

CLXI SEDUTA

(POMERIDIANA)

GIOVEDÌ 12 FEBBRAIO 1959**Presidenza del Vicepresidente ASQUER****INDICE****Interrogazioni (Svolgimento):**

DEL RIO, Assessore ai lavori pubblici . . . 3049-3050-3051

PERNIS 3049

FRAU 3050

Piani particolari della viabilità (Discussione):

MURGIA, Assessore agli enti locali, relatore . . . 3051

*La seduta è aperta alle ore 17 e 37.**ASARA, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.***Svolgimento di interrogazioni.****PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune interrogazioni.

Per prima viene svolta una interrogazione Pernis agli Assessori ai lavori pubblici e alla pubblica istruzione. Se ne dà lettura.

ASARA, Segretario:

« Per conoscere i motivi che hanno fatto ritardare la costruzione dell'Asilo infantile di Tertenia, promessa a quel Comune dal 1955 e che a tutt'oggi, malgrado le ripetute assicurazioni date da esponenti dell'Amministrazione regionale, sia in pubblici comizi che sui quotidiani locali, non è stata ancora realizzata: il che dà la sensazione a quelle popolazioni che gli

organi regionali non abbiano ancora intrapreso un'azione concreta atta ad una rapida realizzazione dell'opera ». (469)

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

DEL RIO (D.C.), Assessore ai lavori pubblici. In data 5 dicembre 1958 è andata deserta la gara di appalto del primo lotto di lavori per la costruzione dell'asilo di Tertenia.

Per la esecuzione del rustico di questo primo lotto, l'Assessorato dei lavori pubblici aveva stanziato la somma di 10 milioni e, dopo una serie di infruttuose trattative con diverse imprese, provvide in data 30 dicembre 1958 all'aggiornamento dei prezzi, riducendo i lavori di restauro, sempre nell'ambito del finanziamento già predisposto.

Detta revisione, non appena avrà il parere favorevole del Comitato tecnico regionale, consentirà di indire un nuovo appalto, che dovrebbe effettuarsi nel termine di un mese, e, in ogni caso, al più presto possibile, essendo già a disposizione la somma stanziata.

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

PERNIS (P.N.M.). Io mi dichiaro soddisfatto per quanto riguarda le prospettive future,

ma, purtroppo, non posso dire altrettanto per ciò che è stato fatto finora, perchè è chiaro che, se l'appalto è andato deserto, vuol dire che i prezzi erano talmente bassi per cui nessuna impresa si è trovata nella possibilità di prendervi parte. Io penso che sia inutile indire degli appalti quando si sa, già in partenza, che andranno deserti.

Quindi, mi dichiaro soddisfatto della buona volontà dell'Assessore, ma raccomando una revisione del capitolato dell'appalto tale che permetta finalmente la effettuazione dei lavori.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione Frau al Presidente della Giunta. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Per conoscere i motivi che hanno impedito sino a questo momento di dotare di luce elettrica le frazioni di Vaccileddi, Santa Giusta e Porto San Paolo nel Comune di Tempio. Nel recente passato furono formulate precise promesse e si assicurò che per il 1958 tali promesse sarebbero diventate realtà. Nel 1957 si provvide alla compilazione del progetto necessario, ma da allora nulla di positivo, se non altre promesse e nuove assicurazioni. L'opera interessa circa mille persone, poichè tanti sono gli abitanti delle zone menzionate. Inutile dire che la realizzazione dell'opera promessa servirà a rendere meno desolata la vita di tante famiglie, che attendono con duro sacrificio alla coltura di terre spesso ingrate, vivendo staccate dal consorzio umano. Ritardare la realizzazione della importante opera vuole significare deludere ancora una volta le speranze di tanta onesta e laboriosa gente. Da quegli abitanti non giunge alcuna protesta contro i responsabili, che nel piano delle realizzazioni avevano dimenticato la loro esistenza, adusi come sono a vivere nell'isolamento; ma ora che quasi tutta la Sardegna è provvista di luce elettrica, non è giustificabile alcun motivo che operi in danno di queste frazioni. L'interrogante fa voti perchè si dia immediato inizio ai lavori necessari ». (499)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai la-

vori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DEL RIO (D.C.), Assessore ai lavori pubblici. In data 15 novembre 1958 fu presentato all'Assessorato dei lavori pubblici, per l'esame e l'approvazione, un progetto di elettrificazione delle frazioni del Comune di Tempio: Vaccileddi, Santa Giusta, Azzanidò e Sanalvò, comportante una spesa complessiva di 36 milioni e 500 mila lire. Non risulta, però, che il Comune interessato abbia inoltrato gli altri documenti necessari all'accoglimento della richiesta: cioè la domanda e la deliberazione. Il progetto, comunque, fu preso in esame dall'Ufficio tecnico e quindi rinviato al Comune di Tempio perchè vi fossero apportate alcune modifiche.

Poichè quest'opera è una delle ultime da portarsi a termine per giungere alla totale elettrificazione dei Comuni dell'Isola, l'Assessorato ha preso in esame ogni possibilità di un suo diretto e sollecito finanziamento nell'eventualità — non dovrebbe verificarsi in questa occasione — che la Cassa per il Mezzogiorno non intervenisse con sufficiente premura. Al Comune di Tempio, così come ad altri Comuni e Consorzi, l'Assessorato dei lavori pubblici ha provveduto a trasmettere in questi giorni una circolare per invitarlo ad inoltrare con urgenza alla Cassa per il Mezzogiorno una domanda con la richiesta della esecuzione dell'impianto in base agli accordi intercorsi tra la Presidenza della Giunta e la Cassa stessa.

Si hanno tutte le ragioni di ritenere che la Cassa per il Mezzogiorno eseguirà l'opera in breve tempo — sarebbe, questa, indubbiamente, la miglior soluzione in quanto non comporterebbe alcun aggravio per il bilancio regionale —; tuttavia, nell'eventualità che sorgesse qualche deprecabile intoppo, l'Assessorato dei lavori pubblici ha già studiato, ripeto, la possibilità di un suo diretto intervento.

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

FRAU (P.N.M.). Onorevole Presidente, debbo ringraziare l'onorevole Assessore ai lavori

pubblici per la risposta, in verità, esauriente e precisa. Debbo anche sottolineare la sollecitudine dimostrata dall'Assessore stesso per la realizzazione di un'opera veramente necessaria alle popolazioni che ne hanno fatto richiesta.

Che vi sia stata negligenza da parte dell'Amministrazione comunale di Tempio, purtroppo, era risaputo anche dall'interrogante; io stesso avevo fatto pressione presso la Giunta comunale di Tempio perchè inviasse con sollecitudine la documentazione atta a completare la pratica, ma, a quanto pare, la detta Amministrazione non ha fatto quanto gli fu richiesto.

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Possedendo la Cassa i fondi necessari ed immediatamente spendibili, dal Presidente stesso ci venne l'invito ad intervenire presso l'Amministrazione comunale di Tempio.

FRAU (P.N.M.). Comunque, mi dichiaro soddisfatto per le assicurazioni testè fornitemi dall'Assessore e gli rivolgo ancora la preghiera di sollecitare affinché alla circolare già inviata all'Amministrazione comunale di Tempio venga data finalmente risposta e si possa passare così all'attuazione dell'opera richiesta.

Discussione sui piani particolari della viabilità.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sui piani particolari della viabilità.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Murgia, relatore.

MURGIA (D.C.), *Assessore agli enti locali, relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non parlo, naturalmente, a nome della Giunta, bensì come relatore della Commissione che ha esaminato i piani in discussione. Penso che sia superfluo ripetere i concetti espressi nella relazione generale della Giunta e in quella della Commissione stessa; mi limiterò, pertanto, a fornire alcuni brevi chiarimenti e a esprimere qualche considerazione.

Questi piani particolari della viabilità, sia ben chiaro, non vanno considerati come la risoluzione completa del grave e complesso problema della viabilità in Sardegna.

E' a tutti noi noto che la nostra Isola occupa, nella graduatoria delle Regioni italiane, rispetto alla densità stradale per chilometro quadrato di superficie, l'ultimo posto, se non si tien conto della Val d'Aosta, per la quale, d'altronde, la natura montagnosa e la ristrettezza della superficie complessiva non consentono uno sviluppo stradale rilevante. L'ultimo posto, ripeto, a discreta distanza persino dalla Lucania, della quale noi tutti conosciamo la arretratezza economica e sociale.

La Sardegna ha 222 chilometri di strade per ogni mille chilometri quadrati di superficie, e in questi 222 chilometri sono comprese le strade non classificate, le strade militari e le strade di bonifica. Se poi non consideriamo il numero dei chilometri che appartengono a queste tre ultime categorie di strade, allora scendiamo, niente di meno, a 197,5 chilometri per ogni mille chilometri quadrati di superficie, contro i 292 della Lucania.

La deficienza di strade che affligge la Sardegna è dovuta ad una fatalità storica: infatti, se volessimo prendere in esame la sua storia, dalla dominazione romana fino a tempi recentissimi, ci renderemmo conto che è stata sempre considerata una terra di conquista e, anche dopo la Unificazione d'Italia, non ha mai avuto seri ed efficaci patrocinatori delle sue esigenze.

Dobbiamo arrivare alla autonomia per vedere finalmente impostato e avviato a soluzione, per merito della Regione, il problema stradale della Sardegna. Questo dico perchè ben pochi sanno quanto la Regione, direttamente e indirettamente, operi nel settore stradale. Dal 1950 ad oggi ha stanziato ben circa cinque miliardi per opere stradali — sistemazione di strade già esistenti e costruzione di altre *ex novo* — ed ha inoltre presentato alla Cassa per il Mezzogiorno un programma di opere stradali per una spesa di circa 24 miliardi.

A pochi è nota, ancora, l'azione assidua e costante che la Regione ha svolto al fine di ottenere i più cospicui stanziamenti possibili sui fondi della Cassa per il Mezzogiorno, facendo accantonare la consuetudine invalsa di concedere alle singole regioni gli stanziamenti rapportandoli al numero dei loro abitanti. La Re-

gione si è battuta perchè si seguisse, invece, il criterio di rapportarli al grado di arretratezza delle singole popolazioni e, in effetti, ha visto accolto il suo punto di vista, se le sono stati assegnati prima 13 e in un secondo tempo altri 7 miliardi contro i 7 o 8 che le sarebbero venuti se si fosse seguito l'altro criterio.

Complessivamente, dunque, fino ad oggi, ha ottenuto uno stanziamento di 20 miliardi, dei quali 13 sono stati spesi in opere già collaudate, e gli altri sette verranno spesi tra breve in opere che sono state già iniziate.

A questi 20 miliardi ottenuti dalla Cassa per il Mezzogiorno e ai cinque spesi direttamente dalla Regione va aggiunto un altro miliardo di opere stradali realizzate col primo stralcio del Piano di rinascita, che complessivamente prevede uno stanziamento di 10 miliardi.

Ritengo, quindi, che l'opera compiuta non sia trascurabile, per quanto non si sia ancora giunti alla definitiva risoluzione del problema.

Ci sono ancora, è vero, i restanti nove miliardi del Piano di rinascita, ma, se vogliamo dotare la Sardegna delle strade che le sono necessarie, dobbiamo spenderne ancora ben 59. E', questa, una somma molto rilevante, ma permetterebbe una radicale trasformazione dell'intera economia sarda.

Dobbiamo ancora ricordare che la Regione, affiancandosi alla Cassa per il Mezzogiorno, ha contribuito validamente alla costruzione di strade di penetrazione agraria, istituendo numerosi cantieri di lavoro, nell'ambito di un piano che prevede la spesa di circa sette miliardi.

Quanto ho detto sin qui vale ad illustrare in termini quantitativi ciò che è stato fatto e ciò che resta da fare per la soluzione del problema stradale. Se poi vogliamo esaminare il problema anche dal punto di vista qualitativo, dobbiamo dire che delle nostre strade la percentuale maggiore è non asfaltata. In questa triste condizione di inferiorità ci è compagna soltanto l'Umbria.

Consideriamo, ora, lo sviluppo dei traffici e l'aumento della circolazione riscontrato in Sardegna dal 1938 ad oggi. Il movimento complessivo delle merci è passato da 1.302.974 tonnellate in arrivo e 637.000 in partenza a 2.062.336 in

arrivo e 1.040.000 in partenza; il numero di veicoli circolanti è passato da 16.220 a 40.123 fra autovetture e veicoli pesanti. Da queste statistiche appare evidente che, essendo raddoppiato il numero delle merci in transito e più che raddoppiato il numero dei veicoli circolanti, si deve porre rimedio all'aumentato logorio a cui vengono sottoposte le strade e al pericolo che ne deriva per chi vi transita, con una serie di lavori di sistemazione — quali quelli che prevede il piano di viabilità — estranei ai lavori di costruzione di nuove strade previsti dal Piano di rinascita.

Come è noto, il suddetto piano di viabilità comporta una spesa di 10 miliardi, così ripartiti: per la Provincia di Cagliari 3.693.730.000, per la Provincia di Nuoro 3.182.054.700 e per la Provincia di Sassari 3.125.215.300.

Circa la situazione odierna dello sviluppo stradale, dirò solo che complessivamente esso assomma a chilometri 5.383 tra strade provinciali, strade di competenza statale, comunali e non classificate, strade militari e strade di bonifica. Per tutte le altre considerazioni mi riporto alle relazioni che sono state annesse al piano e da parte della Giunta e da parte della Commissione.

Non mi resta che concludere con l'augurio che questo piano venga approvato sollecitamente dal Governo e sovvenzionato per una percentuale non inferiore a quella prevista per gli altri piani.

A questo proposito desidero sottolineare il significato dell'ultimo comma dell'articolo 8 dello Statuto, il quale stabilisce che lo Stato è tenuto a concedere questi contributi alla Regione, pur ammettendone il carattere straordinario. Non pensi qualcuno che queste erogazioni straordinarie possano essere concesse ogni tanto. Tali contributi devono, invece, considerarsi come entrate ordinarie della Regione, sempre che questa presenti determinati piani particolari. Se così non fosse, la dizione dell'ultimo comma dell'articolo 8 del nostro Statuto avrebbe contenuto, per quanto riguarda l'erogazione dei contributi, la specificazione *una tantum*.

Questo mio inciso vuole avere un valore pratico, inteso come invito all'Amministrazione re-

III LEGISLATURA

CLXI SEDUTA

12 FEBBRAIO 1959

gionale perchè prepari, possibilmente ogni anno, dei piani particolari o quanto meno degli stralci di determinati piani particolari e ciò al fine di poter usufruire dei contributi straordinari dello Stato cui ho fatto cenno.

In tal modo sarà possibile in un lasso di tempo relativamente breve, giungere all'auspicata soluzione dell'assillante problema della viabilità sarda. (*Consensi*).

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

La seduta è tolta alle ore 18.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1959