

CDII SEDUTA**LUNEDÌ 18 FEBBRAIO 1957****Presidenza del Presidente CORRIAS****INDICE**

Assenze per più di cinque giorni	7253
Interrogazioni (Svolgimento):	
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	7255-7256
DE MAGISTRIS	7255
ZUCCA	7256
SPANO	7256
Mozione, interpellanze e interrogazioni (Annunzio)	7253
Piani particolari di opere pubbliche di interesse turistico (Discussione):	
SPANO, relatore	7257-7262
MARRAS	7260-7262
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	7260-7262
SERRA	7261
MURETTI	7263
COLIA	7263
Proposte e disegni di legge (Annunzio di presentazione)	7254

La seduta è aperta alle ore 18 e 30.

FANCELLO, *Segretario ff.*, 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 per più di cinque giorni consecutivi: Campus, decima assenza; Cottoni, decima assenza; Milia, ottava assenza; Pinna, decima assenza; Puligheddu, decima assenza.

Annunzio di mozione, interpellanze e interrogazioni.

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

FANCELLO, *Segretario ff.*:

«Mozicne Lay - Borghero - Prevosto - Manca - Ibba - Corona Loddò Claudia - Sotgiu Girolamo - Pirastu - Cherchi - Cossu - Torrente - Cardia - Nioi - Dessanay - Marras concernente misure di emergenza in favore della popolazione indigente e dei disoccupati nei mesi invernali». (55)

«Interpellanza Prevosto - Manca circa il mancato pagamento dei salari ai dipendenti delle Ferrovie complementari». (153)

«Interpellanza Serra concernente "Promulgazione e pubblicazione della legge regionale 7 marzo - 16 luglio 1956 relativa all'esercizio di funzioni in materia di pesca, per effetto della pronuncia favorevole della Corte Costituzionale come da sentenza numero 23 in data 21-26 gennaio 1957"». (154)

«Interpellanza Nioi - Cherchi concernente le cause del ritardo nella concessione dei mutui e dei prestiti previsti dalla legge sulla siccità». (155)

«Interpellanza De Magistris concernente l'addestramento dei disoccupati». (156)

II LEGISLATURA

CDII SEDUTA

18 FEBBRAIO 1957

«Interpellanza De Magistris sul credito industriale». (157)

«Interrogazione Melis - Soggiu Piero - Puligheddu - Casu concernente la partecipazione della Sardegna al piano quadriennale dell'I.R.I. previsto in 800 miliardi». (734)

«Interrogazione Melis concernente la mancata attivazione di collegamenti telefonici in varie zone dell'Isola in conseguenza di ostacoli burocratici opposti dall'Azienda statale della strada». (735)

«Interrogazione Cherchi sulla necessità di riaprire sollecitamente la scuola elementare di Littigheddu (Sedini) ingiustificatamente chiusa». (736)

«Interrogazione Giua Angelo sulla sistemazione della strada Ierzu - Gennegresia. Con richiesta di risposta scritta». (737)

«Interrogazione Giua Angelo sulla riparazione delle nuove case di Osini, sulla luce elettrica ad Osini e sulle opere a Gairo-scalo». (738)

«Interrogazione Frau concernente la istituzione di una Sezione INAM nella città di Olbia. Con richiesta di risposta scritta». (739)

«Interrogazione Corona Loddo Claudia sui danni provocati dallo straripamento del Rio Nou nel Comune di Tuili». (740)

«Interrogazione Corona Loddo Claudia sulla sospensione della linea automobilistica Villasi-mius - Castiadas - Muravera». (741)

«Interrogazione Corona Loddo Claudia sulla costruzione di un asilo nel villaggio dell'E.T. F.A.S. di Castiadas». (742)

«Interrogazione Manca sui lavori di estrazione nelle miniere di Canaglia gestite dalla Società Ferromin». (743)

«Interrogazione Cardia sulla interruzione della erogazione della energia elettrica nelle aziende agricole di Elmas. Con richiesta di risposta scritta». (744)

«Interrogazione Pirastu concernente la ricostituzione in Comune autonomo della frazione di Buggerru». (745)

«Interrogazione Melis concernente l'applicazione della legge sulla siccità». (746)

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

PRESIDENTE. Annunzio che sono stati presentati le seguenti proposte e i seguenti disegni di legge:

dai consiglieri Ibba - Nioi - Lay - Dessanay - Cossu - Manca - Sotgiu Girolamo - Corona Loddo Claudia - Pirastu - Cherchi - Prevosto:

«Erogazione di un contributo straordinario di soccorso invernale». (181)

dal consigliere Soggiu Piero:

«Norme in materia di turismo ed industria alberghiera». (182)

dal consigliere Melis:

«Modifiche alla legge regionale 22 aprile 1955, numero 8, concernente l'indennità speciale regionale a favore del personale degli Uffici del Ministero dell'agricoltura e foreste passato alle dipendenze dell'Amministrazione regionale». (183)

Su quest'ultima proposta di legge è stata richiesta la procedura di urgenza. Metto in votazione tale richiesta. Chi la approva alzi la mano.

(E' approvata).

Dalla Giunta regionale:

«Modifica dei termini previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 23 ottobre 1956, numero 1202, in applicazione della legge 25 luglio 1956, numero 860». (184)

Anche su questo disegno di legge è stata richiesta la procedura d'urgenza. La metto in votazione. Chi la approva alzi la mano.

(E' approvata).

Dalla Giunta regionale:

«Anticipazioni alle Società Strade Ferrate e Ferrovie Complementari della Sardegna, rimborsabili dallo Stato». (185)

Anche su questo disegno di legge è stata richiesta la procedura d'urgenza. La metto in votazione. Chi la approva alzi la mano.

(E' approvata).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune interrogazioni. Per prima viene svolta un'interrogazione De Magistris all'Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Se ne dia lettura.

FANCELLO, Segretario ff.:

«Per conoscere se è a conoscenza delle lamentele fatte presenti al Consiglio comunale di Cagliari da 87 capi famiglia di Assemini, e della frazione del Carmine (Assemineddu), circa il disservizio del collegamento automobilistico di linea tra Cagliari ed il Carmine. L'interrogante chiede anche di sapere se l'Assessore intende intervenire perchè la Società concessionaria incrementi il numero delle corse giornaliere, insufficiente rispetto alle esigenze, e perchè il percorso della stessa linea venga prolungato sino a raggiungere l'abitato di Assemini». (668)

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. L'autolinea a carattere urbano Cagliari - Carmine in concessione alla Società Tranvie della Sardegna, è attualmente gestita con un programma di 15 coppie di corse giornaliere. La Società, rilevato che nelle ore di punta si rendeva necessario un aumento del numero delle corse, aveva approntato un programma di intensificazione; sennonchè, a causa delle note disposizioni in dipendenza delle difficoltà di approvvigionamento di carburante, che vietano l'istituzione di nuove autolinee nonchè l'effettuazione di corse intensificative, tale programma non si è potuto attuare.

Ciononostante, con decorrenza 4 novembre 1956, nell'intento di sopperire alle esigenze del traffico, sono state attivate cinque coppie di

corse *bis*, limitatamente al tratto Cagliari - Elmas, con partenza da Cagliari alle ore 6,10 - 7,00 - 13,00 - 18,00 e 19,00 in modo da consentire lo sfollamento degli autobus dalle corse ordinarie. E' da ritenere pertanto che il disservizio lamentato dall'onorevole interrogante debba intendersi riferito alla situazione preesistente all'istituzione di dette corse *bis*.

E' ovvio, peraltro, che il servizio migliorerà notevolmente quando, venute a cessare le attuali restrizioni, potrà essere attivato il nuovo programma intensificativo già approntato dalla Società concessionaria.

Per quanto concerne, invece, il prolungamento della linea sino all'abitato di Assemini, è da rilevare che il servizio di cui trattasi è stato concesso sin dal 1954 alla Società Tranvie della Sardegna in considerazione della caratteristica urbana attribuita alla linea stessa. Il prolungamento ad Assemini, come linea extraurbana, non può essere attuato se non riproponendo la questione al Comitato regionale di coordinamento trasporti, che, peraltro, nel 1954 espresse parere contrario per analoga richiesta, date le interferenze che l'accoglimento della richiesta avrebbe provocato sui servizi delle Ferrovie dello Stato e su altri autoservizi pubblici extraurbani in atto.

Debbo comunque far presente all'onorevole interrogante che l'abitato di Assemini è attualmente servito da 19 coppie di corse ferroviarie e da 11 coppie di corse automobilistiche, oltre che da due coppie di corse automobilistiche di gran turismo.

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Mi dichiaro soddisfatto della risposta dell'onorevole Assessore, in quanto le limitazioni contingenti che vietano il raddoppio delle corse nelle ore di punta stanno per cessare, e quindi le popolazioni interessate potranno veder esauditi i loro desideri.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Zuc-

II LEGISLATURA

CDII SEDUTA

18 FEBBRAIO 1957

ca all'Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Se ne dia lettura.

FANCELLO, *Segretario ff.*:

«Per conoscere: a) se gli siano note le gravi condizioni di abbandono in cui trovansi le strade Laconi - Bivio Escovedu, Ales - Bivio Escovedu e Bivio Escovedu - Oristano, che collegano vaste zone della Marmilla con l'importante centro di Oristano; b) quali provvedimenti intenda prendere o sollecitare al fine di addvenire alla razionale sistemazione delle suddette importanti arterie di comunicazione e di traffico. L'interrogazione ha carattere d'urgenza». (669)

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 soluzione del problema delle strade non dipende solo dalla buona volontà, ma anche e soprattutto dalle possibilità finanziarie dell'Amministrazione regionale. E, poichè tali condizioni finanziarie non permettono assolutamente interventi massicci, mi limiterò a dire che, se l'Assessorato non ignora lo stato di abbandono in cui si trovano le strade Laconi - Bivio Escovedu, Ales - Bivio Escovedu e Bivio Escovedu - Oristano, tuttavia, così come accade per altre strade dell'Isola, attualmente non è in condizioni di provvedere.

Le strade sopra citate hanno uno sviluppo complessivo di chilometri 65 e la spesa richiesta per una completa sistemazione si aggirerebbe sui 650 milioni. Tuttavia posso assicurare all'onorevole interrogante che le strade di cui egli si occupa saranno tenute presenti in sede di elaborazione dei piani particolari o, comunque, nei prossimi esercizi, qualora le assegnazioni di bilancio sul capitolo per interventi stradali diano la possibilità di forti impegni di spesa.

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

ZUCCA (P.S.I.). La mia interrogazione po-

ne l'accento su uno dei tanti problemi della nostra Isola, e cioè le condizioni di un gruppo di strade la cui importanza ai fini del traffico e della viabilità in genere non può essere da nessuno smentita.

Io non penso che la Regione possa, col suo bilancio ordinario, far fronte alle spese necessarie per assicurare una buona viabilità in Sardegna: con la mia interrogazione volevo semplicemente ottenere l'assicurazione che un gruppo di strade importanti fosse tenuto presente o nel programma da attuarsi con i fondi della Regione o nel piano particolare per la viabilità, che dovrebbe essere attuato con quei famigerati miliardi di cui tanto si parla. E' stato presentato al Parlamento un progetto di legge...

SPANNO (D.C.). Avete chiesto la sospensione in sede di Commissione.

ZUCCA (P.S.I.). Finchè lei non mi dà i suoi voti, io non posso sedere in Parlamento. Pertanto, io non posso aver approvato nessuna sospensione.

Come dicevo, al Parlamento è stato presentato un progetto di legge che proroga l'attività della Cassa per il Mezzogiorno. Ora, fino a quest'anno, la Cassa per il Mezzogiorno ha costruito anche delle strade ed ha sistemato soprattutto delle strade provinciali. Le strade che io segnalo alla sua attenzione, onorevole Assessore, sono appunto strade appartenenti all'Amministrazione provinciale di Cagliari e la Cassa per il Mezzogiorno potrebbe tenerne conto. Per la soluzione del problema che io segnalo, dunque, è necessaria un po' di buona volontà.

Vi sono diverse possibilità di risolvere il problema: intanto si può agire attraverso la Cassa per il Mezzogiorno; vi è poi il famoso piano particolare ed ancora il disegno di legge che lei ha presentato, onorevole Assessore, e che concede contributi alle Province per nuove strade e per sistemazioni stradali, disegno già esaminato in Commissione e che dovrebbe venire in discussione dinanzi al Consiglio in questa tornata.

Se io prospetto la possibilità di risolvere il

problema con i fondi della Regione è perchè le strade che ho segnalato nella mia interrogazione collegano con Oristano una ventina di paesi e la S.I.T.A. ha già fatto sapere alle Amministrazioni comunali interessate che, se non si riparano queste strade, sarà costretta a sospendere i suoi servizi. Il problema, dunque, oltre ad essere importante, è anche estremamente urgente.

Dopo questi chiarimenti, voglio augurarmi che l'onorevole Assessore tenga conto della situazione dei venti paesi della Marmilla, per i quali si minaccia la chiusura dei traffici con Oristano.

Discussione dei piani particolari di opere pubbliche di interesse turistico.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei piani particolari di opere pubbliche di interesse turistico.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Spano, relatore.

SPANO (D.C.), relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non prevedevo di dover riferire questa sera su questo punto all'ordine del giorno. Chiedo perciò scusa all'onorevole Consiglio se, nella mia esposizione, mi limiterò a richiamare, ampliandolo, quanto è detto nella relazione scritta della quinta Commissione, che ha esaminato il piano presentato dalla Giunta.

Come è noto, il piano particolare di opere pubbliche di interesse turistico è stato presentato dalla Giunta Regionale già da tempo. Credo si tratti, salvo errore, del primo piano particolare che giunge all'esame dell'onorevole Consiglio, in attuazione a quanto disposto dalle Norme di attuazione e confermato dalla Corte Costituzionale nella sua sentenza numero 20 del 16 luglio 1956. La quinta Commissione, nell'esaminare il piano, ha anzitutto sentito il bisogno di esprimere il suo compiacimento per lo sforzo che la Giunta intende fare nel settore delle opere pubbliche di interesse turistico.

Già la Giunta Corrias ebbe a presentare uno schema di opere pubbliche di interesse turistico; più che altro si trattava di un elenco di opere, che però aveva bisogno di una ulteriore

elaborazione, soprattutto dal punto di vista tecnico. Questa elaborazione è avvenuta ad opera della Giunta attualmente in carica e bisogna dar lode all'Assessore, che ha saputo mandare avanti questo piano, concretandolo per quanto riguarda la parte tecnica e presentandolo alla discussione del Consiglio. Il piano è il primo sforzo concreto che la Regione fa, in collaborazione con lo Stato, per il consolidamento dei risultati già raggiunti nel settore del turismo. Fino ad oggi l'attività della Regione in questo settore, prevalentemente si è rivolta alla costruzione di alberghi. Questo era necessario per aprire le porte della Sardegna alle correnti turistiche; e oggi si può dire che sono stati ottenuti notevoli risultati, come si deduce dalla relazione che accompagna il piano presentato dalla Giunta.

Come dicevo, è necessario consolidare i risultati raggiunti tenendo conto delle richieste delle correnti turistiche nazionali ed internazionali. Non è infatti sufficiente costruire nelle varie località turistiche degli alberghi anche moderni e confortevoli se, attorno ad essi, non si creano quei *comforts* e quelle comodità che consentono al turista, specialmente allo straniero, di godere agevolmente delle bellezze panoramiche. Capita, infatti, in molte località turistiche della nostra Sardegna, anche laddove la Regione ha saputo già suscitare parecchie iniziative con la costruzione degli alberghi, che manchino strade che diano la possibilità di raggiungere i posti più belli; capita che in certe località, una volta fuori dell'albergo, per il turista non vi sia la possibilità di trascorrere un'ora in santa pace. In certe località nostre, che sono state valorizzate dalla costruzione di alberghi, spesso il turista non sa che cosa fare.

Vi sono in Sardegna tante località veramente interessanti che non sono oggi facilmente raggiungibili; possiamo addirittura affermare senza tema di smentita che le località più belle della Sardegna oggi non sono facilmente raggiungibili, per cui diventa quasi inutile sollecitare le correnti turistiche nazionali ed internazionali a visitare la Sardegna. Lo straniero, una volta giunto in Sardegna, deve troppo

II LEGISLATURA

CDII SEDUTA

18 FEBBRAIO 1957

spesso limitarsi ad ammirare sconfinati campi silenziosi per poi ritornarsene a casa senza aver visto le bellezze che la Sardegna gelosamente nasconde come in uno scrigno che difficilmente si riesce ad aprire. Il piano che la Giunta regionale propone all'attenzione del Consiglio rappresenta forse il primo tentativo di dare ai turisti la chiave per aprire questo scrigno.

La Commissione ha sentito il bisogno di esprimere il suo compiacimento per il piano della Giunta, anche se nello stesso tempo ha sentito il bisogno di sottolinearne la assoluta inadeguatezza; tant'è vero che ha proposto di chiamarlo non piano particolare di opere pubbliche di interesse turistico, ma primo stralcio dei piani particolari di opere pubbliche di interesse turistico. Sarebbe veramente ridicolo voler ridurre a questo piano il contributo dello Stato per la valorizzazione turistica della Sardegna.

L'inadeguatezza del piano risulta soprattutto dal limitato numero di opere che si intende costruire; si tratta, infatti, di appena sette interventi distribuiti nelle tre province sarde, per un importo di un miliardo e 42.719.000 lire. Le opere proposte, nella loro generalità — ad eccezione di una, il Museo del Costume di Nuoro — sono di carattere stradale. Esse rivestono indubbiamente una notevole importanza turistica, ma, in qualche caso, potrebbero anche essere considerate opere stradali ordinarie che potrebbero benissimo essere incluse nei piani stradali ordinari. Strada di traffico ordinario è, ad esempio, quella Olbia - Golfo Aranci, anche se essa assume notevole importanza dal punto di vista turistico.

La inadeguatezza del piano è risultata chiara anche dall'esame che la Commissione ha condotto degli interventi della Cassa del Mezzogiorno nel settore turistico della Sardegna. Infatti, mentre per tutte le altre regioni dell'Italia meridionale la Cassa per il Mezzogiorno è intervenuta con cifre cospicue per opere varie di interesse turistico, per la Sardegna gli interventi sono stati ridottissimi. Io ho portato in Commissione i dati relativi a questi interventi: si tratta di cifre sulle quali è necessario

meditare; e vorrei che la Giunta, nel rispondere alle osservazioni della Commissione, fosse in grado di dare una spiegazione plausibile delle differenze veramente stridenti fra il trattamento che è stato riservato dalla Cassa alle altre regioni dell'Italia meridionale e il trattamento che invece, nel settore del turismo, è stato riservato alla Sardegna. Infatti, mentre per la Sardegna la Cassa per il Mezzogiorno ha speso, per opere di interesse turistico, soltanto la somma di 59 milioni di lire, per la Toscana-Isola d'Elba ha speso 158 milioni, per il Lazio 772 milioni, per l'Abruzzo 118 milioni, per la Campania 4 miliardi e 558 milioni, per le Puglie 492 milioni, per la Basilicata 188 milioni, per la Calabria 277 milioni, per la Sicilia 3 miliardi e 11 milioni.

Sono cifre che devono far meditare e che sono indispensabili per impostare le richieste della Regione su un piano veramente concreto e documentato. I diritti della Sardegna debbono finalmente, anche in questo settore, essere adeguatamente riconosciuti dallo Stato, in modo che quanto non è stato fatto dalla Cassa per il Mezzogiorno sino ad ora venga fatto negli anni avvenire e venga integrato con i piani particolari di opere turistiche che la Giunta dovrà necessariamente approntare.

E' stato rilevato in sede di Commissione che quanto è stato fatto in Sardegna per il turismo in questi anni si deve attribuire unicamente all'Amministrazione regionale, che ha operato con scarsi mezzi, fra difficoltà notevolissime, molto spesso dovendo operare per la modificazione di una diffusa mentalità che guardava al turismo e ai turisti con scarsa simpatia.

Talvolta, anche in seno a questo onorevole Consiglio, si sono dovute condurre delle battaglie durissime per persuadere qualche settore che quanto si voleva fare per opere di interesse turistico era uno sforzo teso, non a favorire il benessere di classi privilegiate, ma a suscitare e a potenziare in Sardegna una attività che poteva tornare a vantaggio dell'intera collettività.

E' stato rilevato che la Cassa per il Mezzogiorno è intervenuta per la creazione, in Sar-

II LEGISLATURA

CDII SEDUTA

18 FEBBRAIO 1957

degna, di opere complementari del turismo, così come ha fatto nelle altre regioni dell'Italia meridionale. Intendo riferirmi, per esempio, agli austostelli, che sono sorti in numero di ben 22 in tutte le province del Meridione d'Italia, e che non sono sorti affatto in Sardegna. Gli autostelli sono stati costruiti dall'Automobile Club Italiano, in collaborazione con la Cassa per il Mezzogiorno, ma in Sardegna questa attività è mancata e, se ci fosse stata, avrebbe potuto dare la possibilità di valorizzare dei punti panoramici suggestivi, dove oggi il turista non si può fermare perchè mancano i *com-ports* più elementari.

La Commissione, in occasione della discussione del piano, ha anche voluto dare uno sguardo ai risultati raggiunti in Sardegna nel settore del turismo. E' stato facile rilevare questo: che rapportando le statistiche degli ultimi anni con le statistiche dell'anno zero del turismo isolano — l'anno 1949, quando la Regione Autonoma ha cominciato ad operare — si può dire che i risultati sono davvero confortanti. Si è passati da un totale di 184.499 presenze di turisti del 1949, a 371.559 nel 1955; e questi dati sono tanto più interessanti se si considera che le presenze degli stranieri sono state 3.864 nel 1949 e 27.162 nel 1955.

Sono cifre modeste, che dobbiamo vedere nella loro concreta realtà, senza crearci eccessive illusioni, ma che tuttavia ci danno motivo di conforto e di incoraggiamento e ci mostrano che quanto è stato fatto in questi ultimi anni a qualche cosa è servito, aprendo, lentamente ma sicuramente, le porte del turismo isolano a notevoli correnti turistiche nazionali ed internazionali. Se però rapportiamo le statistiche riguardanti la Sardegna a quelle riguardanti l'Italia meridionale, trascurando deliberatamente le regioni dell'Italia settentrionale, dobbiamo necessariamente fare delle considerazioni non tanto confortanti.

A questo proposito, nella relazione è detto: «Al 31 dicembre 1955 su 26.074 esercizi alberghieri esistenti nel territorio della Repubblica, solo 3.699 erano dislocati nell'Italia meridionale, per un totale di 65.537 letti, su un totale nazionale di 530.356; di questi esistevano in Sar-

degna solo 241 esercizi con 3.570 letti, contro i 985 esercizi della Sicilia, i 406 della Calabria, i 269 della Basilicata, i 274 delle Puglie, i 453 degli Abruzzi, i 1.053 della Campania». (Purtroppo, dobbiamo dirlo a nostro sconforto: siamo ancora all'ultimo posto, dopo la Basilicata). «Nè molto più confortanti sono le statistiche relative al movimento registrato negli esercizi alberghieri (soprattutto per quanto attiene al movimento dei forestieri): su un totale di 3.536.481 clienti registrati in tutta l'Italia meridionale, di cui 600.154 stranieri, in Sardegna si registrano 137.685 clienti, (di cui 7.109 stranieri) contro 1.181.725 in Sicilia (132.631 stranieri); 277.748 in Calabria (13.977 stranieri); 378.471 nelle Puglie (25.045 stranieri)».

Le statistiche ci dicono che, in fatto di movimento turistico, siamo ancora all'ultimo posto, per cui è necessario dire a noi stessi che è opportuno intensificare ancora gli sforzi. E' necessario dire che questi sforzi vanno validamente appoggiati con il concorso che lo Stato deve alla Regione autonoma della Sardegna per valorizzare le risorse turistiche isolate, risorse che possono dare moneta sonante alle casse della Regione. Gli sforzi così lodevolmente intrapresi dalle Giunte passate e dalla Giunta attualmente in carica, vanno continuati con perseveranza, con tenacia, con costanza, perchè i risultati raggiunti, che sono abbastanza confortanti, diventino ancor più confortanti nel tempo e tali da poterci consentire di affermare che la ricchezza turistica potenziale della Sardegna è stata abbondantemente sfruttata dai Sardi con le loro forze e con il concorso del Governo nazionale, per il benessere e per il progresso della intera collettività.

Con le osservazioni che ho esposto la quinta Commissione ha ritenuto di poter portare all'esame del Consiglio il piano particolare di opere turistiche approntato dalla Giunta, raccomandandolo caldamente all'approvazione nella certezza che questo piano costituirà un fattore veramente decisivo per avviare il turismo sardo verso quelle mètte di progresso alle quali tutti aspiriamo. (*Consensi al centro*).

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

MARRAS (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli consiglieri, varie volte il nostro Gruppo ha avuto occasione di manifestare critiche e perplessità per l'indirizzo della Giunta nel settore turistico. Questi dubbi e queste perplessità sono stati particolarmente espressi in occasione della discussione e dell'approvazione dei bilanci regionali. Ci è sembrato, infatti, che, davanti alla scarsità dei fondi di cui dispone l'Amministrazione regionale, il peso delle spese per attività turistiche fosse eccessivo.

Naturalmente, diverso è stato il nostro atteggiamento in occasione dell'esame, in sede di Commissione, del piano particolare di opere pubbliche di interesse turistico approntato dalla Giunta. Risalta in maniera sufficientemente chiara dalla relazione introduttiva che la Commissione, e conseguentemente anche il nostro Gruppo, si sono trovati concordi, in linea generale, nel sostenere il piano. Naturalmente, così come ha fatto in sede di Commissione, anche oggi in sede di Consiglio il nostro Gruppo non può fare a meno di mettere in risalto alcune considerazioni di cui, a nostro avviso, la Giunta deve tener conto, secondo noi, per regolare l'attività futura della Regione nel settore turistico.

La prima osservazione da fare — e mi sembra che già il collega Spano ne abbia parlato — riguarda il modo inqualificabile con cui la Cassa per il Mezzogiorno ha trattato la nostra Isola nel settore delle spese turistiche. Le somme spese in questi anni dalla Cassa per il Mezzogiorno non sono indifferenti, come si può rilevare dalla relazione, ma solo in due regioni: la Campania e la Sicilia. Queste regioni hanno avuto la parte del leone; qualche altra se n'è avvantaggiata in misura che si avvicina al miliardo; la Sardegna ha avuto meno di 100 milioni.

Se non erro, appena 59 milioni rappresentano gli investimenti della Cassa per il Mezzogiorno nella nostra Isola in cinque-sei anni di attività. Ora, pur non volendo entrare nel merito delle critiche e delle perplessità espresse sull'attività

turistica della Regione in altre occasioni — che esse in questo momento non ci interessano —, la prima cosa che vogliamo rimarcare è che la presentazione del piano speciale in esame, che è legato all'articolo 8 dello Statuto speciale, non può, nè deve rappresentare assolutamente una rinuncia da parte dell'Amministrazione regionale a quella quota di investimenti per opere e attività turistiche che spettano alla Sardegna nel quadro dell'attività della Cassa per il Mezzogiorno.

Su questo problema vorremmo dall'onorevole Assessore al turismo e dalla Giunta assicurazioni precise; in particolare, vorremmo sapere che cosa la Giunta si propone di fare per poter, nel futuro, ottenere maggiori stanziamenti.

Vorrei ora fare alcune osservazioni in merito al piano. Esso, col titolo «Piani particolari di opere pubbliche di interesse turistico», si presenta in modo piuttosto presuntuoso. I fondi che per esso si richiedono allo Stato superano di poco il miliardo e interessano esclusivamente poche opere quasi esclusivamente di carattere stradale. Queste opere, per quanto importanti ai fini dello sviluppo di attività turistiche, evidentemente non possono considerarsi essenziali in questo settore. Pertanto, siamo del parere che si debba parlare di uno stralcio di piano piuttosto che di un vero e proprio piano particolare.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Il titolo è stato ereditato dalla Giunta precedente.

MARRAS (P.C.I.). D'accordo, onorevole Assessore, ma lei sa perfettamente che il piano presentato dalla Giunta Corrias era ben più consistente di quello oggi in discussione. E ciò è facile da dimostrarsi. Un'opera turistica che a me interessa particolarmente, la strada Oristano - Tharros, che valorizza una zona turistica in pieno sviluppo...

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Ma si tratta di uno stralcio!

MARRAS (P.C.I.). Certo, onorevole Gardu; anche nella relazione dell'onorevole Spano è detto: «Il finanziamento di questo primo stralcio an-

drà, senza dubbio, integrato con l'inclusione di nuove opere, tra cui quelle previste dal primo elenco di opere turistiche presentato dalla Giunta Corrias». Ora, noi vorremmo dalla Giunta e dall'onorevole Assessore ai trasporti l'assicurazione che a questo primo stralcio debba seguire presto un secondo stralcio o un piano più completo in cui le opere che sono state segnalate dai vari Gruppi in sede di Commissione e che verranno ancora segnalate nel corso di questo dibattito — in particolare quella che io mi son permesso personalmente di segnalare poco fa — possano essere accolte.

Si pone poi l'esigenza di un coordinamento tra le attività turistiche sviluppate dalla Regione, delle quali viene data ampia descrizione nella relazione presentata dal collega Spano, e le attività di interesse turistico di carattere privato e quelle dovute all'iniziativa di enti governativi quali la Cassa per il Mezzogiorno. In questo modo si potrebbe, almeno in parte, ovviare alla insufficienza di mezzi che è stata concordemente lamentata. Concludendo, se l'onorevole Assessore alla viabilità fornirà le assicurazioni che gli abbiamo richiesto, il nostro Gruppo voterà per l'accoglimento del piano in discussione. (*Approvazioni*).

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

SERRA (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, da tempo faccio parte della Commissione quinta, la quale, all'epoca dell'esame del piano oggi in discussione, era competente in materia di turismo. (Oggi la competenza in questa materia è passata alla terza Commissione). Per quanto mi riguarda, posso confermare il punto di vista già espresso in Commissione a titolo personale e condiviso da altri colleghi del mio Gruppo, parere che è stato ripreso, nella sua relazione, dall'onorevole Spano.

La Commissione si è mostrata favorevole all'iniziativa della Giunta, ed ha affermato la necessità che, come or ora ha detto il collega Marras, il piano in esame costituisca un primo passo nell'approntamento di opere di interesse turistico. In effetti, anche la Giunta considera questo primo piano uno stralcio di un pia-

no più ampio da realizzare nel futuro. D'altro canto, non si può pretendere, per la mancanza di un ambiente adatto e per la insufficienza dei mezzi a disposizione, di riuscire di colpo a realizzare in Sardegna le attività turistiche che prosperano rigogliose in altre regioni, quali la Campania e la Sicilia. Se Campania e Sicilia hanno fatto la parte del leone, come ha osservato il relatore collega Spano, nella distribuzione dei fondi della Cassa per il Mezzogiorno, bisogna ricordarsi che Napoli, il Vesuvio, Pompei, Capri, Ischia e via dicendo, hanno secoli di vita turistica; e che il turismo siciliano, pur essendo nato più tardi, conta tuttavia sulla tradizione dovuta alle antichità del mondo classico presenti nell'Isola.

La Sardegna, purtroppo, non ha ancora saputo suscitare un forte interesse nei confronti della civiltà nuragica e dei suoi monumenti e nei confronti delle diverse civiltà che in essa succedettero al periodo nuragico. Approvo pertanto l'affermazione del collega Spano secondo la quale il '49 per la Sardegna turistica è da considerarsi l'anno zero.

Dopo questa premessa di carattere generale, vorrei fare qualche osservazione di natura pratica, sull'indirizzo che in campo turistico dovrebbe perseguire la Giunta. Prima osservazione: il collega relatore non ha parlato (ed è logico, dato che non se ne è parlato in Commissione) di un problema di cui, a suo tempo, quando era Assessore al turismo si era interessato l'onorevole Masia: quello degli ostelli della gioventù. Tendenti a favorire i viaggi dei giovani e ad incrementare così la loro conoscenza del mondo, questi ostelli sono importanti dal punto di vista turistico-sociale. Non si può dimenticare che i giovani hanno maggiori possibilità di muoversi degli uomini di una certa età, e che pertanto la creazione di questi alberghi di tipo particolare è quanto mai opportuna.

Gli ostelli della gioventù esistono ormai in quasi tutte le regioni d'Italia e, per la dignità dell'autonomia sarda, occorre istituirli al più presto anche in Sardegna. Io ho rilevato già ormai da tre anni, all'Amministrazione provinciale di Cagliari, quando l'onorevole Masia era Assessore regionale al turismo, la possibilità di co-

II LEGISLATURA

CDII SEDUTA

18 FEBBRAIO 1957

struire un ostello al Poetto. Al Poetto esistevano due villette di proprietà di una fondazione di beneficenza gestita dalla Provincia. Questa fondazione ha dovuto smobilitare, in parte, e si è fissata in altra località dell'Isola perchè per l'educazione degli orfani che assisteva, il Poetto non si mostrava adatto. Uno dei villini che la fondazione occupava è stato così ceduto ad una Società per farne il ritrovo dei suoi impiegati durante le vacanze. L'altro villino, in piena efficienza, è stato occupato da una associazione di canottieri di cui è presidente il collega Pernis. L'associazione canottieri, però, non ha svolto, al Poetto, nessuna attività e il villino non è stato utilizzato. Questo villino, dopo l'alluvione di Muravera, è stato occupato, quasi *manu militari*, da un gruppo di alluvionati di quel paese. In seguito, poi, è passato ad un altro ente, mentre potrebbe, invece, essere destinato molto bene come primo ostello della gioventù.

Così come avevo segnalato questo problema alla Provincia e al Comune di Cagliari e all'onorevole Masia, lo segnalo oggi all'attuale Assessore al turismo. A Cagliari, volendo, l'ostello della gioventù potrebbe essere realizzato entro un paio di mesi, e nella prossima stagione estiva si potrebbe scrivere qualcosa su quella pagina bianca dell'annuario internazionale della gioventù che riguarda gli ostelli in Sardegna.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Cinque sono già pronti.

SERRA (D.C.). Io parlo di realizzazioni immediate. Basta scrivere al centro nazionale di Roma e, se si hanno a disposizione i locali, si ottiene l'attrezzatura gratis.

Qualcosa si dovrebbe anche fare in futuro per favorire, con la costruzione di ostelli costieri, quei giovani turisti che intendono fare il periplo dell'Isola.

Mi voglio occupare ora di un problema che per me non è nuovo: quello del turismo che vorrei definire sanitario. Dovrebbe cessare lo sconcerto de «S'Acqua Cotta» di Villacidro, dove si è fissato un accampamento...

SPANO (D.C.), *relatore*. L'Assessore al turismo ha già visitato questa località.

SERRA (D.C.). Veda dunque l'Assessore se è possibile, eventualmente, revocare la concessione delle acque minerali a quei concessionari che non le hanno sapute sfruttare adeguatamente, così come era stato richiesto, tempo addietro, in una interrogazione dell'onorevole Spano. L'Assessore al turismo dovrebbe interessarsi presso l'Assessore all'industria per la revoca delle concessioni di acque minerali agli inetti. Per ciò che concerne le sorgenti de «S'Acqua Cotta», la Regione dovrebbe pensare ad una gestione diretta. La creazione di uno stabilimento idrotermale alle porte di Cagliari sarebbe quanto mai utile.

MARRAS (P.C.I.). C'è anche Fordongianus.

SERRA (D.C.). Certo, onorevole Marras; stavo per dirlo; anche il problema di Tharros, in Commissione, l'ho scoperto io.

MARRAS (P.C.I.). Non l'ha scoperto nessuno; c'è sempre stato.

SERRA (D.C.). Il problema, per la prima volta, è stato sollevato da me in Commissione; poi l'idea è stata ripresa.

Quanto succede a Fordongianus è un altro sconcerto. E' spiegabile che la popolazione di questo centro, che durante la stagione termale guadagna qualcosa con le «pensioni», non solleciti la costruzione di un albergo. Comunque anche le terme di Fordongianus, come quelle di Benetutti, devono essere attrezzate, seguendo l'esempio di Casteldoria.

Qualche altra osservazione vorrei fare sull'entità finanziaria del piano: 922 milioni circa.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Più il piano suppletivo.

SERRA (D.C.). Effettivamente la osservazione fatta dal relatore sulle caratteristiche delle opere che dovrebbero essere eseguite è fondata. Si tratta esclusivamente di strade. Ora a mio parere, le strade che hanno caratteristiche

II LEGISLATURA

CDII SEDUTA

18 FEBBRAIO 1957

esclusivamente turistiche e che non interessano il traffico normale devono essere comprese in un piano di opere pubbliche di interesse turistico. Le strade, invece, che, pur rivestendo interesse turistico, sono importanti per la viabilità ordinaria, devono essere comprese in altri piani. Io non avrei compreso nel piano in esame, ad esempio, la strada del retroterra del Poetto. Sono cagliaritano, ma questo non mi impedisce di riconoscere obiettivamente che quella è una strada di comunicazione normale. Turistica è, invece, la strada per Cala Fighera, Calamosca, eccetera, così come sarebbe turistica una strada che collegasse il litorale del Poetto con Villasimius.

Le vicende della costruzione della strada per Villasimius sono note; i lavori sono fermi nonostante l'interessamento della Regione, di tanti enti e di tante persone. E' urgente smantellare le resistenze militari, attenuatesi, del resto, col Ministro Taviani, e far sì che l'esistenza dei cosiddetti fortini non impedisca la prosecuzione della strada. Naturalmente io approvo la costruzione della strada del retroterra del Poetto; avrei preferito, però, che essa, partendo dal ponte Vittorio, avesse toccato Borgo Sant'Elia, il Semaforo, Calamosca, Cala Fighera, Poetto, Quartu, Villasimius, favorendo così la sistemazione di una zona turistica molto importante, da rendere accogliente con un buon rimboschimento.

Calamosca, se fosse circondata da un bosco, sarebbe una piccola baia simile a quella di Portofino. La costiera di Villasimius, con le sue bellezze naturali, se fosse anch'essa fiancheggiata da boschi, sarebbe una strada costiera bella, nè più nè meno, quanto la Tirrenica.

Quanto alle opere elencate nel piano, prendo atto della integrazione relativa alla provincia di Cagliari. Non posso, però, allo stesso modo, dichiararmi soddisfatto per il trattamento che è stato riservato all'Oristanese. Così si spiega perchè si pretenda la istituzione della quarta Provincia! Il turismo dovrebbe necessariamente tener conto delle zone archeologiche, e Tharros riveste una grande importanza.

MURETTI (P.N.M.). Anche Cornus.

SERRA (D.C.). Certo, onorevole Muretti, ma Cornus ha già la sua strada litoranea.

MURETTI (P.N.M.). No, la strada non esiste; la sua costruzione era stata prevista quando era Assessore ai trasporti l'onorevole Stangoni.

SERRA (D.C.). In questo caso, anche la strada per Cornus deve essere tenuta presente. Con o senza piani di opere turistiche, si facciano queste due opere di collegamento, ed esse valgano a dimostrare che non ci si dimentica della parte alta dell'attuale provincia di Cagliari, che ha motivo, talvolta, di lamentarsi.

Apprezzo ed ammiro lo sforzo di Alghero, lo sforzo di tutto il Nord dell'Isola in campo turistico; uno sforzo analogo deve essere fatto anche nelle altre parti della Sardegna. Ma non si deve badare soltanto ad incrementare un turismo che si appaghi delle bellezze naturali; occorre, attraverso il turismo, incrementare la conoscenza della Sardegna, sì da favorire il sorgere di nuove iniziative economiche.

Con quest'ultima osservazione concludo il mio discorso, augurandomi che i miei rilievi e le mie richieste vengano tenuti in considerazione dall'Assessorato al turismo per la sua futura attività, in particolare per il prossimo stralcio dei piani particolari per opere di interesse turistico. (*Consensi*).

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

COLIA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho chiesto di parlare per una breve dichiarazione di Gruppo.

Come è detto dal relatore della quinta Commissione, onorevole Spano, il giudizio che i commissari potevano esporre in sede di esame sui piani particolari di opere pubbliche di interesse turistico non poteva essere che un giudizio politico, laddove invece — almeno a me così è sembrato — si richiedeva espressamente un giudizio di carattere tecnico-economico. I piani, infatti, sono il riassunto tecnico di varie progettazioni di opere tendenti a valorizzare ta-

lune zone turistiche della nostra Isola; riassunto tecnico sul quale non è facile dare un giudizio con competenza, almeno da parte mia. Per un giudizio del genere, comunque, chiunque certamente perderebbe troppo tempo, e otterrebbe uno scarso risultato pratico, se si addentrasse in un esame tecnico analitico.

Il nostro, pertanto, non può che essere un giudizio politico, in linea di massima positivo. Si potrebbe discutere sulla possibilità di dare la priorità a talune zone invece che ad altre previste dai piani, ma ciò potrebbe assumere carattere campanilistico. L'importante è che si inizi un qualche cosa di organico in modo che si possa passare definitivamente dalla fase di semplice enunciazione di programmi alla fase concreta delle realizzazioni.

I piani sottoposti oggi alla nostra approvazione sono modesti, direi anzi molto modesti. Su questo giudizio, cioè sulla modestia dei piani, la quinta Commissione, come è ben detto dalla relazione, è stata unanime, come unanime è stata nel considerare i piani in esame come un primo stralcio del piano generale di opere turistiche che l'Amministrazione regionale dovrebbe al più presto approntare. Se si confrontano questi sei interventi con tutte le opere previste dalla relazione Masia, si riconosce subito la loro assoluta insufficienza. Non si può perciò considerare assolto l'impegno del Governo nei confronti della Sardegna con la attuazione di questi piani.

Dopo otto anni di regime autonomistico, possiamo dire che quel po' di turismo che si è creato in Sardegna è dovuto esclusivamente all'inter-

vento della nostra Amministrazione regionale. Ricordo che più volte, in questa sede, è stato accennato che, nel campo del turismo, la Sardegna è stata completamente dimenticata dalla Cassa per il Mezzogiorno. E, se in ciò si ravvisa una colpa morale della direzione della Cassa medesima, dobbiamo altresì dire che si ravvisa effettivamente una colpa materiale da parte degli organi regionali che non hanno saputo tempestivamente avvalersi delle disposizioni della legge istitutiva della Cassa per il Mezzogiorno.

In tema di turismo, raccomandiamo ancora una volta che si addivenga ad una più perfetta organizzazione dei vari enti preposti in Sardegna ad attività turistiche e si compili urgentemente un piano generale più completo di tutte le opere turistiche di cui la Sardegna ha bisogno. E' necessario agire perchè la Sardegna non rimanga ancora una volta in coda alle altre regioni anche in questo settore. Detto questo, io dichiaro, a nome del mio Gruppo, che i socialisti approveranno i piani particolari presentati dalla Giunta. (*Consensi*).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 10 e 30.

La seduta è tolta alle ore 19 e 50.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI.

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1957