

CDLI SEDUTA

(POMERIDIANA)

MERCOLEDÌ 8 MAGGIO 1957

Presidenza del Vicepresidente MURETTI

INDICE

Disegno di legge: «Costruzione di nuove strade provinciali e comunali e sistemazione e manutenzione ordinaria di quelle esistenti». (141) (Discussione):

SERRA	8081-8096-8098-8099
MELIS	8083-8088-8091-8094
MANCA	8084-8092-8094
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	8085-8086-8087-8093-8096-8098-8099
MEDDA	8086-8087
PRESIDENTE	8087-8088
SASSU	8088
FILIGHEDDU, relatore	8091
ZUCCA	8096
AZZENA	8096
Sull'ordine del giorno:	
MELIS	8100
PRESIDENTE	8100
AZZENA	8100
DEL RIO	8100
ASQUER	8100

La seduta è aperta alle ore 18.

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

Discussione del disegno di legge: «Costruzione di nuove strade provinciali e comunali e sistemazione e manutenzione ordinaria di quelle esistenti». (141)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Costruzione di nuove strade provinciali e comunali e sistemazione e manutenzione ordinaria di quelle esistenti»; relatore l'onorevole Filigheddu.

Dichiaro aperta la discussione generale. E' iscritto a parlare l'onorevole Serra. Ne ha facoltà.

SERRA (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema delle strade ha interessato il Consiglio regionale sin dalla discussione sulle dichiarazioni programmatiche della prima Giunta regionale nel giugno 1949. E questo è avvenuto non soltanto per le particolari condizioni di viabilità dell'Isola, ma anche soprattutto per la arretratezza della legislazione statale, come pure della regolamentazione amministrativa locale. (Come è noto, siamo ancora, in materia, alla legislazione del 1865, nonostante gli enormi sviluppi dei traffici verificatisi dal secolo scorso ad oggi).

Se è vero che tutte le regioni hanno interesse ad essere dotate di buoni servizi di comunicazione e quindi di una adeguata rete stradale, in Sardegna questo interesse è certamente maggiore, data la necessità di collegamenti con l'oltremare, attraverso una buona rete stradale che, toccando i centri dell'interno, raggiunga i porti.

Dalla ottima relazione del collega Filigheddu, come anche da quella della Giunta, si apprende che vi sono in Sardegna oltre 1843 chilometri di strade statali, quasi tutte bitumate, oltre duemila chilometri di strade provinciali e un migliaio di chilometri di strade comunali censite. Dico « censite » perchè lo stesso relatore riconosce come, dopo aver svolto la sua in-

II LEGISLATURA

CDLI SEDUTA

8 MAGGIO 1957

dagine, non abbia potuto appurare con esattezza la vera estensione delle strade comunali.

Nel campo della viabilità vi sono, dunque, tre settori: quello della viabilità statale; quello della viabilità provinciale — che è regolato con criteri giuridici arretrati, come or ora ho accennato — e quello della viabilità comunale. Quest'ultimo non solo interessa per le comunicazioni locali nell'ambito delle zone, ma anche per i collegamenti da zona a zona, dato che le strade comunali sfociano spesso nelle strade provinciali. La viabilità comunale, tuttavia, è quasi del tutto trascurata per difetto di mezzi e — aggiungo, a conferma di quanto già esposto dalla Giunta e dal relatore — per la deficiente attrezzatura tecnica dei Comuni. Per quanto riguarda la viabilità provinciale, esplicano una certa attività gli uffici tecnici provinciali, ma anche questi organismi non dispongono di una adeguata attrezzatura tecnica. Collegato al problema della viabilità comunale e provinciale è, inoltre, quello delle strade di bonifica e delle strade militari.

E' noto che in Sardegna, così come è accaduto in altre regioni, durante il periodo bellico si sono costruite diverse strade militari di grande importanza, ma è altresì noto che esse sono andate in deperimento e in abbandono, pregiudicando lo sviluppo dei traffici di certe zone. Ancora più grave è la situazione delle strade di bonifica: nessuno si preoccupa della loro manutenzione, nessuno si preoccupa di conservare e migliorare il patrimonio che lo Stato, la Regione e altri enti elargiscono per incrementare le comunicazioni nelle zone di bonifica.

Signor Presidente, mi sono iscritto a parlare per primo per tentare di orientare la discussione sulla integrazione e sullo sviluppo della legislazione statale. E' noto che il 16 gennaio di quest'anno il Ministro ai lavori pubblici ha presentato alla Camera dei deputati il disegno di legge numero 2666, relativo alla classificazione, sistemazione e manutenzione delle « strade di uso pubblico », formula, questa, che comprende diverse categorie di strade. Il disegno di legge si occupa, prevalentemente, della classificazione delle strade, seguendo criteri formalmente uguali, ma sostanzialmente diversi da quelli adot-

tati dalla legislazione vigente. Le strade di uso pubblico vengono distinte in cinque categorie: statali, provinciali, comunali, vicinali e militari. Le cosiddette strade di bonifica dovrebbero essere assegnate, in base ai loro requisiti funzionali, ad una delle prime quattro categorie, senza costituire una categoria a parte come di fatto attualmente si verifica.

L'articolo 4 di questo disegno di legge determina quali siano le strade provinciali, ed è bene che nel provvedimento in esame questa determinazione venga tenuta presente. Sono strade provinciali quelle che collegano il capoluogo di provincia con i singoli Comuni. Alla categoria appartengono anche quelle strade che collegano alla rete statale e provinciale i Comuni particolarmente importanti o per popolazione o perchè sedi di notevoli industrie o perchè centri di intensi traffici commerciali o perchè centri climatici o turistici di notevole rilievo.

Questa classificazione è basata su criteri completamente diversi da quelli adottati dalla legislazione vigente, esclusivamente in riferimento alla esistenza di uffici pubblici e soprattutto di collegamenti con strade di grande comunicazione, stazioni ferroviarie eccetera. Sono ancora considerate strade provinciali quelle strade che collegano capoluoghi di provincia o Comuni importanti ai più vicini aeroporti, alle stazioni ferroviarie, ai porti eccetera, e quelle che collegano le strade provinciali e sono riconosciute necessarie per la valorizzazione d'importanti attività agricole.

Le strade comunali comprendono quelle che collegano un Comune con i Comuni contermini; quelle che collegano un Comune con le sue frazioni, con la prossima stazione ferroviaria o tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o con un porto marittimo, ovvero con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Sono pure considerate comunali le strade che congiungono le frazioni tra loro, le strade all'interno degli abitati, eccettuati i tratti di strade statali o provinciali che attraversano abitati con popolazione non superiore a 20.000 abitanti. Su quest'ultima classificazione debbo fare le mie riserve; se si vuole che le traverse degli abi-

II LEGISLATURA

CDLI SEDUTA

8 MAGGIO 1957

tati non debbano rientrare nella categoria delle strade comunali per essere meglio curate, d'accordo; in genere però avviene che i tratti di strade statali che attraversano gli abitati sono eccessivamente maltenuti.

MELIS (P.S.d'A.). Vedi Villaspeciosa.

SERRA (D.C.). Villaspeciosa ed altri centri, onorevole Melis.

Un'innovazione ottima è quella dell'articolo 10 del disegno di legge nazionale, per cui le strade di bonifica all'atto del collaudo della loro costruzione debbono essere classificate in quella categoria cui spetta loro di appartenere in relazione ai requisiti posseduti. Tale norma ha lo scopo di eliminare un grande inconveniente della legislazione vigente (articolo 17 della legge per la bonifica del 13 febbraio 1933, numero 215) e cioè l'omissione della dichiarazione di compimento, dichiarazione che spesso veniva procrastinata per la difficoltà che avrebbero incontrato gli enti eredi della strada di bonifica nell'affrontare l'onere della manutenzione.

Per quanto riguarda, infine, le strade di bonifica da classificare tra le strade comunali, è stabilito che la classifica avvenga con la stessa procedura prevista per le strade provinciali.

Altra ottima innovazione è quella relativa alla obbligatorietà dei consorzi tra Comuni per la manutenzione delle strade comunali. Accade oggi che una strada comunale passi per i territori di due o tre Comuni e che, non traendo uno di questi Comuni alcuna utilità da essa, rimanga per lungo tempo in istato di abbandono. Così accade, ad esempio, per la San Sperate-Nuraminis. Se San Sperate e Nuraminis sono interessati a quella strada, Villasor non lo è; di conseguenza il tratto della strada che passa per il territorio di Villasor è in istato di completo abbandono.

Il disegno di legge citato, con l'articolo 17, rimedia anche agli inconvenienti derivanti dalla ripartizione delle spese per le strade vicinali e agrarie. La vigente legislazione presenta una lacuna gravissima; per essa è difficile ottenere l'obbligatorietà dei consorzi per le strade vicinali,

ed è difficile soprattutto ripartire gli oneri fra i vari consorziati. Infine — ed è ciò che maggiormente interessa — lo Stato erogherebbe, secondo il progetto, 100 miliardi, concedendo contributi fino al 60 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione delle strade sottratte ai Comuni e classificate provinciali. In tal modo, secondo i commenti della stampa, potrebbero essere sistemati ben 60.000 chilometri di strade comunali che dovrebbero passare alle Province.

Come si vede dal punto di vista giuridico, il problema è stato ben studiato; dal punto di vista economico, invece, permane qualche perplessità. La somma di 100 miliardi è senza dubbio considerevole, così come sono ben tanti i 60.000 chilometri di strade comunali che verrebbero sistemati ed affidati alle Province. Sembrerebbe, però, che siano da sistemare solo le strade comunali che devono passare alle Province. Inoltre, non mi pare del tutto soddisfacente la graduale erogazione dei fondi. Un miliardo dovrebbe essere stanziato nell'esercizio 1957-58, 5 miliardi nell'esercizio 1958-59, 9 miliardi e 400 milioni in ciascuno degli esercizi successivi, fino al 1969. Il programma completo dovrebbe essere attuato in 12 anni.

Stando così le cose, onorevoli colleghi, è più che mai urgente approvare il provvedimento di legge in esame sì da sopperire ad una manchevolezza legislativa della Regione, e per dare una prova tangibile della solidarietà della Regione nei confronti degli Enti locali e delle popolazioni sarde. Io sono senz'altro favorevole al disegno di legge in esame.

Noto che la Commissione ha apportato qualche modifica formale per migliorare il testo della Giunta; e, se pure ha avanzato qualche riserva, lo ha fatto esclusivamente per dar modo al Consiglio di studiare attentamente il problema. Piuttosto che creare un ente per la viabilità sarda, così come una volta si pensava, è opportuno potenziare gli organismi esistenti sia della Regione e sia degli Enti locali, Province e Comuni, per evitare lo spreco di forti somme in nuove spese generali. (Naturalmente tutto deve essere coordinato dall'Assessorato della viabilità).

La Commissione ha affermato la necessità di fare un censimento; e per questo ci si potrà avvalere dell'opera della Presidenza del Consiglio regionale, che spedirà, su proposta della Commissione speciale per la rinascita, a tutti i Comuni sardi un questionario che interessi anche i problemi della viabilità. Così l'Assessorato dei trasporti avrà materiale prezioso per uno studio accurato del problema della viabilità.

Trovo pure giustificata una osservazione fatta dalla Commissione: che per quanto è possibile, debbano tenersi presenti, prima di tutto, le necessità delle strade esistenti, e poi eventualmente debba prendersi in considerazione il problema della costruzione di nuove strade.

Ciò che oggi maggiormente interessa è la bitumazione delle strade. Con la bitumazione, infatti, si risparmia sulle spese di manutenzione, che per le strade bianche sono piuttosto ingenti. Per ragioni igieniche, poi, si dovrebbe dare la precedenza assoluta alla bitumazione delle strade che attraversano gli abitati.

Bisogna poi pensare alla bitumatura di quelle strade che hanno necessità, oltre che della sistemazione del fondo stradale, anche di un rinnovo del loro tracciato, come è detto nelle relazioni. Oltretutto le carreggiate spesso non hanno l'ampiezza che sarebbe necessaria per le attuali esigenze del traffico. Generalmente si ha una larghezza da ciglio a ciglio, come è detto nella relazione della Giunta, di metri 5, di cui 2,50 di carreggiata; si hanno pendenze che in qualche caso raggiungono il 10 per cento e raggi di curvatura di 10 ed anche di 8 metri. La Regione sta già procedendo al rinnovo della rete stradale; bisogna ora proseguire in questa attività per dar modo alla viabilità di rammodernarsi secondo le esigenze del traffico attuale.

Onorevoli colleghi, prima di chiudere questo mio intervento vorrei brevemente illustrare i due emendamenti che ho presentato e che sono del tutto formali. L'articolo 8 *bis* che io ho formulato mira a stabilire che, quando gli Enti locali possano usufruire di provvidenze dello Stato o di altri enti, la concessione di benefici da parte della Regione deve limitarsi ad una integrazione. Con questo mio emendamento non voglio assolutamente frapporre alcun ostacolo

all'approvazione del disegno di legge in esame. Con esso, invece, intendo affermare che la Regione deve intervenire solo laddove è necessario, di modo che la sua attività sia coordinata con quella dello Stato e di altri enti. Dopo queste brevi considerazioni, che spero abbiano dato un modesto contributo alla discussione del disegno di legge numero 141, mi auguro che l'onorevole Consiglio voglia esprimere un voto favorevole, suggerendo, se sarà il caso, opportuni emendamenti. (*Consensi*).

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

MANCA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi del Gruppo comunista accetteremo l'invito dell'onorevole Serra di votare a favore del disegno di legge numero 141, perchè conosciamo a fondo la triste situazione della viabilità in Sardegna. Non saremo certamente noi, a esprimere parere sfavorevole... (*interruzione del Presidente della Giunta*). Non per questo, onorevole Presidente della Giunta, ma perchè riteniamo giuste alcune considerazioni contenute nella relazione della Giunta, ed altre che sono state fatte dai commissari della terza Commissione.

In fondo, uno degli scopi che si propone il disegno di legge in esame è quello di favorire, attraverso il traffico, la maggiore rapidità degli scambi commerciali; d'altro canto, intensificando gli scambi commerciali, si avrà la possibilità di ottenere una riduzione dei costi non soltanto di alcuni prodotti agricoli della nostra terra, ma anche di alcuni prodotti di importazione. Taluno, inoltre, vede nel miglioramento della viabilità la possibilità di un maggiore incremento turistico; e, in fondo, non credo che abbia tutti i torti. Ma è proprio perchè noi siamo favorevoli acchè l'attenzione della Regione si rivolga al miglioramento dei traffici, che vogliamo richiamare l'attenzione della Giunta su alcuni aspetti di questo problema ed esprimere un giudizio sul disegno di legge in discussione.

Questo provvedimento, come è noto, interessa in modo particolare la viabilità provinciale e

comunale. Altra volta noi abbiamo avuto occasione di trattare in Consiglio questo problema; l'ultima discussione, la più interessante in materia, è stata quella che si è sviluppata attorno alla sciagura di Campu Lazzari. Dati e cifre sono stati portati, in quella occasione, sullo sviluppo della rete stradale e su alcuni aspetti del traffico su strada in Sardegna. Ritengo però indispensabile ricordare che questo problema presenta in Sardegna aspetti più vasti di quelli con i quali esso si configura nel disegno di legge in esame.

Basterà ricordare, a questo proposito, quanto i quotidiani hanno scritto, alcuni mesi fa, sulla possibilità di allargamento della Carlo Felice, allargamento finora non realizzato, e sull'ammodernamento delle ferrovie concesse, per constatare come anche nel campo della viabilità si vada a rilento. Gli scopi che il disegno di legge si propone, in effetti, si possono raggiungere mediante interventi più ampi di quelli che oggi vengono previsti e apportando serie modifiche alla politica inadeguata che la Giunta ha sino ad ora svolto. E non vorrei che, per il fatto stesso di aver presentato un provvedimento sulla viabilità comunale e provinciale, la Giunta tendesse a far passare in seconda linea il problema dell'allargamento della Carlo Felice.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Presenti una mozione su questo argomento.

MANCA (P.C.I.). Sì, onorevole Assessore, presenterò una mozione. Sta di fatto che con le nostre argomentazioni vogliamo aiutarvi, se ce lo consentite, ad assolvere pienamente al vostro compito e ad affrontare con maggior serietà il problema della viabilità. Non possiamo non rilevare che i vantaggi di cui si parla nella relazione della Giunta per quanto si riferisce agli scambi, al turismo, al commercio, al traffico delle merci, dei prodotti agricoli eccetera, non saranno che minimi; e ciò non tanto per la inefficienza del provvedimento legislativo che si sta per approvare, quanto per la impossibilità di reperire le somme che sarebbero necessarie per affrontare in modo radicale il problema della viabilità.

Non per questo noi siamo contrari al disegno di legge. Vogliamo, però, sottolineare la sua inadeguatezza perchè meglio voi possiate studiare la possibilità di reperire le somme necessarie ad assolvere il compito che esso si propone. Vi sono in Sardegna, così come è detto nella relazione, circa 2.500 chilometri di strade provinciali, ed all'incirca 1.000 chilometri di strade comunali. (Forse questi dati forniti dalla relazione non sono del tutto esatti, ma diamoli per buoni). Forse un terzo ed oltre di queste strade è asfaltato, se si tien conto che in prevalenza si tratta di strade provinciali. Il disegno di legge vuole intervenire per la sistemazione e per la depolverizzazione con contributi di entità diversa a seconda che si tratti di strade provinciali o di strade comunali. La terza Commissione ha modificato il testo originario ed ha proposto un contributo superiore.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Su suggerimento dell'Assessore.

MANCA (P.C.I.). Onorevole Gardu, non ho affermato il contrario.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. D'accordo, volevo solo fare una precisazione.

MANCA (P.C.I.). Una precisazione che, come vedrà, avvalora la tesi che io sostengo.

Si è fissato un contributo dell'80 per cento per la sistemazione delle strade comunali e del 75 per cento per la sistemazione delle strade provinciali. Badate, onorevoli colleghi, io trascuro completamente l'intervento della Regione per la costruzione di nuove strade, poichè non credo che la Regione abbia la possibilità di intervenire in questo settore per lo meno per cinque-sei-sette, e forse anche per dieci anni.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Ne abbiamo già costruito.

MANCA (P.C.I.). Ciò non significa niente, perchè tutte le strade costruite dalla Regione sono pressochè impraticabili. Non significa

II LEGISLATURA

CDLI SEDUTA

8 MAGGIO 1957

niente l'aver costruito qualche centinaio di chilometri di strade! A me interessa vedere la possibilità reale che ha la Regione di intervenire con incidenza, e quindi di raggiungere gli scopi che si propone. Con ciò non voglio aver la pretesa di aiutare l'onorevole Assessore alla viabilità ad intravedere le difficoltà che si frappongono ad una attività d'ampio respiro.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Onorevole Manca, il disegno di legge ha lo scopo di modificare la legislazione esistente per scopi amministrativi.

MANCA (P.C.I.). Se riconoscete che il disegno di legge è un vago accorgimento amministrativo, forse siamo d'accordo.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. E' stato detto.

MANCA (P.C.I.). Il titolo del disegno di legge è questo: « Costruzione di nuove strade provinciali e comunali e sistemazione e manutenzione ordinaria di quelle esistenti ». Stando a questo titolo, dunque, non si tratterebbe di un provvedimento meramente amministrativo. A parte questa incongruenza del titolo, comunque, non si può escludere che il disegno di legge possa diventare effettivamente uno strumento di serio intervento nel settore della viabilità. Sarebbe sufficiente che la Giunta, nell'approntare il bilancio, destinasse qualche centinaio di milioni da spendere in questo settore, per ottenere dei risultati rilevanti.

Nella relazione si afferma che per la sistemazione delle strade il costo medio, per chilometro, si aggira sui dieci milioni. Questo dimostra che anche il relatore ha compreso che il provvedimento in esame non è del tutto amministrativo, a meno che non abbia voluto fare della demagogia lasciando intendere all'opinione pubblica che si può veramente migliorare la situazione della viabilità. Il relatore, a mio avviso, è effettivamente persuaso che il disegno di legge numero 141 sia uno strumento efficace.

A parte tutte queste considerazioni, ciò che

più colpisce è la entità degli stanziamenti occorrenti per l'attuazione del programma che l'Amministrazione regionale pare proporsi. Quando si ha da agire su di una rete stradale che si estende per 2.500 chilometri e occorre per la sua sistemazione — trascurando di includere le spese di manutenzione perchè penso che i Comuni mediante una amministrazione capace, dinamica possano riuscire ad assolvere questo compito — una spesa che mediamente si aggira sui dieci milioni a chilometro, i calcoli finanziari da fare sono dell'ordine dei miliardi. Quando si consideri l'entità dei fondi occorrenti, non può che avvertirsi la necessità di stabilire esattamente l'ampiezza del disegno di legge in esame.

Sarebbe veramente demagogico dar da intendere ai Comuni e alle Province sarde che la Regione può seriamente intervenire per la costruzione di nuove strade, quando soltanto per la sistemazione delle strade esistenti si dovrà affrontare una spesa di qualche centinaio di milioni all'anno. La Giunta, piuttosto, dovrebbe intraprendere una adeguata azione politica nei confronti dello Stato e della Cassa per il Mezzogiorno perchè contribuiscano efficacemente alla soluzione di questo problema.

Vorrei ora occuparmi di qualche aspetto del problema della viabilità minore, problema che è stato, nelle sue linee generali, precedentemente illustrato dall'onorevole Serra. Onorevole Serra, per quanto riguarda la situazione delle strade di bonifica, ritengo che in Sardegna vi sia una totale e sfacciata inadempienza agli obblighi di manutenzione da parte dei proprietari e dei consorzi di bonifica. A questa sfacciata inadempienza non può certamente essere estranea la Giunta regionale, la quale deve preoccuparsi anche delle strade di bonifica. La legge nazionale numero 215 del 1933 stabilisce determinati obblighi per i Consorzi di bonifica non soltanto per la costruzione, ma anche per la manutenzione delle strade di bonifica; questa legge, tuttavia, per alcuni aspetti, è inoperante in Sardegna...

MEDDA (P.L.I.). Non è esatto; le strade devono essere classificate, anche se cadono nei comprensori di bonifica.

II LEGISLATURA

CDLI SEDUTA

8 MAGGIO 1957

MANCA (P.C.I.). Quando in un comprensorio di bonifica si pone l'esigenza di costruire una strada può il Consorzio costruirla? Può senz'altro. Di conseguenza, una volta costruita la strada, in attesa della sua classificazione, il Consorzio ha il dovere di curarne la manutenzione.

MEDDA (P.L.I.). Subito dopo la costruzione la strada deve essere classificata.

MANCA (P.C.I.). Mi scusi, onorevole Medda, vi sono delle strade che per 20 anni hanno atteso d'essere classificate. Risulta, dunque, chiaro l'obbligo dei Consorzi di bonifica di badare alla manutenzione delle strade dei comprensori e, di conseguenza, l'obbligo della Giunta regionale di controllare e se del caso aiutare i Consorzi di bonifica. Voi sapete, onorevoli colleghi, che vi sono periodi in cui i cantonieri nei Consorzi di bonifica...

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Questa è materia di competenza dell'Assessore all'agricoltura.

PRESIDENTE. Onorevoli consiglieri, vorrei che si evitassero i dialoghi.

MANCA (P.C.I.). Concludendo su questo punto, mi pare necessario richiamare l'attenzione della Giunta perchè conduca un'azione affinché le strade dei comprensori di bonifica siano al più presto classificate e perchè i Consorzi di bonifica adempiano i loro obblighi.

Circa il problema generale della costruzione di nuove strade ritengo necessario un intervento della Regione per predisporre, d'accordo con i Comuni e le Province, un piano organico. Oltre che gli aspetti finanziari del problema si dovrebbe studiare attentamente la questione della esclusione dei Comuni e delle Province dal contributo per la liquidazione degli espropri eseguiti per la costruzione di nuove strade. A mio avviso, le remore che si frappongono alla costruzione di nuove strade non sempre derivano dalla mancanza di finanziamenti, ma molto spesso dall'impossibilità nella quale i Comuni si trovano di indennizzare i proprietari dei terreni da espropriare.

Per costruire una strada di cinque o sei chilometri non occorrono meno di 40-50.000 metri quadrati di terreno, cioè quattro-cinque ettari di terreno, *grosso modo*; ed è quasi impossibile che i nostri Comuni, con le loro modeste finanze, possano disporre delle somme necessarie per pagare quattro o cinque ettari. Pertanto sarebbe necessario che la Giunta studiasse un intervento per favorire gli espropri per la costruzione di nuove strade.

Un altro problema sul quale mi pare utile richiamare l'attenzione dei colleghi del Consiglio, riguarda l'obbligo da parte dei Comuni e delle Province al rilascio di obbligazioni. E' noto quanto sia complicata la legislazione in materia. La deliberazione del Consiglio comunale va sottoposta al visto del Prefetto ed è noto che per la concessione del visto devono ricorrere determinate condizioni che nulla hanno a che vedere con l'esigenza di costruire o di sistemare delle strade. Nei casi in cui non ricorressero quelle determinate condizioni, dunque, la Giunta si troverebbe nella situazione di non poter soddisfare la richiesta di un Comune. La legge numero 5 che l'Assessore Gardu ha ricordato, e che concede dei contributi per la costruzione di case minime...

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. ... e di altre opere.

MANCA (P.C.I.). ... non fa obbligo ai Comuni del rilascio di alcuna obbligazione...

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Infatti, nessun Comune ha pagato.

MANCA (P.C.I.). Certo, onorevole Gardu, nessun Comune ha pagato, come volevasi dimostrare. E ciò significa che, se si vuole effettivamente intervenire per aiutare i Comuni a superare le difficoltà nelle quali si trovano per quanto concerne la costruzione e la manutenzione delle strade comunali, non si devono porre vincoli di alcun genere; e se una parte delle somme che la Regione stanzerà per il finanziamento di opere stradali andrà perduta, sarà sempre a

II LEGISLATURA

CDLI SEDUTA

8 MAGGIO 1957

beneficio della Sardegna e del popolo sardo. Di conseguenza è necessario non impegnare i Comuni ad alcuna restituzione.

PRESIDENTE. Onorevole Manca, sono costretto a rilevare che ella non ha presentato alcun emendamento al riguardo; e, dato lo scarso tempo a disposizione del Consiglio, non vorrei si tenessero discussioni accademiche.

MANCA (P.C.I.). Se sarà necessario, signor Presidente, proporrò alcuni emendamenti. Per ora, il mio Gruppo si riserva di sentire l'orientamento degli oratori degli altri settori.

Come ho detto all'inizio, il mio Gruppo voterà a favore del disegno di legge in esame, vorrebbe, però, che il provvedimento non fosse esclusivamente di natura amministrativa, ma che divenisse per l'Assessore ai trasporti uno strumento che gli consentisse di intervenire efficacemente nel settore della viabilità.

Raccomando ancora alla Giunta di svolgere un'adeguata azione politica a vantaggio dei Comuni e delle Province perchè ottengano congrui finanziamenti da parte dello Stato e dalla Cassa per il Mezzogiorno per la costruzione di nuove strade, per l'allargamento delle strade esistenti, soprattutto della Carlo Felice, ed anche perchè sia portato rapidamente a compimento il problema dell'ammodernamento delle ferrovie concesse. *(Consensi)*.

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

SASSU (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho avuto modo di leggere attentamente il testo del disegno di legge in discussione e, poichè le sue disposizioni si riferiscono ad un problema così pressante, quale è quello della viabilità, mi sento in dovere di rivolgere un caldo ringraziamento alla Giunta e, in particolare, all'Assessore Gardu.

Secondo il mio modesto parere, nuove strade dovrebbero essere costruite per soddisfare le esigenze della nostra Isola. Posso citare parecchi Comuni, che avrebbero bisogno di nuove vie di comunicazione. Ad esempio, sarebbe

necessaria una strada Florinas-Banari, una strada Tula-Oschiri, una strada Oschiri-Pattada, una strada da Padru a Buddusò. Ancora non esiste una strada da Berghidda a Sa Castanza, così come non ne esiste una da Giave a Bonorva. La strada che conduce da Bonorva alla foresta di Burgos (demanio della Regione) è tanto impraticabile che normalmente viene percorsa solo a cavallo. Non esiste una strada da Bono a Orotelli. La Badesi-Codaruina-Castelsardo è assolutamente impraticabile. Ittiri non è collegato con Villanova Monteleone. A nord di Viddalba non vi sono più strade, tanto che da Vignola si deve addirittura trasportare il grano e altri prodotti dell'agricoltura via mare.

Poichè questa, in Sardegna, è la situazione della viabilità, io non posso che essere favorevole al disegno di legge. Vorrei, piuttosto, raccomandare all'Assessore dei trasporti che studi un sistema per cui possano essere evitati i passaggi a livello, che intralciano le comunicazioni rapide. Bisognerebbe, poi, pensare, per taluni centri, alla costruzione di strade di circonvallazione. Taluni scopi si potrebbero addirittura conseguire con i cantieri di lavoro. *(Approvazioni)*.

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

MELIS (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io dirò poche cose su questo disegno di legge, perchè mi rendo conto che la stagione nella quale ce ne dobbiamo occupare non è molto propizia alle lunghe discussioni; in fondo esso è stato portato in discussione questo pomeriggio unicamente perchè non si era in condizioni di continuare nella discussione di un altro disegno di legge; e questo certo non favorisce lo svolgersi di un dibattito approfondito. Dirò poche cose, onorevoli colleghi, anche perchè, sul problema della viabilità, non da molto tempo, un ampio dibattito si è svolto in questo Consiglio in sede di discussione di una mozione, conclusasi con l'approvazione di un ordine del giorno che forniva direttive all'Amministrazione regionale.

Il disegno di legge in esame dà l'impressione che, partito da un modesto principio, da una

II LEGISLATURA

CDLI SEDUTA

8 MAGGIO 1957

esigenza contingente, sia pure funzionale dal punto di vista amministrativo, abbia poi dilatato in cammino i suoi compiti e le sue ambizioni. In partenza, si voleva correggere, in relazione alla struttura e articolazione degli Assessorati, la disposizione della vecchia legge che attribuiva all'Assessorato dei lavori pubblici la competenza amministrativa in materia stradale, mentre la nuova strutturazione degli Assessorati ha trasferito questa competenza di fatto all'Assessorato alla viabilità. Bene si sarebbe operato facendo questa correzione subito dopo la modifica della struttura degli Assessorati. Ma evidentemente l'Amministrazione regionale è riuscita in qualche modo a superare le difficoltà formali ed ha potuto procedere egualmente, sia pure con adattamenti, allo svolgimento della sua attività amministrativa.

Come dicevo, in cammino il disegno di legge si è dilatato. L'Amministrazione regionale — o meglio la Giunta e quindi il proponente — innamorata del problema e vedendo quale importanza esso ha nella vita economica e civile della Regione, ha ritenuto di dover fare delle proposte, tracciare delle direttive, aprire delle prospettive ed indicare delle soluzioni. Ora, come spesso accade quando ad un disegno originario di determinate proporzioni se ne sovrappone ed aggiunge un altro di più ampie proporzioni, il provvedimento di legge manifesta più buona volontà che concreta sostanza e capacità di incidenza nel settore cui si riferisce.

Si ha la possibilità di costruire, in base a questa legge, nuove strade, di intervenire per la sistemazione e la manutenzione delle strade esistenti e di quelle di nuova costruzione. Ma, non a caso, non si fa parola sull'ammontare degli stanziamenti: si fa solo un richiamo generico allo stanziamento previsto per i lavori pubblici, comprensivo di taluni fondi per il settore stradale. Però un disegno di legge come questo in discussione, onorevoli colleghi, proprio per la imponenza dei mezzi che mobilita, necessariamente non può prescindere da una pianificazione delle opere e della spesa. Quando si pensa, come è stato or ora rilevato, che per la sistemazione e depolverizzazione di una strada occorrono circa dieci

milioni a chilometro; quando si pensa che in provincia di Cagliari — parlo solo di strade provinciali — su un totale di 891 chilometri, 486, oltre il 50 per cento, sono da sistemare; che in provincia di Sassari, su un totale di 886 chilometri, 506 sono da sistemare; che in provincia di Nuoro, su 706 chilometri, 372 sono da sistemare; per un totale di 1.364 chilometri, ai quali sono da aggiungersi 911 chilometri di strade comunali, per un totale complessivo di 2.275 chilometri; si conclude che, per la sola sistemazione e depolverizzazione delle strade provinciali e comunali esistenti, si dovrebbero stanziare 22 miliardi e 750 milioni.

Questa situazione non dovrebbe, evidentemente, passare inosservata in un provvedimento interessante la viabilità provinciale e comunale. Il disegno di legge in esame, invece, non prevede alcuna spesa nè per quest'anno nè per gli anni a venire. Posto che noi avessimo la possibilità di impostare in bilancio, per il disegno di legge, una spesa annua di 250 milioni, occorrerebbero circa 100 anni, dico 100 anni, per finanziare la sistemazione e depolverizzazione delle strade provinciali e comunali esistenti al momento attuale. Cento anni sono tanti, e 250 milioni l'anno, per il bilancio della Regione Sarda, non sono pochi. E' chiaro, onorevoli colleghi, che l'ambizione, o la buona volontà di chi ha proposto questo disegno di legge, e la nostra buona volontà, il nostro desiderio di intervenire nel settore della viabilità, urtano manifestamente con la materiale impotenza finanziaria della Regione.

Se poi, oltre che alla sistemazione e depolverizzazione delle strade esistenti, si pensa anche alla costruzione di nuove strade, e nel frattempo si vuole addossare alla Regione anche l'onere permanente della manutenzione generale di tutte le strade non statali, non si può fare a meno di valutare attentamente l'ammontare delle spese cui la Regione dovrebbe far fronte. In effetti, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione, per evidenti ragioni finanziarie, è destinato a rimanere quasi totalmente inoperante; all'Amministrazione regionale sarà solo possibile effettuare qualche intervento marginale, episodico, per questo o per quel

II LEGISLATURA

CDLI SEDUTA

8 MAGGIO 1957

Comune, per questa o per quella strada, ma non sarà mai consentito di sviluppare una politica che, sia pure a non breve scadenza, consenta soluzioni di portata generale.

A mio giudizio, la Regione deve considerare, con estrema attenzione e con estremo senso di responsabilità, la necessità di seguire altri indirizzi per risolvere il problema della viabilità. Io mi sono divertito, amaramente divertito, a riprendere in mano il progetto che, subito dopo la unificazione della Sardegna col Piemonte, voglio dire subito dopo la rinuncia alla costituzione autonoma della Sardegna, il Carbonazzi aveva per l'appunto disposto per una rete stradale in Sardegna. Siamo a oltre un secolo fa, vale a dire nel 1850-51; pur tuttavia, onorevoli colleghi, potete vedere, attraverso la relazione a quel disegno di legge, attraverso le statuizioni e norme che in quel disegno si prevedevano, come le necessità, i bisogni di allora — e lo dimostra oltretutto la denuncia fatta or ora, sia pure per un limitato settore della sua provincia, dal collega Sassu — siano oggi ancora vivi, e come tutto ciò che sino ad ora è stato realizzato sia stato soltanto marginale, episodico.

Non c'è stato fino ad oggi un programma stradale serio ed efficiente, e non c'è stata la realizzazione di un qualsiasi programma stradale basato su una pianificazione di ampio respiro. Non solo, ma c'è un grave addebito da fare ai nostri governanti di allora e di oggi: che, mentre per altre regioni le strade sono state costruite a spese totali dello Stato senza chiedere il concorso degli Enti locali — così avveniva per la Calabria esattamente nel periodo in cui si faceva la programmazione Carbonazzi —, per la Sardegna si è richiesto il concorso degli Enti locali.

Onorevoli colleghi, dobbiamo richiamare il Governo centrale all'adempimento dei suoi obblighi. Le strade sono strumento di civiltà, e di incremento economico. Le spese per le strade sono investimenti produttivi, e tali sono considerate in ogni Paese civile ed evoluto del mondo. Questi principii devono valere anche per la Sardegna. E' inutile chiedere contributi, che non siano simbolici, agli

Enti locali della Sardegna per la costruzione di nuove strade. Accadrà ancora una volta esattamente quello che attraverso un secolo abbiamo sempre sperimentato in tutti i settori. Valga, come esempio, ricordare ciò che si è realizzato nel campo della edilizia scolastica; la legislazione di favore dello Stato italiano, che prevedeva erogazioni di contributi agli Enti locali per la costruzione di edifici scolastici, ha consentito di realizzare qualcosa solo in quelle regioni ove le condizioni economiche generali consentivano floridi bilanci ai Comuni; in Sardegna, dove pure era sentita, urgente e pressante, la necessità di edifici scolastici, per la disastrosa situazione economica dei Comuni lo Stato non ha speso niente.

Si può, attraverso la documentazione fornita dalla letteratura meridionalistica, e prima di tutto attraverso il volume « La ricchezza d'Italia », di Nitti, vedere quante decine di migliaia di lire per abitante furono spese nel settore dell'edilizia scolastica nelle regioni settentrionali, e quante poche centinaia di lire furono spese in Sardegna. E tutto questo avveniva perchè la legislazione in materia non teneva conto della particolare situazione di questa nostra sventurata Isola! Altrettanto è avvenuto per le strade. Anche la legge che abbiamo or ora sentito richiamare dal collega Serra, e che pure è innovativa per quanto attiene alle classificazioni delle strade, che tiene conto di particolari esigenze e finalità della rete stradale, dei fattori economici, turistici, eccetera, trascura però assolutamente altri elementi importanti; non è nient'affatto innovativa laddove avrebbe dovuto più sostanzialmente esserlo: vale a dire nella distribuzione geografica territoriale dei contributi e nella misura di questi contributi.

Onorevoli colleghi, non facciamoci illusioni: quando il disegno di legge richiamato dall'onorevole Serra diventerà operante con un finanziamento di 100 miliardi (a formare il quale concorrerà anche il contribuente sardo), gli Enti locali della Sardegna non avranno che magre briciole, certamente meno di quello che i contribuenti sardi avranno versato; e ciò perchè i Comuni e le Province non saranno

in condizioni di disporre della percentuale del 40 per cento che il disegno di legge pone a loro carico per la costruzione delle strade.

In sostanza, onorevoli colleghi, io vado oggi ripetendo quanto ho già detto a proposito dei piani particolari e del piano stradale inserito o stralciato, come oggi usa dirsi, dal Piano organico della rinascita. La presenza della Regione non ha contribuito minimamente ad impostare su basi corrette e nuove i problemi dei rapporti tra Stato e Regione, degli obblighi dello Stato verso la Regione, della riparazione di quelle negligenze storiche che sono alla base stessa dell'autonomia, chè solo per l'avvenuto riconoscimento di queste negligenze si è arrivati alla concessione di Statuti speciali. Ma è troppo facile, onorevoli colleghi, concedere Statuti o formulare leggi, mentre è enormemente difficile erogare somme e trasformare in fatti concreti le astratte formulazioni programmatiche.

Ecco perchè, onorevoli colleghi, noi vogliamo sentire l'Assessore ai trasporti o la Giunta, vogliamo sentire che cosa pensa il Governo regionale circa la possibilità pratica, concreta di disporre i mezzi per il finanziamento del disegno di legge in esame. Può darsi che l'onorevole Assessore possa affermare che il disegno di legge si collega alla esecuzione del piano stradale stralciato dal Piano di rinascita. In questo caso la Regione potrebbe impegnarsi per la quota di sua spettanza che il Piano impone anche nel settore stradale. Ma a questo proposito si ha bisogno di chiarimenti, sì che si sappia con precisione se si deve votare su un cumulo di belle parole e di simpatici programmi, o non piuttosto su un provvedimento destinato ad incidere realmente e concretamente nel settore della viabilità sarda.

Può dunque darsi — ma di tutto questo non v'è traccia nella relazione nè risulta dalla discussione sin qui svoltasi — che il disegno di legge in esame sia da collegare ai piani particolari. Ma se i piani particolari si atterranno ancora alla loro originaria impostazione, che impone alla Regione il concorso del 50 per cento nella spesa, noi non potremo assolutamente dichiararci soddisfatti.

Pertanto, il nostro giudizio è sospensivo o interlocutorio; ci riserviamo di decidere del nostro atteggiamento finale, del nostro voto, quando avremo saputo dalla Giunta quali prospettive, al di là delle parole, si offrono per la effettiva, concreta, seria e prossima applicazione del disegno di legge. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Poichè nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Filigheddu, relatore.

FILIGHEDDU (D.C.), relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, quel clima particolare al quale accennava or ora il collega Melis quasi mi indurrebbe a rimettermi *sic et simpliciter* alla relazione scritta, che mi pare abbastanza esauriente e chiara. Tuttavia, voglio pur fare qualche breve considerazione. Anzitutto devo sottolineare che l'animazione del dibattito è di per se stessa un indice dell'importanza del problema in discussione ai fini dello sviluppo economico e turistico dell'Isola.

Effettivamente di progresso economico in nessun modo si può parlare laddove non sia efficiente, sviluppato il sistema della viabilità, e quindi dei trasporti. Bisogna dunque parlare dell'importanza sociale del problema della viabilità. Essendo condizione essenziale per lo sviluppo economico generale, lo sviluppo del traffico evidentemente incide sulla condizione generale dei lavoratori. Per combattere la disoccupazione nessuno strumento è più efficace di un programma di opere stradali...

MELIS (P.S.d'A.). Dieci anni fa, forse. Oggi con le macchine...

FILIGHEDDU (D.C.), relatore. No, onorevole Melis, anche oggi; perchè, mentre sino ad alcuni anni fa gli appalti venivano assegnati a chi offriva ribassi non superiori al 3-4-5 per cento, oggi, proprio per il maggior impiego di macchine, i ribassi arrivano anche al 40-50 per cento. Ciò, evidentemente, rende possibile la costruzione, a parità di spesa, di un maggior numero di chilometri di strada. Anche per la

II LEGISLATURA

CDLI SEDUTA

8 MAGGIO 1957

sua importanza sociale, dunque, il disegno di legge in esame merita d'essere approvato dall'Assemblea.

In sede di Commissione, il provvedimento aveva incontrato la unanimità, tanto è vero che non vi è stata una relazione di minoranza; oggi, invece, sono state avanzate delle critiche da parte dell'opposizione. Ha cominciato il collega Manca...

MANCA (P.C.I.). Le mie sono state critiche costruttive.

FILIGHEDDU (D.C.), *relatore*. Parzialmente sì. Comunque non può essere disconosciuta l'importanza di questo disegno di legge, che mira a togliere la Sardegna dallo stato di minorazione in cui si trova rispetto a tutto il restante territorio della Repubblica. Se consultiamo le più recenti statistiche, onorevoli colleghi, notiamo che mentre per l'Italia settentrionale il rapporto tra la superficie territoriale e lo sviluppo chilometrico stradale è di 0,793 e per la Sicilia di 0,332, per la Sardegna esso è di 0,195; la Sardegna è all'ultimo posto della graduatoria tra le regioni italiane. Di qui la necessità di un positivo intervento a favore delle costruzioni stradali.

E' evidente che per l'attuazione di un vasto programma nel settore della viabilità, sarà necessario il concorso dello Stato sia attraverso i finanziamenti del Piano di rinascita, sia attraverso il finanziamento dei piani particolari.

Il problema della viabilità va considerato di fondamentale importanza e ad esso va accordato preminente interesse in relazione ai possibili interventi da parte dell'Amministrazione regionale. Ora, il disegno di legge in esame — ed è opportuno ripeterlo ancora una volta, sebbene sia stato chiaramente indicato nella relazione — ha lo scopo contingente di aggiornare gli strumenti legislativi ed amministrativi a disposizione dell'Amministrazione regionale per il settore della viabilità. Con esso si vuole modificare la legge regionale numero 5, che attribuisce all'Assessorato dei lavori pubblici la competenza ad operare nel campo delle opere stradali, competenza che ora, con il riordinamen-

to dei vari Assessorati, avvenuto con l'insediamento di questa Giunta, deve spettare all'Assessorato della viabilità.

Circa le possibilità di intervento, tutto dipenderà dal Consiglio regionale che fra poco verrà eletto. I rilievi di ordine finanziario mossi dal collega Melis e dallo stesso onorevole Manca sono, sotto un certo profilo, accettabili; partendo da uno stanziamento annuale di appena 250 milioni, fra un secolo non solo non sarebbero depolverizzate tutte le strade esistenti, ma nemmeno la metà di queste. Oltre alla sistemazione straordinaria, infatti, si dovrebbe pensare anche alla sistemazione e manutenzione ordinaria delle strade.

Per risolvere al più presto un problema di così fondamentale importanza per la rinascita della nostra Isola, nella ripartizione dei fondi disponibili in sede di bilancio, bisognerebbe effettuare maggiori stanziamenti che nel passato. Per la sistemazione delle strade bisognerebbe assegnare almeno due miliardi annui per un bel po' di tempo. Se non si vuole che la Sardegna rimanga indietro, per lo sviluppo economico, alle altre Regioni d'Italia, è urgentissimo sistemare le nostre strade, renderle effettivamente transitabili.

Nella relazione ho accennato alla imminente entrata in circolazione della nuova 500 Fiat; non so che cosa avverrà fra pochi mesi e soprattutto fra qualche anno, quando le motociclette verranno sostituite dalle automobili. L'intensità del traffico forse crescerà in misura tale che si porrà come improrogabile l'esigenza di rammodernare le strade. Se non si rammoderneranno le strade, le disgrazie automobilistiche si moltiplicheranno. Pertanto, sarà necessario non solo fare appello all'intervento dello Stato attraverso il Piano di rinascita e i piani particolari, ma anche prevedere un più efficace e più costante intervento finanziario da parte della Regione. Un tale programma potrà, tra l'altro, essere anche uno strumento validissimo per combattere quella funesta piaga sociale che è la disoccupazione.

Vorrei, nel concludere, fare un rilievo al collega Serra, il quale ha presentato un emendamento per adeguare il provvedimento in esame ad un disegno di legge presentato dal Go-

II LEGISLATURA

CDLI SEDUTA

8 MAGGIO 1957

verno centrale alle Camere. La proposta del collega Serra, in sè, è meritevole di favorevole considerazione, tuttavia mi pare forse oggi prematuro fare riferimento a un disegno di legge che ancora non è stato approvato. Comunque, al riguardo, nulla avrei da obiettare qualora il Consiglio volesse approvare l'emendamento.

Raccomando ancora vivamente a tutti i colleghi l'approvazione del disegno di legge in esame, strumento validissimo per la rinascita della nostra Isola. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore alla viabilità.

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio l'onorevole Filigheddu per la sua lucida ed esauriente relazione; ringrazio anche la terza Commissione e il suo Presidente, che hanno raccomandato al Consiglio la unanime approvazione del disegno di legge in esame. Ringrazio infine, soprattutto a nome dei dipendenti dell'Assessorato di cui sono titolare, i commissari che hanno espresso il loro compiacimento per l'attività svolta dalla Regione in questi due anni nel settore dei trasporti e della viabilità.

I motivi che hanno indotto la Giunta a presentare il disegno di legge numero 141 sono sufficientemente lumeggiati nella relazione scritta. Con decreto del Presidente della Giunta del 19 luglio 1955 le competenze in materia di strade, già appartenenti all'Assessorato dei lavori pubblici, furono attribuite al nuovo Assessorato della viabilità; in assenza di un atto legislativo, tuttavia, gli atti amministrativi in materia rimasero di competenza dell'Assessorato dei lavori pubblici. Di fatto — è vero — le funzioni amministrative vengono esercitate dall'Assessorato della viabilità, ma a stretto diritto la Corte dei Conti potrebbe sollevare obiezioni. Ed è appunto per questo che si è resa necessaria la presentazione del disegno di legge numero 141, che si propone soprattutto la modifica della legge regionale numero 5.

Il provvedimento in esame, inoltre, assicura il rispetto delle autonomie locali, evitando di accentrare eccessivamente negli uffici dell'Amministrazione regionale un'attività che interessa in modo particolare i Comuni e le Province. Per quanto riguarda l'ente o l'azienda strade di cui si è parlato in sede di Commissione e di cui si parla anche nella relazione scritta, mi pare opportuno ripetere che il disegno di legge non contrasta con la eventuale creazione di un ente o di un'azienda stradale, in quanto esso intende ottenere solamente una modifica e un miglioramento della legge regionale 8 maggio 1951, numero 5, senza proporsi le mete più alte indicate dal collega Manca, quale l'allargamento della strada Carlo Felice o l'ammodernamento delle ferrovie concesse.

Se il collega Manca vorrà presentare un'interrogazione o una mozione, sarò lieto di dimostrarli che anche in questo settore l'Assessorato della viabilità ha validamente operato.

Devo qualche risposta ai colleghi che sono intervenuti nel dibattito. Il collega Serra, dopo aver fatto alcune considerazioni giustissime sulla sostanza del problema, ha preannunziato un emendamento perchè, nel caso che lo Stato, così come prevede un disegno di legge già presentato alla Camera dei deputati, conceda delle provvidenze nel settore della viabilità, il contributo della Regione sia soltanto integrativo. La Giunta non ha alcuna difficoltà ad accettare questo emendamento.

Il collega Manca ha rilevato che, ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 2, le spese che i Comuni devono sostenere per eventuali espropriazioni sono escluse dai contributi. Ovviamente le espropriazioni riguardano il caso della costruzione di nuove strade, caso per altro del tutto eccezionale. Si sa che la misura del contributo prevista originariamente nell'80 per cento è stata elevata al 92 per cento. Rimane, perciò, a carico dei Comuni, il modesto contributo dell'8 per cento pagabile in 30 anni dal compimento dell'opera.

Delle espropriazioni si era discusso anche in sede di terza Commissione, su richiesta del collega Spano, il quale aveva annunciato a questo proposito un suo emendamento. E, infatti,

II LEGISLATURA

CDLI SEDUTA

8 MAGGIO 1957

dal verbale della seduta nella quale la terza Commissione ha discusso questo disegno di legge risulta: « ... infine il consigliere Spano propone la soppressione dell'ultimo comma relativo alle spese di espropriazione che, a suo avviso, escludendo le medesime dal contributo, porrà molti Comuni nella impossibilità di agire in tal senso per mancanza di finanze.

Melis fa rilevare a Spano che, approvando la soppressione dell'ultimo comma, non si risolve la questione prospettata; piuttosto ritiene più utile a tal fine che venga esplicitamente detto che le spese di espropriazione sono escluse dal contributo mentre le stesse beneficiano delle anticipazioni di cui al primo comma.

Zucca...» (e la Commissione si orientò proprio in questo senso) «... fa presente la particolare psicologia degli abitanti che, ove il Comune progetti la costruzione di una nuova strada di cui ne riconoscono la utilità, cedono gratuitamente i terreni necessari, la qualcosa non avviene nel caso che l'iniziativa del progetto parta da altra amministrazione».

Comunque, se la maggioranza del Consiglio fosse orientata verso la soppressione di questo comma, la Giunta non si opporrebbe a tale decisione.

Per quando riguarda il rilascio di delegazioni, sono del parere che le spese per la costruzione di strade di competenza delle Province e dei Comuni non debbano essere a carico esclusivo della Regione. Ritengo, quindi, che si debba mantenere l'istituto delle delegazioni, in quanto è una delle forme meno gravose con le quali le Province e i Comuni possono far fronte alla loro piccola quota di spese. Se si considera, infatti, che una traversa interna di un abitato viene a costare in media sui 15 milioni, e che la quota a carico del Comune è pari al 20 per cento della spesa, un quinto cioè, pari a tre milioni, da pagare in rate annuali per un periodo di 30 anni; io penso che qualunque Comune, anche misero, può versare la somma di 100.000 lire all'anno, corrispondente press'a poco a due mensilità di un salariato.

MANCA (P.C.I.). La difficoltà sta nel rilascio della delegazione.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Si vedrà, di volta in volta. Io non credo che vi siano difficoltà, e penso, comunque, che non si possa continuare con l'attuale sistema. La legge numero 5, infatti, non prevede le delegazioni; e nessun Comune e nessuna Amministrazione provinciale hanno versato un centesimo alle casse della Regione per le strade di loro pertinenza.

Il collega Melis ha affermato che, per sistemare le strade comunali e provinciali, in Sardegna, trattandosi di 3.200 chilometri circa, si dovrebbe spendere qualcosa come 22 -25 miliardi, (non ricordo esattamente la cifra che egli ha enunciato); e che, date le possibilità finanziarie della Regione, per completare tale sistemazione sarebbero necessari cento anni. Eppure il collega Melis, in Commissione, mostrava di aver capito lo spirito del disegno di legge in esame che non si propone affatto fini ambiziosi, ma vuole soltanto migliorare...

MELIS (P.S.d'A.). Certe ambizioni sono lodevoli.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. In Commissione, onorevole Melis, ella aveva pur capito le finalità che il disegno di legge si propone. Del resto, se si andasse avanti, con la legge numero 5 attualmente in vigore, la situazione non cambierebbe: si dovrebbe ugualmente attendere cento anni per una completa sistemazione della rete stradale provinciale e comunale.

MELIS (P.S.d'A.). Dovete far pressioni sul Governo centrale.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. In effetti, onorevole Melis, il disegno di legge non ha alcuna relazione sia con i piani particolari che col Piano di rinascita; esso, più semplicemente, si propone una finalità abbastanza semplice: modificare e migliorare una legge regionale. Le stesse difficoltà cui ella si riferisce, collega Melis, esistono per ogni settore dell'attività regionale, per i lavori pubblici, per la costruzione di case minime, di chie-

se, di edifici scolastici, di fognature, di acquedotti, di strade interne e così via. Per costruire tutte le opere pubbliche necessarie alla Sardegna occorrerebbero non cento, ma duecento o trecento anni. E' naturale, dunque, che tanto nel campo dei lavori pubblici, quanto nel campo della viabilità si accordi la precedenza a quelle opere delle quali maggiormente è sentito il bisogno, in attesa dei finanziamenti che non dispero possano essere concessi dallo Stato per l'attuazione di piani particolari.

Il disegno di legge in discussione prevede le tre distinte specie di interventi considerate nell'articolo 2. Innanzitutto è previsto un intervento per la costruzione di nuove strade per collegare i centri abitati che non dispongono ancora di una importante via di comunicazione. (L'apertura di una strada, come è noto, costa intorno ai 20 milioni a chilometro, quindi è chiaro che l'Amministrazione regionale dovrà considerare gli interventi in questo settore di carattere straordinario). L'articolo 2 prevede ancora la sistemazione delle strade comunali, per le quali è previsto un contributo dell'80 per cento, e delle strade provinciali, per le quali è previsto un contributo del 65 per cento. In questo settore grazie all'imposizione delle delegazioni richieste alle Province ed ai Comuni, si potranno ottenere risultati migliori di quelli conseguiti con la legge vigente.

Il disegno di legge, infine, prevede la concessione di un contributo ai Comuni e alle Province per la manutenzione delle strade di loro rispettiva pertinenza; detto contributo è fissato nella misura del 25 per cento. Considerando che le strade bitumate, dato il logorio cui vanno soggette per l'intenso traffico, importino, per la loro manutenzione, una spesa media annua variante dalle 80.000 alle 200.000 lire a chilometro, e che le altre strade importino una spesa annua di 150-200.000 lire a chilometro, la Regione, su una spesa complessiva di 500 milioni l'anno per la manutenzione della rete stradale minore isolana, dovrebbe spendere circa 125 milioni; spesa certamente sopportabile per il suo bilancio.

Per quanto riguarda in generale gli interventi per la sistemazione di strade provinciali e

comunali, come bene ha detto il collega Fili-gheddu — e di questo lo ringrazio — è naturale che la loro entità dipenda dal Consiglio regionale, che è necessariamente chiamato ad esaminare il bilancio.

La Commissione, nell'approvare, con qualche emendamento formale, il disegno di legge in discussione, ha raccomandato all'Assessorato di effettuare un censimento delle strade nazionali, provinciali, comunali, vicinali, di interesse pubblico, nonché di quelle cosiddette di bonifica, esistenti o in corso di costruzione in Sardegna. Questo censimento è già in corso; si tratta però di un lavoro molto difficile perchè non sempre i Comuni dispongono di dati esatti. Ad ogni modo, come ho già detto in sede di Commissione, il censimento è in corso e sarà presto condotto a termine, completo dei dati raccolti dalla Commissione consiliare di rinascita.

La Commissione ha raccomandato inoltre che, sulla base dei dati acquisiti dall'Assessorato, la Giunta predisponga un piano organico per la costruzione, sistemazione e bitumatura di strade. Detto piano dovrà altresì riguardare, secondo quanto prevede la legge in discussione, anche la manutenzione ordinaria delle strade sia provinciali che comunali. La Giunta in carica può prendere anche questo impegno, avvertendo peraltro che l'approntamento di questo piano richiede del tempo, anche se, per quanto concerne la sistemazione e la bitumatura delle strade minori esistenti in Sardegna, la Giunta ha già predisposto un piano particolare.

Concludendo, la Giunta raccomanda al Consiglio l'approvazione del disegno di legge numero 141 per la sua evidente utilità. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Metto in votazione il passaggio alla discussione degli articoli. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 1.

PISANO, Segretario ff.:

Art. 1

L'Amministrazione regionale è autorizzata a

provvedere, su richiesta degli enti interessati, alla costruzione di nuove strade provinciali ed alla sistemazione di quelle esistenti alle condizioni e con le modalità di cui ai successivi articoli.

L'Amministrazione regionale è altresì autorizzata a concedere in favore delle Province e dei Comuni contributi nelle spese necessarie per la manutenzione ordinaria delle strade classificate provinciali e comunali.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento a firma dell'onorevole Serra. Se ne dia lettura.

PISANO, Segretario ff.:

« Primo comma — modificativo: "Su richiesta degli Enti locali interessati ed alle condizioni e con le modalità di cui alla presente legge, l'Amministrazione regionale è autorizzata a promuovere e finanziare sia la costruzione di nuove strade, sia la sistemazione e la manutenzione di quelle esistenti" ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Serra per illustrare questo emendamento.

SERRA (D.C.). Si legge nel testo del proponente e in quello approvato dalla Commissione: « L'Amministrazione regionale è autorizzata a provvedere... ». Questa disposizione potrebbe concepirsi quando gli oneri finanziari fossero *in toto* a carico della Regione...

ZUCCA (P.S.I.). Ma è lo stesso.

SERRA (D.C.). D'accordo, ma la dizione « provvedere » è troppo impegnativa. Io riterrei più esatta la formula « è autorizzata a promuovere » che comprende sia l'assunzione diretta di iniziative sia l'agevolazione di altrui iniziative.

Dal lato formale, poi, mi sembra opportuno unire le frasi « su richiesta degli enti interessati » e « alle condizioni e con le modalità di cui alla presente legge ».

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della

Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Gardu, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo.

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Il testo della Commissione risulta più chiaro: con l'espressione « promuovere alle condizioni e con le modalità... » pare voglia significare che la Regione non può eseguire lavori stradali.

AZZENA (D.C.). Sarebbe meglio dire: « promuovere su richiesta ».

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. No, onorevole Azzena, dire « promuovere su richiesta », mi sembra errato. « Provvedere su richiesta », invece, mi pare accettabile, anche perchè non vedo le difficoltà prospettate dal collega Serra, dato che subito dopo si precisa: « alle condizioni e con le modalità di cui ai successivi articoli ».

Concludendo, mi pare che l'articolo possa essere lasciato nel testo proposto dalla Commissione.

SERRA (D.C.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERRA (D.C.). Propongo di sostituire le parole « promuovere e finanziare » dell'emendamento con la parola « provvedere ».

PRESIDENTE. Qual'è il parere della Giunta?

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. La Giunta accetta l'emendamento così modificato.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Serra, così come è stato modificato. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Metto in votazione la restante parte dell'articolo. Chi l'approva alzi la mano.

(E' approvata).

Si dia lettura dell'articolo 2.

PISANO, Segretario ff.:

Art. 2

I mezzi finanziari occorrenti alla costruzione di nuove strade provinciali e comunali ed alla sistemazione di quelle esistenti sono anticipati totalmente dalla Amministrazione regionale, che contribuisce nella spesa delle opere nelle seguenti misure:

— del novantadue per cento per le opere di costruzione di nuove strade;

— dell'ottanta per cento per le opere di sistemazione delle strade comunali;

— del sessantacinque per cento per le opere di sistemazione delle strade provinciali.

Il contributo è concesso con decreto del Presidente della Giunta regionale, su conforme deliberazione della medesima, ed è commisurato alla spesa risultante dal verbale di collaudo dell'opera.

Le spese relative alla indennità da corrispondere per eventuali espropriazioni sono escluse dal contributo.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

PISANO, Segretario ff.:

Art. 3

Per essere ammessi a beneficiare delle agevolazioni previste dal precedente articolo per la costruzione di nuove strade le Province e i Comuni si devono impegnare a provvedere alla manutenzione di esse indicando i mezzi per farvi fronte.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

PISANO, Segretario ff.:

Art. 4

Le Province ed i Comuni devono provvedere a restituire la quota parte della spesa a loro carico in trenta rate annuali senza interesse, da corrispondere, con decorrenza dall'esercizio finanziario successivo a quello nel quale viene effettuato il collaudo, mediante rilascio di delegazione sulle sovrimposte fondiarie o su altri cespiti delegabili per legge.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

PISANO, Segretario ff.:

Art. 5

L'Assessorato alla viabilità compila annualmente un piano tecnico-finanziario delle opere riconosciute necessarie.

Il piano è approvato dalla Giunta regionale che determina l'ordine di precedenza delle opere ai fini degli interventi regionali.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 6.

PISANO, Segretario ff.:

Art. 6

L'Amministrazione regionale provvede alla progettazione ed alla esecuzione delle opere direttamente ovvero a mezzo degli Uffici provinciali del Genio Civile salvo che le Amministrazioni provinciali e comunali interessate non siano in grado di provvedervi a mezzo dei propri uffici tecnici o ne facciano richiesta. In casi eccezionali può far ricorso alle prestazioni di tecnici liberi professionisti.

I progetti sono approvati dall'Assessore alla viabilità, il quale provvede inoltre alla gestione amministrativa e contabile, alla vigilanza ed al collaudo dei lavori.

L'approvazione dei progetti delle singole opere deve essere preceduta dal parere del Comitato tecnico regionale dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento a firma dell'onorevole Serra. Se ne dia lettura.

PISANO, *Segretario ff.*:

« Secondo comma — modificativo: "I progetti sono approvati dall'Assessore alla viabilità, il quale provvede alla vigilanza ed al collaudo dei lavori e, nel caso di esecuzione diretta da parte dell'Amministrazione regionale, anche alla gestione amministrativa e contabile" ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Serra per illustrare questo emendamento.

SERRA (D.C.). In seguito all'innovazione apportata dalla Commissione, per la quale i Comuni o le Province, qualora s'iano attrezzati e lo richiedano, possono eseguire i lavori in proprio, pare fuori luogo che l'Amministrazione regionale debba provvedere, oltre che alla vigilanza ed al collaudo dei lavori, anche alla loro gestione amministrativa e contabile. Gli Enti locali, nel caso chiedano e ottengano l'esecuzione a loro carico, devono anche provvedere alla gestione amministrativa e contabile dei lavori. La vigilanza e il collaudo dei lavori, invece, dovranno sempre essere a carico dell'Amministrazione regionale.

PRESIDENTE. Qual'è il parere della Giunta?

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. La Giunta accetta l'emendamento.

PRESIDENTE. Metto in votazione il primo comma dell'articolo 6. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Metto in votazione l'emendamento Serra. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Metto in votazione la restante parte dell'articolo. Chi la approva alzi la mano.

(*E' approvata*).

Si dia lettura dell'articolo 7.

PISANO, *Segretario ff.*:

Art. 7

I lavori di cui alla presente legge sono dichiarati urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Per gli atti conseguenti, sino a quando non sarà provveduto con legge regionale, valgono le norme stabilite dalle leggi dello Stato in materia.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 8.

PISANO, *Segretario ff.*:

Art. 8

La misura dei contributi a favore delle Province e dei Comuni per la manutenzione ordinaria delle strade di loro pertinenza è fissata nel venticinque per cento della spesa occorrente per l'esecuzione dell'opera.

La concessione di detti contributi è disposta, sulla base di preventivi e di perizie tecniche predisposte dalle Amministrazioni interessate, con decreto del Presidente della Giunta regionale, su conforme deliberazione della Giunta stessa, mentre il pagamento di essi viene effettuato a seguito di presentazione dei verbali di collaudo.

E' in facoltà dell'Amministrazione regionale di eseguire accertamenti sulla esecuzione delle opere.

II LEGISLATURA

CDLI SEDUTA

8 MAGGIO 1957

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

E' pervenuto alla Presidenza un emendamento a firma dell'onorevole Serra. Se ne dia lettura.

PISANO, Segretario ff.:

«Art. 8 bis

Quando nelle materie e per gli scopi di cui alla presente legge, gli Enti locali possano usufruire di provvidenze da parte dello Stato o di altri Enti, la concessione dei benefici da parte della Regione è limitata alla sola integrazione eventuale, che è costituita dalla differenza tra il complesso delle provvidenze regionali concedibili e quello delle altre dipendenti da concessioni dello Stato o di altri Enti ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Serra per illustrare questo emendamento.

SERRA (D.C.). Ho già illustrato l'emendamento in sede di discussione generale. Con la approvazione della legge di cui più volte ho parlato, oltre che lo Stato, potranno concedere contributi ai Comuni e alle Province la Cassa per il Mezzogiorno ed altri Enti.

Credo, perciò, opportuno, soprattutto dal punto di vista politico, accogliere il principio enunciato dall'emendamento.

PRESIDENTE. Qual'è il parere della Giunta?

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. La Giunta si è già dichiarata favorevole all'approvazione dell'emendamento.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Serra. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 9.

PISANO, Segretario ff.:

Art. 9

Alle spese occorrenti per l'attuazione della

presente legge si provvede con i fondi stanziati nel capitolo 123 del bilancio regionale 1957 la cui denominazione viene così modificata: « Spese per l'esecuzione di opere stradali di interesse regionale; contributi per la costruzione di nuove strade provinciali e comunali e per la sistemazione e manutenzione di quelle esistenti ».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 10.

PISANO, Segretario ff.:

Art. 10

La Giunta regionale è autorizzata ad emanare il regolamento per l'esecuzione della presente legge.

PRESIDENTE. E' pervenuto alla Presidenza un emendamento a firma dell'onorevole Serra. Se ne dia lettura.

PISANO, Segretario ff.:

« Sopprimere l'articolo ».

PRESIDENTE. L'onorevole Serra ha facoltà di illustrare questo emendamento.

SERRA (D.C.). Non mi pare il caso di approvare una disposizione del tutto inutile qual'è quella dell'articolo 10. D'altra parte la Corte dei Conti non approverebbe alcun impegno di spesa prima dell'emanazione del regolamento di cui si parla all'articolo 10.

PRESIDENTE. Qual'è il parere della Giunta?

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. La Giunta accetta l'emendamento.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Serra. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

La votazione a scrutinio segreto del disegno di legge avrà luogo in altra seduta.

• **Sull'ordine del giorno.**

MELIS (P.S.d'A.). Domando di parlare sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELIS (P.S.d'A.). Vorrei pregare l'onorevole Presidente del Consiglio di inserire all'ordine del giorno, dato che è già interamente espletato l'iter necessario, la proposta di legge numero 186 che prevede la concessione di contributi della Regione per le attrezzature didattiche e scientifiche degli istituti di istruzione statale a carattere magistrale, classico e scientifico.

E' una proposta breve ricalcata sulla legge che prevede analoghe provvidenze per gli istituti a carattere tecnico professionale.

PRESIDENTE. Nella seduta di domattina si deciderà sulla sua richiesta, onorevole Melis. Sempre sull'ordine del giorno ha domandato di parlare l'onorevole Azzena. Ne ha facoltà.

AZZENA (D.C.). Vorrei pregare l'onorevole Presidente del Consiglio di includere all'ordine del giorno il disegno di legge numero 192 relativo alla organizzazione del Centro antimalarico e antinsetti, già discusso dalle Commissioni competenti.

PRESIDENTE. Anche su questa sua richiesta, onorevole Azzena, si deciderà domattina.

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

DEL RIO (D.C.). Mi associo alla proposta dell'onorevole Azzena, in quanto ritengo utile all'economia dei lavori consiliari che il disegno di legge sul Centro antinsetti venga discusso assieme al disegno di legge sul personale.

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

ASQUER (P.S.I.). Mi permetto di ricordare, signor Presidente, che attendono d'essere discusse anche le proposte di legge nazionale numero 12 e 13. Trattandosi di due provvedimenti importanti, sarebbe bene discuterli prima della scadenza della legislatura. Per quanto riguarda il disegno di legge sul Centro antinsetti, ritengo opportuno che esso sia discusso immediatamente dopo l'approvazione del disegno di legge sull'organico.

AZZENA (D.C.) Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AZZENA (D.C.). In merito alla richiesta avanzata or ora dall'onorevole Asquer, vorrei far rilevare che il disegno di legge sul Centro antinsetti può essere discusso ed approvato indipendentemente dal disegno di legge sull'organico. Se durante la discussione del disegno di legge sull'organico del personale dovessero verificarsi delle sospensioni si potrebbe discutere il provvedimento sul Centro antinsetti.

PRESIDENTE. Ripeto: sulle diverse richieste si deciderà nella seduta di domattina.

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

La seduta è tolta alle ore 20 e 30.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1957