, regionali, provinciali e comunali. Questa sarebbe la soluzione radicale, e, se per avventura lo Stato non volesse, diremmo così, essere sorpassato dalla Regione, dovreb-

be provvedere alla manutenzione di tutte le strade.

Poco fa ho detto che la strada è paragonabile alla circolazione sanguigna nel corpo umano: quando si forma un coagulo la circolazione si ferma e con la circolazione del sangue si ferma la vita. Così è per le strade: quando vi sono dieci chilometri di strada in cui non è possibile transitare, tutta la circolazione si ferma.

CRESPELLANI (D.C.). L'abbiamo constatato durante l'alluvione del '51 sulle strade del Nuorese.

ASQUER (P.S.I.). Se la creazione di un ente regionale — che veramente sarebbe una soluzione totalitaria — non è possibile, per certe forme di egoismo che esistono in molti organismi statali, si potrebbe creare un organismo regionale che, in collaborazione con quello statale, provvedesse alla manutenzione delle strade.

Non so se le notizie che ho siano esatte, ma pare che questa idea sia stata contrastata dalle Province, o da qualche Provincia, la quale si sentirebbe un po' menomata dal non poter provvedere alle strade. Questa è una questione vecchia, e voi conoscete qual'è il mio pensiero in materia di Province, onorevoli colleghi. Le Province sono organismi che dovrebbero sparire; e si capisce che la Provincia si preoccupi quando si vede sottratte le sue competenze. Perchè si comincia col togliere la competenza sulle strade, poi si toglierà quella sui manicomi, eccetera. La preoccupazione è davvero infondata. Riprenderò una idea dell'onorevole Serra, un'idea apprezzabile: le Province dovrebbero, secondo quanto prevede la Costituzione, agire come organi periferici della Regione, e come tali dovrebbero provvedere alla manutenzione delle strade e, nel caso che le loro finanze non fossero sufficienti, dovrebbe provvedere la Regione.

Sono dell'avviso di rispettare le competenze delle Province sinchè queste esistono; ma non possiamo, onorevoli colleghi, rassegnarci a veder andare in malora le strade e a veder inceppato il nostro progresso economico soltanto per non fare torto alle Province. Se le Province non hanno i mezzi necessari, la Regione faccia un sacrificio e si assuma in proprio, sia pure

in concorso con le Province, l'onere della manutenzione delle strade.

Si dovrebbe poi introdurre una distinzione fra Comuni importanti e Comuni meno importanti. E' inutile pretendere che i Comuni di 2-3.000 anime provvedano alle strade. Quando invece i Comuni contano oltre 20.000 abitanti dovrebbero essere chiamati a concorrere, proporzionalmente alle loro possibilità, alle spese.

Questo per quanto ha tratto alla manutenzione delle strade. Però, un problema altrettanto importante — e lo hanno trattato tutti quelli che mi hanno preceduto — è quello delle nuove costruzioni stradali. Ora, vorrei che non si cadesse nel vecchio costume per cui ogni borgo vuole la sua strada. Le strade da costruire dovrebbero essere quelle che appaiono di maggiore interesse per la Regione. E ciò non perchè le esigenze dei singoli Comuni non siano apprezzabili, ma perchè prima della esigenza dei singoli Comuni devono essere appagate le esigenze della collettività.

Riprenderò in proposito un argomento che ho già avuto l'onore di sottoporre all'attenzione di questo consesso: quello della strada litoranea, che per me è la strada più importante della Sardegna. Non è una strada nuova che si deve costruire, ma si deve operare la saldatura di vari tronconi di strada che già esistono. La strada litoranea avrebbe prima di tutto un grande interesse turistico. In Sardegna, purtroppo, non esiste una strada litoranea. Spesso, come accade per la strada Cagliari - Muravera, per ritrovare il mare bisogna salire a scendere i monti; ed invece sarebbe bellissimo poter viaggiare lungo il mare così come avviene in Corsica. Una delle bellezze della Corsica, — ed è una attrattiva turistica non indifferente — è la strada litoranea che da Bonifacio va fino a Bastia. Ed è una magnifica strada. In Sardegna potremmo avere una strada anche più bella. Indubbiamente, senza voler peccare di eccessivo entusiasmo per la nostra Isola, vi sono in Sardegna dei punti panoramici che forse la Corsica non ha. Io sogno una strada che percorra tutto il litorale sardo da occidente ad oriente. Questa strada aprirebbe orizzonti che incanterebbero qualunque turista, che avrebbe modo di sostare in località di enorme interesse pa-

noramico ed artistico. Il turista si fermerebbe a Portotorres, dove c'è una delle più belle chiese della Sardegna, o ad Alghero, toccherebbe Cornus e poi Tharros, e vedrebbe le più belle cose che l'antichità ci ha lasciato: e dopo Tharros vedrebbe Nora. Questo dobbiamo tener presente quando giustamente pensiamo di sviluppare il turismo. Una strada di questo genere — secondo il mio parere — è una delle più belle cose che potremmo creare in Sardegna. Tutto ciò con una spesa non eccessivamente grande, perchè — ripeto — in gran parte la strada è fatta: si tratterebbe solo di congiungerne i diversi tronconi. Questo dal lato turistico.

Non dirò a voi, onorevoli colleghi — chè lo sapete meglio di me — che lo spopolamento delle coste in Sardegna ha ragioni storiche. Anticamente il litorale della Sardegna era abitato: Cornus, Tharros e Nora si specchiavano sul mare. In seguito le popolazioni si sono rifugiate nell'interno per paura delle invasioni barbaresche. Oggi quella paura non può per fortuna esistere. Carloforte è sul mare, e preoccupazioni del genere non ne ha. Ed allora pensiamo di riportare le popolazioni sarde verso il mare; riportando le popolazioni verso il mare valorizziamo i terreni delle coste, che sono i migliori. Riportando le popolazioni verso il mare, le riporteremo inoltre verso l'attività peschereccia che oggi è trascurata.

Da questa strada litoranea che io patrocino si potrebbe muovere il passo verso il nostro progresso morale, civile ed economico. Ecco perchè vorrei che come prima strada venisse progettata la litoranea sarda, che sarebbe di grande beneficio per la Sardegna.

Queste poche cose io ho voluto dire approfittando della discussione della mozione numero 36. (*Approvazioni*).

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

**SERRA (D.C.).** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ritengo che poco ci sia da aggiungere alla disamina fatta dagli oratori dei diversi settori sul problema della viabilità, uno dei più vitali problemi per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna. Poichè il problema — come

dicevo — è stato ampiamente trattato, non ho intenzione di fare un discorso ampio; mi limiterò semplicemente a due o tre osservazioni.

E' stato richiamato nella mozione in esame molto opportunamente l'episodio tragico di Campu Lazzari; pochi giorni or sono un analogo incidente stava per avvenire nei pressi di Monastir, all'autobus di Guasila. Effettivamente, le carreggiate delle strade sono oggi inadatte alle esigenze del traffico. Pertanto, ritengo che siano da emanare alcuni provvedimenti urgenti, di emergenza, per l'ampliamento delle strade. E credo che qualche cosa in questa direzione sia stata fatta dall'Assessorato ai trasporti.

Nel corso della discussione non sono state fatte alcune considerazioni importanti. Il problema più urgente — come diceva il collega Frau — è quello della incolumità delle persone. Non è da sottovalutare, però, neanche il problema dell'igiene, che si pone in relazione alle strade non asfaltate che attraversano i centri abitati. Mentre talvolta le strade statali, per lo meno nei tratti che attraversano gli abitati, sono state bitumate, non è avvenuto altrettanto per le strade provinciali, per le quali i Comuni non erano in grado di assicurare la manutenzione. E così l'igiene delle case che si affacciano su queste strade, per via della polvere, lascia molto a desiderare. Sia al fine dell'igiene, sia al fine della incolumità umana si pone il problema della sistemazione dei tratti di strada che attraversano gli abitati. E questo problema deve essere risolto subito, sia che le spese gravino sullo Stato, sia che debbano gravare sulla Regione o sui Comuni.

Mi pare giusto prospettare all'Assessore alla viabilità l'esigenza di elaborare un provvedimento legislativo o di intervenire presso il Governo centrale per impedire che si costruiscano case, così come avviene ad Oristano, sulle strade di grande traffico. Ho citato l'esempio di Oristano perchè in questa città si ha il caso più evidente di una non buona sistemazione urbanistica. Ad Oristano le nuove costruzioni dovrebbero sorgere in zone distanti dalla importante arteria di traffico che attraversa la città. A mio avviso, si dovrebbe tentare di giungere, con un regolamento edilizio regionale, ad evi-

## II LEGISLATURA

## CCXXXI SEDUTA

30 NOVEMBRE 1955

tare che ad Oristano si debba un giorno spostare la traversa esterna della Carlo Felice.

Il collega Masia, quando faceva parte della Giunta, mi diceva di temere che, col famoso raddoppio della Carlo Felice, andasse perso il patrimonio arboricolo che orna attualmente la strada. A questo proposito vorrei fare una raccomandazione: se si fa una doppia carreggiata, non è necessario sacrificare delle piante; una volta eseguito il raddoppio, la nuova strada potrebbe essere divisa da un filare di piante. Sarebbe un grave danno distruggere delle piante che ho visto sorgere 35-40 anni fa e che, in fondo, sono ancora piccole in confronto di quelle che ornano i viali di altre regioni più fortunate della nostra.

Vorrei fare un'altra osservazione. Credo sia prevista, nel programma di ammodernamento e di sviluppo stradale, la possibilità di tener distinto il traffico di autoveicoli e di mezzi pesanti dal traffico ciclistico, motociclistico e pedonale. Poichè per risolvere in modo radicale questo problema occorre molto tempo, io mi limito a prospettare una soluzione contingente di immediata attuazione, che varrebbe ad evitare le continue disgrazie provocate dalla circolazione nelle più battute arterie di traffico dei ciclisti e dei pedoni. Nelle strade statali, che sono large cinque o sei metri, ai margini vi sono i picchetti, che segnano il limite della carreggiata normale. Al di là dei picchetti vi è un ciglio di terra battuta, poi una sponda erbosa e, infine, gli alberi. Ora io proporrei che, dove è possibile, al di là degli alberi si costruisca una piccola carreggiata per i ciclisti e i pedoni. Contemporaneamente si potrebbe allargare la carreggiata normale sino al limite segnato dagli alberi. A questo modo si potrebbero eliminare molte disgrazie.

Come dicevo, la mia proposta tende a risolvere soltanto in via provvisoria il grave problema della circolazione stradale, in attesa della attuazione di un piano organico. Ritengo che la Giunta possa accettare di buon grado questa mia proposta, assieme alle altre da me fatte in questo breve intervento. Si tratta di proposte modeste che potrebbero essere incluse in un ordine del giorno. *(Consensi)*.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti, viabilità e turismo per esprimere il parere della Giunta.

**GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, io ringrazio gli oratori che sono intervenuti con grande competenza e con ricchezza di documentazione in questo dibattito, mettendo in giusta evidenza un problema che, senza dubbio, è tra i più importanti nel quadro della economia regionale. Dalle varie parti sono state fatte constatazioni e considerazioni esatte che, come tali, non possono che essere da noi condivise.

E' vero che la rete viabile sarda è insufficiente, il percorso delle strade irrazionale, l'indice di sviluppo il più basso d'Italia; è vero che il trasporto delle merci su strada è in Sardegna assai più costoso che nelle altre regioni d'Italia, a causa del logorio cui i mezzi sono sottoposti per le cattive condizioni del fondo stradale; è vero, ancora, che, esaminando il problema della viabilità sarda, non bisogna riferirsi — se si vuole essere obiettivi — al numero di abitanti, ma alla superficie territoriale dell'Isola (di poco inferiore a quella della Sicilia), tenendo anche nel dovuto conto la insufficienza della rete ferroviaria; ed è vero, infine, che fino all'ultimo quinquennio la rete stradale sarda era in stato di quasi totale abbandono per gli scarsi interventi, intervallati nel tempo, e di così modesta entità da essere pressochè inoperanti.

Certo, nessuno può affermare che ora le strade siano adeguate alle nostre necessità, che siano insomma soddisfacenti; c'è tuttora una grave situazione di inefficienza, di disparità, di arretratezza, che bisogna ridurre nel termine più breve per via via arrivare ad eliminarla. Senza strade, come diceva giustamente poc'anzi l'onorevole Asquer, non vi può essere rinascita, non vi può essere neppure speranza nel progresso dell'Isola. Ma, affermato questo, e affermatolo nei termini più recisi, non si può tacere quello che in quest'ultimo quinquennio è stato fatto in Sardegna nel settore della viabilità, per concludere che, se altrettanto fosse stato fatto negli ultimi cinquant'anni (qualcuno esattamente si

riferiva allo stato di abbandono in cui la Sardegna fu tenuta dal 1900 al 1950), oggi noi saremmo alla pari con le altre regioni d'Italia.

Lo stato di arretratezza delle nostre strade non può essere imputato al Governo democratico, ma ai Governi che questo hanno preceduto. In questi ultimi anni la Sardegna — chiunque può constatarlo — ha progredito in questo settore, se pure lentamente. Voi tutti, onorevoli colleghi, sapete quanto costa una strada. Una strada di nuova apertura costa, ora, dai 20 ai 22 milioni per chilometro. La Sardegna, nel settore della viabilità, ha progredito grazie agli interventi dello Stato, sia attraverso l'A.N.A.S., che ha provveduto...

MELIS (P.S.d'A.). Non sono state costruite strade nuove.

GARDU (D.C), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Qualcuna è stata costruita dalla Cassa per il Mezzogiorno; posso dirlo con conoscenza di causa. Inoltre, quando io parlo di progresso, onorevole Melis, mi riferisco non soltanto all'apertura di nuove strade, ma anche e soprattutto al miglioramento delle condizioni del fondo stradale attraverso la depolverizzazione.

L'A.N.A.S., — dicevo — ha provveduto a bitumare 740 chilometri di strade nell'ultimo triennio, la Cassa per il Mezzogiorno altri 400 chilometri, e la stessa Amministrazione regionale, che pur doveva far fronte a tanti bisogni, dal 1950 ad oggi ha speso per opere di sistemazione stradale e nuove costruzioni circa due miliardi e 200 milioni.

Detto questo, debbo dare alcune risposte al collega Marras, che mi ha fatto domande precise in relazione a questi punti: programma stradale straordinario; piano particolare di opere turistiche con riferimento alle strade di interesse turistico; programma di rinascita nel settore della viabilità.

Sul programma straordinario di viabilità, il Consiglio dovrà esprimere il suo giudizio in occasione della discussione del disegno di legge numero 83, avente per oggetto: «Finanziamento ed esecuzione di opere pubbliche in Sardegna, convenzione con la C.I.O.R.», ossia con la compagnia italo-olandese di opere pubbliche. Sco-

po della legge, come si sa, è quello di integrare la rete stradale sarda costruendo in quattro anni circa 450 chilometri di nuove strade di tipo comunale e provinciale con pagamento differito. Attualmente sono in corso con i rappresentanti della C.I.O.R. riunioni per definire lo schema dell'analisi dei prezzi che formerà parte integrante della convenzione; entro la prima decade di dicembre, a 10 giorni da oggi, sarà perfezionata la pratica con la definizione, appunto, delle analisi dei prezzi.

Piano di rinascita: il 26 ottobre è stata tenuta a Roma una importante riunione; erano presenti il Presidente della Commissione di rinascita ed i componenti la Commissione stessa; la Regione era rappresentata dagli Assessori alla rinascita, ai lavori pubblici, all'agricoltura, alla viabilità; erano presenti anche i rappresentanti della Cassa per il Mezzogiorno e di vari enti. In questa riunione è stato concordato il programma di massima, nel settore della viabilità, da finanziare con il Piano di rinascita, rinviandosi ad altra riunione (che doveva essere tenuta — ed è stata tenuta — il 10 novembre a Cagliari nei locali dell'Assessorato ai trasporti) la definizione del programma della viabilità in Sardegna da finanziare con il Piano di rinascita. In questa riunione del 10 novembre, presenti i Presidenti delle Amministrazioni provinciali con i loro tecnici, è stato concordato e definito il programma, che prevede la costruzione di 2.886 chilometri di nuove strade (non siamo dunque lontani dalla cifra cui ella, collega Marras, stamattina accennava, di 3.000 chilometri) con una spesa prevista di 62 miliardi, oltre alla sistemazione di altri 1.631 chilometri con la spesa di 13 miliardi.

Piano particolare di opere turistiche: il piano già predisposto dal collega onorevole Masia, non è stato abbandonato: tutt'altro! E' stato soltanto necessario integrarlo, lasciando immutata la sua sostanza con una progettazione, sia pure di larga massima. Il piano particolare così integrato, con le progettazioni di larga massima, è attualmente in corso di stampa. Penso che entro il corrente mese, salvo difficoltà tecniche, possa essere distribuito agli onorevoli consiglieri.

Giustamente, sia l'onorevole Marras che lo

onorevole Asquer si sono preoccupati di un altro importante aspetto del problema della viabilità. In sostanza, essi hanno detto: «Non basta pensare a costruire strade; bisogna insieme preoccuparsi anche della loro manutenzione, perchè altrimenti arriveremmo a questo risultato: che, costruita una strada non curata da alcuno — perchè è escluso che i Comuni possano avere a disposizione mezzi tali da poter curare le strade — essa di lì a pochi anni andrebbe in completa rovina». E' una preoccupazione giusta, legittima; ma è in fase avanzata di studio un disegno di legge per la costituzione di un ufficio della viabilità regionale, che era stato già esaminato e studiato con la consueta diligenza e capacità dal collega onorevole Murgia. Riferendomi ai sospetti che sono stati affacciati circa la temuta ostilità delle Amministrazioni provinciali, che potrebbero ritenersi menomate gravemente nelle loro competenze, devo dire che da uno scambio di idee avute a questo riguardo con due Presidenti delle Province sarde non mi è sembrato di rilevare in essi quella ostilità alla quale si accennava; anzi mi pare che sulle linee generali del problema dell'ufficio di viabilità, che prevede la manutenzione delle strade provinciali e comunali con il concorso, non soltanto tecnico ma anche economico, delle Province e dei Comuni, si siano, in sostanza, dichiarati consenzienti. Nel passato...

MELIS (P.S.d'A.). Nel passato, solo uno dei tre Presidenti era contrario.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Onorevole Melis, quest'uno contrario al quale ella accenna in modo così trasparente, si è dichiarato consenziente. Nel passato si parlava di un ente regionale; e forse è stato questo a creare un po' di diffidenza; ora però si parla di un ufficio dipendente dall'Assessorato ai trasporti, che disporrà la manutenzione delle strade avvalendosi della collaborazione, non soltanto tecnica, degli uffici tecnici provinciali e comunali.

Da ultimo, l'onorevole Serra ha dato alcuni suggerimenti. L'Assessorato ai trasporti non ha

nessuna difficoltà ad accettarli. D'altra parte, l'Amministrazione regionale si era già posta il problema della sistemazione definitiva dei tratti di strada che attraversano gli abitati e l'aveva avviato in buona parte a soluzione. E' esatto anche quanto l'onorevole Serra ha affermato circa le strade di circonvallazione. Tutti sappiamo, onorevoli colleghi, in qual modo si svolga oggi il traffico attraverso le strade interne. La Carlo Felice, per esempio, ove attraversa centri abitati, a Monastir, Nuraminis, particolarmente a Uras, è estremamente pericolosa. Bisognerà dunque pensare, quando si effettuerà il raddoppio delle strade attuali, alle strade di circumvallazione, provvedendo attraverso la Commissione edilizia dei vari Comuni, o addirittura con apposito disegno di legge, ad impedire la costruzione di case sulla strada. Giustamente l'onorevole Serra ricordava che ad Oristano la strada di circumvallazione oramai è divenuta una strada-traversa.

Sul merito della mozione, dunque, la Giunta è d'accordo — e non può essere diversamente — con tutti i settori del Consiglio nel ritenere che sia diritto imprescindibile della Regione essere inclusa nel godimento dei benefici della legge 21 maggio 1955, numero 463, che passa comunemente sotto il nome di legge Romita. Questa legge, come così bene ha spiegato e chiarito l'onorevole Azzena, prevede la esecuzione di due distinti programmi. Primo: costruzione di autostrade in quelle zone nelle quali il traffico presenta caratteri di grave congestione, con una spesa prevista, come si sa, di 100 miliardi in 10 esercizi finanziari. Stando al grafico che il collega Azzena ha ricordato e che dovrebbe far parte integrante, sia pure con criteri di larga massima, della legge, le autostrade che interessano il Mezzogiorno sono le seguenti: Roma-Napoli, con diramazione a Benevento, Napoli-Bari, Napoli-Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Catania, Pesaro-Bari-Lecce e Lecce-Taranto con innesto alla Napoli-Bari da costruire in un secondo tempo. Secondo: ammodernamento delle strade statali ordinarie e nuove costruzioni nel Mezzogiorno, in ragione di una somma non inferiore a 2 miliardi l'anno per dieci esercizi finanziari, con particolare riguar-

## II LEGISLATURA

## CCXXXI SEDUTA

30 NOVEMBRE 1955

do alle zone che non realizzino programmi autostradali.

Quindi, si può concludere che la Sardegna, stando al grafico allegato alla legge, è esclusa dal programma delle autostrade.

Il Ministro Romita, in effetti, mentre ha espresso l'opinione che non sia il caso di pensare alla costruzione di autostrade in Sardegna, ove il traffico non presenta ancora i caratteri di estrema congestione che sono propri di altre regioni d'Italia, ha tuttavia dichiarato che l'Isola parteciperà, e deve partecipare, alle provvidenze previste dal secondo programma, cioè all'ammodernamento della rete stradale statale esistente e alla costruzione di nuove strade. Diversi parlamentari sardi, i senatori Azara e Monni, gli onorevoli Bardanzellu e Laconi, hanno, con interrogazioni e ordini del giorno, attirato l'attenzione del Ministro Romita sulle condizioni della nostra rete stradale, sollecitando l'inclusione dell'Isola nelle provvidenze previste dalla legge. Il Ministro ha dato assicurazione, come ho già detto, che, pur non ritenendo necessaria per il momento, in Sardegna, la costruzione di autostrade, l'Isola sarà certamente tenuta presente nei programmi di ammodernamento e di nuove costruzioni.

Agli onorevoli Laconi e Bardanzellu, il Ministro Romita ha dato la seguente risposta: «Il criterio informatore della legge 21 maggio 1955 è di attuare collegamenti autostradali in quelle zone in cui il traffico presenta sintomi di grave congestione, destinati ad aggravarsi nel volgere di breve tempo per il continuo incremento di circolazione, e di realizzare, d'altra parte, opere di adeguamento stradale in quelle altre zone in cui l'attuale traffico (ed il suo immediato prevedibile sviluppo) sia più legato all'esistenza di una buona rete di strade ordinarie, che a quella di vere e proprie autostrade. Da questo punto di vista, è indubbio che la Sardegna abbia più bisogno di strade che di autostrade; pertanto, rientra nel criterio generale della legge in parola, la esclusione, almeno per ora, della Sardegna dal programma di massima. La Sardegna invece rientra pienamente nel programma del miglioramento delle strade statali e ordinarie previste dall'accennata legge nume-

ro 463, la quale, oltre i 100 miliardi da destinarsi ad autostrade, prevede l'assegnazione all'A.N.A.S. di uno speciale stanziamento di 20 miliardi in ragione di due miliardi per esercizio a decorrere dal 1955-56 e sino al 1964-65, appunto per miglioramento e per nuove costruzioni di strade statali nella Regione, con particolare riguardo alle zone che non realizzano programmi autostradali».

Evidentemente la reazione degli automobilisti sardi è stata provocata dal significato restrittivo che essi hanno voluto attribuire alla dizione generica «Mezzogiorno» laddove ai sensi della legge 27 dicembre 1952, numero 2103, tale dizione è comprensiva non soltanto dell'Italia meridionale ma anche delle Isole maggiori, Sicilia e Sardegna.

Relativamente a questo piano e in previsione della legge che poi fu approvata in data 21 maggio, la Regione, come stamattina ha ricordato l'onorevole Melis, si era preoccupata di proporre l'esecuzione di nuove opere stradali, fra le quali nuove strade (per completare il litorale) con caratteristiche di strade statali: metri 7 di carreggiata oltre a metri 0,50 di banchina per parte. Si tratta delle strade Villasi-mius - Sinzias - Cagliari - Muravera, Alghero - Capo Massargiu - Bosa, Terralba - S. Antonio di Santadi - Buggerru - Masua - Gonnese. Inoltre sono da allargare a metri 10,50, tre vie di corsa, più metri uno per parte di banchina, come pista ciclabile: la strada statale 130, Cagliari - Iglesias; 131, Cagliari - Macomer - Sassari - Portotorres; 129 Marina Orosei - Macomer; 129 bis, Macomer - Marina di Bosa; 199, Ozieri - Olbia; 126, tratto Sant'Antioco - Carbonia - Iglesias. Sono da allargare a metri 7 due vie di corsa più 0,50 per parte di banchina, altre 17 strade quasi tutte statali. Le provinciali da statizzare ed allargare a metri 7 sono nove. Sono da costruire: la strada Gonnosfanadiga - Fluminimaggiore; la Samugheo - Asuni; la Bosa - Padria; la Mesumundu - Stazione Ardara; la Bivio Tula - Oschiri - Buddusò; la San Francesco d'Aglientu - Luogo Santo.

Per il miglioramento della viabilità stradale in Sardegna, appare opportuno all'Amministrazione

zione regionale, anche in adesione alla mozione della quale oggi stiamo discutendo, intervenire. Ma l'intervento è già in corso presso i Ministeri per i lavori pubblici, tesoro e trasporti, perchè con i fondi di cui alla legge Romita, o con stanziamenti da prevedere con altra legge nazionale, siano eseguiti i lavori di ammodernamento delle strade statali. E' previsto l'allargamento a metri lineari 10,50, con carreggiata bitumata, e metri 1 per parte di banchina da servire per pista ciclabile con senso unico nelle seguenti strade: Cagliari - Oristano; bivio Mores - Sassari - Portotorres; Cagliari - Iglesias. E' previsto l'allargamento a metri 8, di cui metri 7 di carreggiata bitumata e metri 0,50 di banchina per parte, nelle seguenti strade: Oristano - Macomer - bivio Mores; Orosei - Bosa; Orosei - Olbia; Sassari - Alghero; bivio Mores - Olbia; Sassari - Tempio - Palau. E' ancora prevista la statizzazione della Olbia - Arzachena - Ponte Liscia e della Sassari - Fertilia.

Traendo le conclusioni e scusandomi se ho dovuto annoiare l'assemblea con troppi dati, affermo che la Giunta è favorevole allo spirito della mozione Frau e più, e, nell'accettarla, assicura il suo intervento nel senso richiesto. (*Consensi, approvazioni*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Frau ha domandato di replicare. Ne ha facoltà.

**FRAU (P.N.M.).** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il problema che da ieri si dibatte in questo onorevole consesso ha veramente e profondamente interessato tutti i settori. Ciò vale a dimostrare, se ve ne fosse bisogno, la importanza del problema stesso, la preminenza che su tutti gli altri problemi quello della strada riveste.

Ora, due punti salienti sono da sottolineare: la necessità, dimostrata da tutti, che la rete stradale sarda, che è la più povera d'Italia, venga ampliata, venga arricchita di nuove arterie; e la necessità che le strade esistenti siano rese tutte trafficabili. A questo riguardo, non posso non richiamare all'attenzione della Giunta, e particolarmente dell'onorevole Assessore alla

viabilità, che in Sardegna vi sono delle strade iniziate alcuni quinquenni fa, ed oggi trascurate, abbandonate, non curate. Esiste addirittura una strada provvista di massicciata, abbandonata da circa 15 anni (a proposito di questa strada esiste una mia interrogazione). Si aggiunge quindi, all'esigenza, manifestata da tutti i settori, di provvedere ad una adeguata manutenzione delle strade, l'altra esigenza di portare a termine le strade la cui costruzione è stata iniziata da tempo e non portata a termine.

Noi non avanziamo, come ho detto nell'illustrare la mozione, delle grandi pretese; noi non chiediamo la costruzione di autostrade. Ci limitiamo a chiedere che dei 20 miliardi stanziati dalla legge Romita per la costruzione di nuove strade, la Sardegna sia chiamata a trarre beneficio. Non è esatto affermare che nel passato la Sardegna fu completamente abbandonata a se stessa dai vari Governi. 50 anni fa era inutile pretendere che delle autostrade venissero costruite, o che delle strade venissero depolverizzate, o che centinaia e migliaia di chilometri di strade venissero costruiti in Sardegna; questo sarebbe stato, allora, ingiustificato. L'esigenza di nuove strade si pone oggi; non dobbiamo fare il processo al passato, chè le esigenze allora erano diverse. Il processo dobbiamo farlo, invece, onorevoli colleghi, alle intenzioni del Ministro Romita, ed è su questo punto che noi dobbiamo fermare la nostra disamina.

Noi siamo convinti della buona volontà della Giunta e dell'entusiasmo dell'Assessore ai trasporti; siamo convinti che il problema della viabilità sarda verrà posto in campo nazionale.

Concludendo: per le affermazioni che mi sono giunte da tutti i settori, sono sicuro che la nostra mozione verrà approvata all'unanimità da tutti i consiglieri.

**PRESIDENTE.** Ha domandato di parlare l'onorevole Melis. Ne ha facoltà.

**MELIS (P.S.d'A.).** Signor Presidente, a mio parere, sarebbe opportuno elaborare un ordine del giorno concordato.

II LEGISLATURA

CCXXXI SEDUTA

30 NOVEMBRE 1955

PRESIDENTE. Onorevole Melis, essendo terminata la discussione della mozione, il termine per la presentazione degli ordini del giorno è scaduto. Metto pertanto in votazione la mozione. Chi la approva alzi la mano.

*(E' approvata).*

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

*La seduta è tolta alle ore 19 e 45.*

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari  
Anno 1956