

CLXXVIII SEDUTA

MERCOLEDÌ 13 MAGGIO 1959

Presidenza del Presidente CERIONI

INDICE

Assenze per più di cinque giorni	3401
Interpellanza (Annunzio)	3401
Interrogazioni (Svolgimento):	
DETTORI, Assessore al lavoro e pubblica istruzione	3402-3403-3405-3408-3409
MILIA DINO	3403-3409-3411-3416
FLORIS	3403
COLIA	3404
BORGHERO	3405
SPANIO	3406
PIRASTU	3407-3409
COIS	3408
CONTU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	3410-3412-3413
DEL RIO, Assessore ai lavori pubblici	3412-3414-3415
BERNARD	3413
LIPPI SERRA	3414-3415
Piani particolari della viabilità (Continuazione della discussione):	
FILIGHEDDU, relatore	3417
MARRAS	3417
USAI	3418-3422
PIRASTU	3422
FRAU	3423-3424
COVACIVICH	3425
CONTU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	3425
CORRIAS, Presidente della Giunta	3425

La seduta è aperta alle ore 18.

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

Assenze per più di cinque giorni.

PRESIDENTE. Comunico i nomi dei consi-

gliari che si sono astenuti dall'intervenire alle sedute per più di cinque giorni consecutivi: Manca, decima assenza.

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia annunzio della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

ASARA, Segretario:

« Interpellanza Sassu sulla diffusione dell'affa epizootica ». (203)

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune interrogazioni. Per prima viene svolta una interrogazione Milia Dino all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Per il seguente oggetto: il sottoscritto, leggendo per puro caso il libro "Cantiere" — Guida alla ricerca e allo studio Classe 5.a edizione Aristeia — terminato di stampare il 31 marzo 1958 e adottato come testo nelle scuole elementari, è stato colpito dal seguente brano col quale si illustrano le doti e le virtù della gente sarda: "Tra le agavi e i lentischi di scoscese gole o sulle cime di nude scogliere, vivono pastori che conducono una vita primitiva: non conoscono pettine, accendono il fuoco sfregando uno contro l'altro due sassi, scaldano il latte buttandovi dentro un sasso arroven-

tato...". Quanto sopra, che trovasi a pag. 181 del detto testo, ha veramente dell'inverosimile, non per i fatti e la civiltà... in esso espressi quanto perchè potrebbe costituire veramente un indice del come si educano le nuove generazioni nello studio delle cose della nostra Patria. Il grave è che evidentemente colui o coloro che hanno scritto il detto testo, riversando in esso il meglio della loro cultura ed intelligenza, non si sono accorti che detta descrizione costituisce offesa per l'intera nostra Italia in quanto starebbe a dimostrare — se rispondesse a verità — che in Italia, in piena era atomica, vi sono ancora delle intere regioni in cui non si conosce, non dico la radio o la penna stilografica, ma il pettine!!! Ma poichè il detto esilarante brano di prosa — in cui si dice anche che in Sardegna si parlano "numeroso lingue" anzichè dialetti... — offende innanzitutto la Sardegna ed il popolo sardo rappresentati ad un livello di inciviltà ormai sconosciuto persino alle tribù più misere della più abbandonata zona dell'Africa; e poichè detta mancanza di conoscenza dei pettini e dei fiammiferi sussisterebbe ancora oggi, dopo dieci anni di autonomia e di ventilato Piano di rinascita, lo scrivente chiede all'onorevole Assessore alla pubblica istruzione quale azione intende svolgere presso il competente Ministero perchè la detta prosa sia immediatamente cancellata dal testo di cui sopra oppure perchè lo stesso testo non venga ulteriormente adottato nelle scuole elementari. Lo scrivente inoltre chiede di sapere se l'onorevole Assessore alla pubblica istruzione intenda promuovere una energica azione perchè, seguendo l'esempio della Regione Siciliana, anche in Sardegna, nelle varie scuole, venga adottato un testo di storia sarda affinchè almeno i Sardi — che oggi fanciulli e giovani si avviano verso un domani che ci auguriamo migliore del presente — possano conoscere la vera storia dei nostri avi, e non quella romanizzata, falsata ed offensiva che a loro viene ammannita da scribacchini di infimo ordine ». (285)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento è stata presentata anche una interrogazione Dedola

all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione, che viene svolta congiuntamente. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

«Il sottoscritto consigliere regionale fa presente all'Assessore alla pubblica istruzione che nel "Cantiere", sussidiario per la 5.ª classe elementare, edito dalle edizioni Aristeia di Milano — 1958 — nella parte dedicata alla geografia e curata da Luisa Truzzi e Alberto Manetti, così si parla della Sardegna (pag. 181, paragrafo "Terra Sarda", terzo periodo): "Tra le agavi e i lentischi di scoscese gole o sulle cime di nude scogliere vivono pastori che conducono una vita primitiva: non conoscono pettine, accendono il fuoco sfregando l'uno contro l'altro due sassi, scaldano il latte buttandovi dentro un sasso arroventato". L'interrogante chiede all'onorevole Assessore se non ritenga opportuno, per il buon nome della nostra Isola, segnalare il fatto alle competenti autorità ministeriali perchè il sussidiario venga ritirato dalla vendita e opportunamente corretto ». (286)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

DETTORI (D.C.), Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Le interrogazioni presentate dai consiglieri Milia e Dedola e la stessa indignazione che seguì, nell'opinione pubblica, alla diffusione del contenuto del testo scolastico « Cantiere », edito dalla casa editrice Aristeia, hanno immediatamente sollecitato un intervento dell'Amministrazione regionale e presso la Casa editrice Aristeia e presso i Provveditorati agli studi delle tre Province dell'Isola e presso il Ministro alla pubblica istruzione.

A seguito di questo intervento, nel volume «Cantiere» furono sostituite le frasi incriminate e sostituite con altre, contenenti lusinghieri apprezzamenti per la Sardegna e i Sardi. La correzione, evidentemente, è stata apportata sì in vista dell'interesse della casa editrice,

che, altrimenti, avrebbe rischiato di non vedere il suo testo adottato in Sardegna, ma anche per l'intervento abbastanza energico e tempestivo del Ministro alla pubblica istruzione.

L'ultima parte dell'interrogazione dell'onorevole Milia, che riguarda la necessità di diffondere tra gli studenti delle scuole sarde dei testi che permettano una conoscenza migliore, più approfondita delle vicende del nostro popolo nel corso dei secoli della nostra storia, mi pare meritevole di un più attento esame. Io posso confermare all'onorevole interrogante che è nei propositi dell'Assessorato facilitare in ogni modo la conoscenza della storia della Sardegna. E posso qui riconfermare quanto ho avuto modo di dire nel rispondere ad una interrogazione dell'onorevole Sotgiu circa le celebrazioni del centenario dell'Unità d'Italia; posso anche dare notizia all'onorevole Consiglio che l'Assessorato ha predisposto la pubblicazione di un volume, contenente il testo dello Statuto sardo ed alcune notizie riguardanti la storia della Sardegna, che sarà, a cura dello stesso Assessorato, diffuso nelle scuole della Sardegna.

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

MILIA DINO (P.M.P.). Onorevole Presidente, debbo dichiararmi soddisfatto della risposta che l'onorevole Assessore alla pubblica istruzione mi ha dato. Mi risulta, tuttavia, che alcuni insegnanti, dopo le correzioni che sono state apportate in seguito all'autorevole intervento e del Ministro e dell'Assessore hanno adottato il testo « Cantiere ». Penso che sarebbe stato molto utile e dignitoso se i signori che hanno redatto il libro fossero stati al bando dalle scuole della Sardegna. Leggere, nel 1959, che: « Tra le agavi e i lentischi di scolese gole o sulle cime di nude scogliere, vivono pastori che conducono una vita primitiva: non conoscono il pettine, accendono il fuoco sfregando uno contro l'altro due sassi; scaldano il latte buttandovi dentro un sasso arroventato », è assurdo. Queste frasi dimostrano che chi ha

scritto il libro è veramente un analfabeta, preoccupato soltanto di far quattrini.

Il grave, onorevole Assessore, (e so che lei non può in alcun modo porvi rimedio) è che i direttori dei nostri istituti di cultura non abbiano avuto tanta sensibilità da sconsigliare l'adozione del libro.

FLORIS (D.C.). Non si può interferire nella scelta dei libri di testo, che spetta agli insegnanti.

MILIA DINO (P.M.P.). Non parlo di vere e proprie interferenze, ma semplicemente di consigli. Comunque, ringrazio l'onorevole Dettori per la sua risposta; e soprattutto per quel che ha detto a proposito dell'ultima parte della mia interrogazione.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione urgente Colia all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione e all'Assessore all'industria e commercio. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Per sapere quale azione intendano svolgere sia per costringere la Società esercente la Miniera di Seddas Moddizzis (Iglesias) a saldare i salari delle maestranze che da due mesi ne sono privi, sia a regolarizzare la situazione amministrativa della stessa Società che attualmente è del tutto caotica. L'interrogazione ha carattere di urgenza ». (312)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DETTORI (D.C.), Assessore al lavoro e pubblica istruzione. La interrogazione dell'onorevole Colia porta la data del 25 giugno 1958. E la mia risposta viene oggi, quando si sono verificati tanti avvenimenti che hanno in qualche modo mutato la situazione denunciata. Sa bene l'onorevole Colia, — e non è il caso che io lo ricordi — quanto è accaduto a Seddas Moddizzis e come si è giunti al pagamento dei

salari. Io posso soltanto dire che, nel corso delle ultime vicende della miniera, anche l'Assessorato del lavoro è intervenuto chiedendo in particolare, il pagamento degli assegni familiari da parte dell'I.N.P.S. Da notizie avute in questi giorni, soprattutto in relazione ad una ispezione effettuata da un ingegnere del Corpo delle miniere presso la direzione della società, risulta che la situazione salariale è normale anche per i mesi correnti. Circa la situazione amministrativa della miniera e della società che la gestisce, posso dire che la questione è oggetto di attento esame da parte dell'Amministrazione regionale.

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

COLIA (P.S.I.). Quasi vorrei rimettermi al giudizio dei colleghi per sapere se mi debba dichiarare soddisfatto o insoddisfatto, tanto più che alla mia interrogazione si risponde con grande ritardo. Dopo l'interrogazione, sempre sulla situazione di Seddas Moddizzis, in data 2 ottobre, ho presentato anche una interpellanza, ed ora mi ripropongo di rimandare alla illustrazione di questa l'esame della complessa questione.

Tuttavia devo dire che la Regione, per quel che concerne la vertenza di Seddas Moddizzis, ha abdicato alle sue funzioni, lasciando che intervenisse il Prefetto; il quale è intervenuto solo perchè gli operai avevano occupato la miniera ed erano decisi a non uscirne se non dopo aver ricevuto i salari. Il Prefetto, anticipando 25 milioni, ha saldato ben otto mesi di salari, mentre la Regione è rimasta assente.

Onorevole Assessore, si informi: la situazione salariale non è affatto normale come lei sostiene; gli operai sono di nuovo in credito di circa due mesi di salari; si sta ricreando la stessa situazione dell'anno scorso e fra due o tre mesi si sarà di nuovo daccapo. Il problema della miniera di Seddas Moddizzis va riesaminato nel quadro della politica mineraria che l'Assessore all'industria e commercio intende svolgere. Bisogna decidere a chi affidare

questa miniera perchè la situazione attuale non può assolutamente durare.

Stando così le cose, io dovrei dichiararmi parzialmente soddisfatto della risposta dell'onorevole Assessore, perchè gli operai tutto sommato hanno ottenuto i salari arretrati, mentre il problema generale di Seddas Moddizzis rimane ancora aperto.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Borghero al Presidente della Giunta e all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Per sapere quale azione intenda svolgere la Giunta per impedire i licenziamenti che vengono effettuati giornalmente dalla Società Montevecchio, in contrasto con l'ordine del giorno approvato a suo tempo dal Consiglio regionale contro i licenziamenti ». (321)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento sono state presentate altre due interrogazioni, che vengono svolte congiuntamente. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

Spano - Floris al Presidente della Giunta e all'Assessore all'industria e commercio:

« Per sapere con urgenza se risponda a verità che le miniere di Montevecchio stanno per procedere al licenziamento di nuove notevoli aliquote di personale dipendente. In caso affermativo, chiedono di sapere quali passi la Giunta regionale intenda compiere per evitare i licenziamenti stessi, onde non aggravare ulteriormente il disagio, per tanti versi notevole, in cui versano quelle popolazioni ». (324)

Pirastu - Borghero all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione:

« Per sapere se rispondono a verità le notizie che dicono che la Società Montevecchio ha deciso di licenziare, alla fine dell'anno in corso, circa 400 unità lavorative. I sottoscritti chiedono anche di sapere quale intervento inten-

de svolgere la Giunta regionale al fine di impedire i preannunciati licenziamenti e promuovere invece un programma generale di sviluppo dell'industria mineraria ». (427)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

DETTORI (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. Devo premettere che anche queste interrogazioni sono state presentate tanto tempo fa e quindi la risposta, purtroppo, non potrà essere del tutto pertinente.

La situazione prospettata dalla interrogazione presentata dagli onorevoli Pirastu e Borghero circa i minacciati licenziamenti che dovevano verificarsi nella miniera di Montevecchio alla fine dell'anno non si è verificata. I licenziamenti avrebbero dovuto riguardare 400 operai. In realtà, però, dai dati in possesso dell'Assessorato risulta che il numero degli operai occupati nel mese di ottobre del 1958 è di 1.247 unità, e quello di febbraio di 1.234 unità. Gli interventi dell'Assessorato per impedire i licenziamenti sono stati pressanti; al momento in cui ho potuto cominciare a svolgere la mia attività, ho convocato i rappresentanti degli industriali proprio per ottenere un impegno formale non solo per evitare licenziamenti in massa, ma anche per evitare licenziamenti a piccoli gruppi.

Dal luglio al dicembre sono stati licenziati 63 operai così distinti: operai non più rispondenti alle esigenze dell'azienda, 15; operai licenziati per assenze continuate, 15; per fine di completamento impianti, 28; per dimissioni, 3; per limiti di età, uno; per immoralità, uno. La direzione dell'azienda aveva fatto presente di non poter trasferire le unità eccedenti a nuovi lavori di ricerca e di preparazione, perchè questi erano stati sospesi per ragioni finanziarie. Tuttavia sono ancora in corso ulteriori istruttorie per la ricognizione di possibili forme di intervento, non escluso un eventuale ricorso a mezzi finanziari straordinari.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole

Borghero per dichiarare se è soddisfatto.

BORGHERO (P.C.I.). Signor Presidente, a tanto tempo di distanza è difficile affrontare il problema dei licenziamenti alla Montevecchio. Tuttavia possiamo dire, senza tema di smentita, che le nostre preoccupazioni si sono dimostrate fondate. L'onorevole Assessore ci ha fornito or ora dei dati; ebbene, io lo pregherei di esaminare il bilancio della Cassa Mutua Maltie, nel quale, nel dichiarare una contrazione degli incassi, si parla di 400 licenziamenti verificatisi alla Montevecchio.

DETTORI (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. I dati che io ho fornito sono dell'Ispettorato del lavoro.

BORGHERO (P.C.I.). Il bilancio della Cassa Mutua, onorevole Assessore, è di appena tre giorni fa, e parla di 400 licenziamenti a Montevecchio e di 1900 a Carbonia. I dati dell'Ispettorato del lavoro, evidentemente, non sono esatti. E' vero che i licenziamenti non sono stati decisi in blocco; si è avuto, però, uno stillicidio continuo di tre, quattro licenziamenti al giorno sinchè si sono raggiunte le cifre che or ora ho denunciato.

Io non so, onorevole Assessore, se lei ha tenuto conto, nell'affrontare il problema, dell'ordine del giorno approvato all'unanimità dal Consiglio, col quale si impegnava la Società Montevecchio ad evitare i licenziamenti. Di questo ordine del giorno, a mio parere, non ha tenuto conto nè l'Amministrazione regionale, nè l'azienda, la quale ha proceduto e ancora procede indisturbata a licenziare e a trasferire lavoratori da un settore ad un altro, sì da costringerli ad abbandonare il lavoro.

Stando così le cose, io non posso assolutamente dichiararmi soddisfatto e pregherei l'Assessore di continuare ad insistere nel controllo sulla Montevecchio, dato che i licenziamenti ancora continuano. I colleghi che ora interverranno potranno dire meglio di me qual'è la situazione attuale; ma io vorrei che l'onorevole Assessore prendesse in esame i dati sin

troppo eloquenti forniti dal bilancio della Cassa Mutua Malattie.

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

SPANO (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, è difficile, anche per me, dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole Assessore. Le ragioni della mia insoddisfazione mi pare possano ricercarsi, in primo luogo, nello stesso ritardo con cui si risponde alla mia interrogazione, e non per colpa dell'onorevole Dettori. Il fatto che si risponda con tanto ritardo sta ad indicare come il problema delle miniere, sia di Montevecchio che di Ingurtosu e in genere del bacino metallifero, non venga tenuto forse nella considerazione che sarebbe necessaria ed auspicabile.

In verità, da tre anni a questa parte, sia a Montevecchio che a Ingurtosu, in contrasto con quanto certe statistiche ufficiali affermano, sono stati operati numerosi licenziamenti, in un primo tempo solo fra gli operai, poi anche fra gli impiegati. Nell'ultimo scorcio del 1958 — secondo le notizie in mio possesso — circa 30 impiegati sono stati licenziati. Ora, il fatto che siano stati licenziati degli impiegati sta a significare che la situazione è andata di giorno in giorno aggravandosi. Di solito, infatti, si procede al licenziamento di impiegati quando la situazione di una azienda diviene insostenibile.

In tre anni, a Montevecchio, si è passati da circa 2.500 operai occupati a 1.200-1.234. La situazione che ne è derivata è di una gravità eccezionale, in quanto i paesi che sono interessati all'avvenire delle miniere di Montevecchio e di Ingurtosu, (le abbino perchè il problema mi pare sia unico) non hanno, al di là dell'industria estrattiva, altre possibilità di vita. E questo è già stato rilevato dal collega Floris, da me e da altri colleghi di ogni settore, sia in occasione dello svolgimento di una nostra interpellanza, sia nel corso della discussione di un ordine del giorno presentato a conclusione dell'esame della mozione sulla disoccupazione.

Arbus e Guspini oggi si trovano in una situazione disperata. Il fatto che siano venute a mancare le possibilità di vita date dalle miniere in questi paesi, è d'una gravità eccezionale. Non vi sono, infatti, in questi centri altre possibilità di reddito, specialmente ad Arbus dove l'agricoltura non è per niente sviluppata, ed anche a Guspini dove la proprietà terriera è accentrata nelle mani di poche persone. Allo stato attuale, mi risulta che nei cinque paesi interessati alla vita delle miniere di Montevecchio e di Ingurtosu si hanno queste situazioni: a Guspini vi sono circa 1.200 disoccupati, ad Arbus 800, a Gonnosfanadiga 600, a Villacidro 700 o 800, a San Gavino 400. (Anche San Gavino risente della situazione di Montevecchio per via della sua fonderia). Recentemente l'onorevole Presidente della Giunta ha visitato questi paesi e, dopo aver sentito gli amministratori comunali, si è reso conto *de visu* della gravità della situazione.

Vorrei pregare l'onorevole Dettori e la Giunta di voler seguire il problema con una cura più attenta di quella seguita per il passato. Il problema del bacino metallifero, per quel che riguarda i licenziamenti, presenta aspetti anche più gravi del problema del bacino carbonifero. A Carbonia, infatti, i lavoratori riescono ad ottenere almeno la superliquidazione, che, se non altro, in qualche modo serve a fronteggiare le prime difficoltà; i lavoratori di Montevecchio, invece, vengono licenziati dopo 25-30 anni di servizio con la misera liquidazione che spetta per contratto e si trovano di colpo allo sbaraglio senza alcuna possibilità di vita e di lavoro.

Già nel corso delle discussioni tenute nel passato dal Consiglio, e nell'ordine del giorno approvato, sono state indicate le strade che la Giunta regionale dovrebbe cercare di seguire per tentare di sanare la situazione, sia disponendo di sue particolari provvidenze, sia soprattutto interessando gli organi dello Stato. Ormai l'avvenire delle miniere del bacino metallifero sembra debba essere considerato compromesso, e si deve pertanto cercare di dare a quelle popolazioni nuove fonti permanenti di lavoro. Fra le provvidenze chieste nell'in-

contro che recentemente il Presidente della Giunta ha avuto con i rappresentanti delle Amministrazioni comunali dei centri del bacino metallifero, è lo sbarramento delle acque del rio Terra Maistrus, in agro di Gonnosfanadiga, che servirebbe ad irrigare gran parte dei territori di Guspini e di Gonnosfanadiga e, nella zona di Villacidro, lo sbarramento delle acque del rio Leni. Per Guspini è stato proposto l'impianto di colture arboree di interesse industriale. Vi sono, nelle campagne di Guspini, vaste zone attualmente incolte che possono benissimo accogliere queste colture.

Diverse sono le strade seguendo le quali si potrebbe dare alle popolazioni del bacino metallifero la possibilità di aver del lavoro e di superare così la crisi provocata dalla grave situazione mineraria. Io vorrei auspicare che la visita del Presidente della Giunta sia l'inizio d'un atteggiamento più comprensivo da parte della Regione per i problemi delle miniere del bacino metallifero. Avrei voluto che a rispondere alla interrogazione mia e del collega Floris fosse stato, oltre all'onorevole Dettori, che ringrazio, l'Assessore all'industria, il quale avrebbe dovuto dirci qualcosa circa gli ultimi passi compiuti dalla Regione in sede di Mercato Comune Europeo, per quanto riguarda la difesa del settore del piombo e dello zinco. Mi risulta, infatti, che l'Assessore all'industria sta svolgendo un'azione particolare per questo settore. Se il Presidente me lo consentisse, io vorrei mantenere l'interrogazione per quanto riguarda la parte di competenza dell'Assessore all'industria; intanto ringrazio l'onorevole Dettori per la sua risposta, anche se non posso dichiararmi soddisfatto.

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

PIRASTU (P.C.I.). Anch'io non posso dichiararmi assolutamente soddisfatto della risposta dell'onorevole Assessore; non sono soddisfatto per gli stessi motivi esposti dal collega Borghero e dal collega Spano. L'onorevole Dettori ha portato dei dati secondo i quali alla Montevecchio non vi sarebbero stati dei licenziamenti. In

realtà, però, i licenziamenti si sono avuti, come risulta dai dati esposti dal collega Borghero e dal raffronto tra il numero degli operai occupati dalla Montevecchio nel bacino metallifero tre anni fa e il numero di quelli occupati attualmente. La cifra di 400 licenziamenti, della quale parlo nella mia interrogazione, risulta esatta.

La Montevecchio ha proceduto ai licenziamenti in un modo particolare, allontanando pochi operai per volta. Ed oggi la situazione del bacino metallifero è veramente tragica. Il numero dei disoccupati a Guspini, ad Arbus, a Villacidro, a Gonnosfanadiga è veramente preoccupante. Il Presidente della Giunta regionale, che si è recato di recente in quella zona, ha preso visione di questa situazione. Ora noi speriamo che la Giunta prenda provvedimenti per sanarla.

Senza dubbio nelle miniere metallifere, soprattutto in quelle della Montevecchio, la situazione può addirittura peggiorare. Il trattato del M.E.C., infatti, è dannoso, non soltanto per il sughero, ma anche per lo smercio dei minerali metallici. L'Assessore Melis afferma di condurre un'azione di difesa dell'industria sarda e riconosce che questa sua azione urta contro una difesa ferma, accanita degli interessi nazionali da parte della Francia, del Belgio, dell'Olanda e della Germania. I Francesi, i Belgi, gli Olandesi e i Tedeschi della Germania occidentale si dichiarano tutti europeisti, ma quando si scende nel concreto, difendono strenuamente i propri interessi nazionali. I rappresentanti del Governo italiano, invece, sono dominati da un pieno servilismo, e cedono dinanzi alle affermazioni e alle posizioni degli altri.

Noi sappiamo — credo, però, che questo superi l'argomento dell'interrogazione — che l'economia sarda delle miniere metallifere è minacciata gravemente da eventuali misure che potrebbero essere prese nell'ambito della Comunità Europea, e per questo riteniamo che l'economia sarda debba essere difesa in tutti i modi.

Concludendo: io non sono assolutamente soddisfatto delle dichiarazioni dell'Assessore al lavoro e penso che la Giunta debba esaminare

seriamente il problema della disoccupazione nella zona di Guspini. Il problema oggi è quello di trovare nuove fonti di lavoro e, intanto, di garantire le fonti di lavoro esistenti attraverso una serie di misure organiche per lo sviluppo dell'industria mineraria metallifera, altrimenti i licenziamenti continueranno. L'Assessore al lavoro potrà ancora dirci che non sono stati effettuati licenziamenti, ma, in realtà, le aziende continueranno a licenziare e fra qualche anno potremo ancora constatare una forte diminuzione della manodopera occupata.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Cois al Presidente della Giunta e all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

«Per sapere quale azione intendano svolgere perchè abbia pratica applicazione il decreto legislativo 15 aprile 1958, n. 538, concernente l'avviamento al lavoro dei lavoratori dimessi da luoghi di cura per guarigione clinica di affezioni tubercolari; e per conoscere i motivi che hanno determinato la inosservanza del decreto stesso». (485)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DETTORI (D.C.), Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Per valutare la situazione denunciata dall'onorevole Cois in questa sua interrogazione, l'Assessorato del lavoro ha interessato gli organi di vigilanza. Si è così constatato, a seguito anche di accertamenti piuttosto rigorosi, che le norme sul collocamento degli ex dimessi dai luoghi di cura, (legge 28 febbraio 1953, numero 86) sono state osservate. In Sardegna — come certamente l'onorevole Cois sa — sono soggetti all'osservanza delle norme sul collocamento degli ex tubercolosi solamente i sanatori dell'I.N.P.S. Agli atti degli organi di vigilanza, ed in particolare dell'Ispettorato del lavoro, non esistono denunce per infrazioni alle norme di legge che io ora ho ricordato. Si è anche avuta assicurazione

che nuove assunzioni potranno essere fatte al verificarsi di eventuali vacanze.

Posso assicurare all'onorevole Cois che l'intervento dell'Assessorato, effettuato al momento in cui egli ha presentato l'interrogazione, è stato di recente rinnovato, e sarà rinnovato periodicamente perchè vengano sempre più scrupolosamente rispettate le disposizioni che regolano l'occupazione dei dimessi dai sanatori.

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

COIS (P.C.I.). Ringrazio l'onorevole Assessore per essersi interessato di questo caso che io considero veramente pietoso. E' ben noto a tutti che le case sanatoriali ospitano un gran numero di persone, in stragrande maggioranza appartenenti alle classi lavoratrici; ed è altrettanto noto che molti lavoratori, una volta colpiti da t.b.c., anche se clinicamente guariti, non possono assolutamente esercitare il loro mestiere.

In verità, onorevole Assessore, a me non preoccupa tanto la mancata assunzione dei lavoratori dimessi dai sanatori, quanto il fatto che non vengono tenuti dei corsi di riqualificazione professionale; tanto più che la Previdenza Sociale non concede facilmente la pensione di invalidità. Quando si accerta che un lavoratore dimesso da un sanatorio guadagna almeno un terzo di quello che avrebbe potuto guadagnare da sano, non si concede la pensione. Ne consegue che se non si tengono i corsi di riqualificazione, le possibilità di occupazione offerte a questi poveri lavoratori sono ben poche.

Vorrei ricordare, onorevole Assessore, che non sono rari i gesti disperati di questi lavoratori. La stampa ne parla sin troppo spesso. Pertanto la prego di voler intervenire ancora perchè vengano istituiti i corsi di riqualificazione, sì che un poveraccio dimesso da un sanatorio si possa trovare in condizioni di esercitare un altro mestiere.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Pi-

III LEGISLATURA

CLXXVIII SEDUTA

13 MAGGIO 1959

rastu all'Assessore al lavoro e pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

« Per sapere quando intende far pubblicare sul Bollettino Ufficiale della Regione la legge regionale 24 gennaio 1956, a suo tempo impugnata dal Governo e di recente dichiarata legittima dalla Corte Costituzionale. Il sottoscritto chiede inoltre di sapere quando la legge regionale 24 gennaio 1956 verrà applicata, concedendo ai lavoratori occupati nei cantieri di lavoro l'aumento della indennità previsto dalla legge stessa. Il sottoscritto rileva che questi lavoratori percepiscono, attualmente, una indennità veramente misera e che attendono, con legittima ansia, di avere l'aumento sia pure modesto previsto dalla legge regionale ». (383)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore al lavoro e pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DETTORI (D.C.), *Assessore al lavoro e pubblica istruzione*. La legge regionale 24 gennaio 1956, che prevede l'abrogazione della legge numero 2, del 1952, è stata pubblicata, come è noto certamente all'onorevole interrogante, sul Bollettino Ufficiale della Regione il 1° settembre del 1958, cioè a tre giorni di distanza dalla data di presentazione della sua interrogazione. Con l'entrata in vigore della legge, ho impartito telegraficamente disposizioni agli Enti gestori perchè si cominciassero a computare le spettanze degli allievi dei cantieri di lavoro in base alle nuove misure previste dalla legge stessa. Posso anche informare l'onorevole interrogante che, nei primi di aprile, la Giunta ha approvato una disposizione per la quale agli allievi dei cantieri di lavoro verrà, a cura dell'Amministrazione regionale, garantita l'assicurazione per l'invalidità e vecchiaia. L'Amministrazione regionale provvederà a pagare i contributi che gli allievi dovrebbero all'I.N.P.S.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'ono-

revole Pirastu per dichiarare se è soddisfatto.

PIRASTU (P.C.I.). Sappiamo ora che la legge 24 gennaio 1957 è stata pubblicata sul Bollettino Ufficiale. La mia interrogazione, tuttavia, tendeva a sapere le ragioni del ritardo della pubblicazione, ragioni che neppure ora l'onorevole Assessore ha rivelato.

Per diversi mesi questa legge non è stata pubblicata; e non si capisce per quale ragione si sia tolto ai lavoratori quanto loro spettava. Questo non può che lasciarmi insoddisfatto. Accolgo, invece, con soddisfazione, il chiarimento dato dall'Assessore circa il pagamento dell'assicurazione invalidità e vecchiaia. In effetti, nei cantieri di lavoro dello Stato vengono pagate le quote per l'assicurazione invalidità e vecchiaia; gli allievi dei cantieri di lavoro regionali si trovavano, dunque, in una situazione di inferiorità nei confronti di quelli dei cantieri di lavoro statali; oggi questa sperequazione è stata finalmente superata.

Su un problema vorrei ora richiamare l'attenzione dell'onorevole Assessore. Se non vado errato, a norma del regolamento, agli allievi che percepiscono una pensione per vecchiaia viene data soltanto una indennità giornaliera di 500 lire. Noi sappiamo quale è l'ammontare degli assegni di vecchiaia; si tratta di pensioni misere, di una elemosina. Non so quale sia il comportamento dello Stato in situazioni di questo genere; ma ritengo che la misura della indennità giornaliera debba essere corretta, e che a tutti gli allievi dei cantieri di lavoro, anche a quelli che percepiscono una povera pensione di vecchiaia, debba essere fatto lo stesso trattamento economico. Vorrei chiedere all'onorevole Assessore di correggere questa norma e di far sì che tutti gli allievi dei cantieri di lavoro regionali fruiscano dell'intera indennità che spetta loro secondo la legge, senza fare discriminazione alcuna nei confronti di coloro che percepiscono una pensione di vecchiaia di poche migliaia di lire.

MILIA DINO (P.M.P.). Un pensionato, di cui potrei fare il nome, percepisce 435 lire l'anno.

III LEGISLATURA

CLXXVIII SEDUTA

13 MAGGIO 1959

PIRASTU (P.C.I.). Nel migliore dei casi si tratta di alcune migliaia di lire il mese. Non vedo, dunque, per quale ragione i pensionati per vecchiaia debbano soffrire di una riduzione dell'indennità corrisposta a chi è occupato in un cantiere di lavoro.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Milla Dino all'Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Per sapere se sia a conoscenza che la Società Tirrenia ha comunicato a centinaia di turisti — che avevano chiesto di prenotare un posto per il viaggio Genova-Portotorres nel prossimo periodo estivo 1959 — di non poter accettare prenotazione alcuna in quanto tutti i posti in detta linea sono già prenotati per il periodo giugno-settembre. Poichè detta dichiarazione fatta dalla « Tirrenia » e riportata da diversi giornali sardi e della Penisola viene ancora una volta a confermare l'assoluta inidoneità del servizio della detta società sulla linea sopra precisata; ed in considerazione che quanto sopra riportato pregiudica gravissimamente tutta l'azione e le attività che nel campo turistico, nell'interesse della Sardegna, sono state poste in essere dalla Regione e da molti altri Enti oltre che da numerosi privati; essendo evidente che, stante la impossibilità da parte della Tirrenia di gestire la linea marittima Genova - Portotorres in modo efficiente e dignitoso, impossibilità perdurante da vari anni, non si può subordinare l'interesse della Società anzidetta a quelli commerciali e turistici ben più importanti della nostra Isola; il sottoscritto consigliere chiede di conoscere quale azione concreta ed energica intende svolgere l'onorevole Assessore al turismo, affinché tempestivamente vengano studiati ed attuati i necessari provvedimenti onde porre finalmente termine allo sconcio anzidetto ormai troppo spesso ed invano lamentato». (462)

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

CONTU (P.S.d'A.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. L'importanza della linea Portotorres-Genova non è sfuggita all'Assessorato, non solo per la rilevanza di carattere turistico che è propria di questa linea, ma anche per il rilievo generale che la linea stessa ha nella economia dell'Isola. Ed è da tempo che si è iniziata una azione per potenziare maggiormente i servizi. Uno dei primi dati positivi in questa lunga azione è stato l'aver ottenuto la trasformazione della linea da settimanale in trisettimanale sin dal maggio del 1957.

L'attuazione della linea trisettimanale ha permesso di dimostrare infondate tutte le eccezioni sullo scarso traffico che si sarebbe verificato su questa linea. La frequenza trisettimanale della linea ha dato esito assolutamente positivo ed anzi, nei periodi di punta, si è dimostrata essa stessa insufficiente al volume del traffico e al movimento dei passeggeri. L'Assessorato ha continuato a svolgere un'azione appropriata per riuscire a fare ancora un passo avanti sulla via del perfezionamento di questo servizio per ottenere una frequenza giornaliera della linea. Sono ancora da superare talune difficoltà, dipendenti specialmente dalla mancanza di tonnellaggio; è però in corso un'azione a livello ministeriale da parte di questo Assessorato per ottenere almeno la intensificazione stagionale della linea per far fronte al movimento turistico dei mesi estivi, pur non abbandonando la richiesta principale tendente ad ottenere per tutto l'anno la linea giornaliera. Penso che sarà una battaglia da proseguire con solerzia e con pazienza, non disgiunta da fermezza e tenacia, perchè la richiesta, data la fondamentale sua ragionevolezza, dovrà essere alla fine accolta.

Per quanto attiene al caso specifico prospettato nella ormai lontana data della interrogazione, posso precisare questo: che il 9 ottobre 1958 l'Agenzia Kuoni scriveva alla « Tirrenia » e al Grand Hôtel di Alghero per organizzare un'importante serie di viaggi in Sardegna. Mentre il Grand Hôtel provvedeva a giro di posta a dare la propria adesione alla iniziativa, la Tirrenia rispondeva mettendo a disposizione il numero dei posti richiesti, con lettera del 7

novembre, quindi con un certo ritardo. In data 28 ottobre la Kuoni, priva di risposta dalla Tirrenia, comunicava al Grand Hôtel di dover rinunciare al progetto per non aver ottenuto i posti richiesti sulla nave di linea. In sostanza non aveva ancora avuto una repulsa, ma non aveva neppure avuto una risposta. Il 13 novembre la stessa Kuoni, ricevuta la conferma per i posti sulla nave, scriveva alla Tirrenia di dover rinunciare all'offerta per non aver ottenuto le camere d'albergo desiderate. Sicchè alla Tirrenia eccepiva che il Grand Hôtel non aveva approntato i posti-letto, mentre al Grand Hôtel replicava che la Tirrenia non aveva concesso i passaggi.

Da quanto sopra esposto, pur convenendo sulla mancata celerità della risposta della Tirrenia, peraltro giustificata in parte dal tempo occorrente allo scambio di corrispondenza tra la Direzione generale della Società di navigazione e le proprie agenzie di Genova e di Portotorres, data l'importanza del servizio, si deduce che l'agenzia di viaggi Kuoni, per motivi inesplicabili, ha annullato il proprio programma di viaggi con troppa sollecitudine e senza un giustificato motivo, in quanto la disposizione delle camere d'albergo e dei posti sulla nave ne avrebbe consentito la realizzazione. Questo è tutto.

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

MILIA DINO (P.M.P.). Io, onorevole Assessore, ho chiesto poco fa all'onorevole Segretario la data della mia interrogazione non perchè la sua risposta sia tardiva (la sua risposta sarebbe in ogni caso ancora entro i termini consuetudinalmente tardivi del Governo regionale), ma perchè non dispongo della copia dell'interrogazione stessa. Ho così saputo che l'interrogazione è del 12 novembre 1958. Ebbene, dal novembre 1958 la Tirrenia aveva sostanzialmente esaurito le prenotazioni, tanto numerosa era stata la richiesta che le era pervenuta da rispecchiare la situazione che si era già verificata nell'anno precedente. Infatti l'onorevole Assessore sa bene che la linea Porto-

torres-Genova è quella che si dice la linea dei «signori» turisti, in quanto il 50 per cento di coloro che di detta linea si servono viaggiano con automobili o motoscafi al seguito; è, direi, la linea di cui si servono i turisti abbienti. Già lo scorso anno si è verificato che centinaia e centinaia di turisti dell'Alta Italia e stranieri hanno disdetto le prenotazioni perchè la Tirrenia al massimo rispondeva di poter garantire il solo passaggio sulla linea, qualche volta la cuccetta, ma quasi mai il trasporto dei veicoli che i turisti intendevano trasportare.

E' chiaro che il turismo in tanto può considerarsi in Sardegna una fonte di reddito in quanto i turisti siano persone che abbiano quattrini in tasca, perchè se il turismo vien praticato dai signori che dormono sotto una tenda e viaggiano con la motocicletta o con la bicicletta a motore, possiamo star sicuri che in Sardegna nessuno guadagnerà nulla. A noi interessa il turismo come attività economica oltre che culturale; soprattutto interessa che i turisti che vengono in Sardegna siano forniti di dollari o di sterline e possano dormire negli alberghi, e spendere nei negozi, possano, insomma, mettere in circolazione quelle somme di danaro che poi servono per sollevare un po' la miseria della nostra Isola.

Ora, la lamentata situazione della linea Portotorres-Genova è di una gravità eccezionale, per i motivi che io ho indicato, e che l'onorevole Assessore ha espressamente riconosciuto come sussistenti. Per quanto attiene all'azione di cui lei poc'anzi ha parlato, onorevole Contu, azione a livello ministeriale e tale da consentire una intensificazione stagionale di questa linea, io mi dichiarerei soddisfattissimo se questa intensificazione stagionale fosse già assicurata. Onorevole Assessore, oggi è il 13 maggio e la intensificazione stagionale deve avvenire entro i primi di giugno perchè noi non si ha interesse ad attuare la intensificazione della linea a settembre. Anzi noi abbiamo necessità di sapere se detta azione a livello ministeriale darà frutti positivi immediati. Si dovrebbero avere ragguagli precisi entro questo mese, sì che lo sappiano i turisti che intendono venire in

Sardegna solo a condizione di poter effettuare un viaggio il più comodo possibile; onorevole Assessore, la sua azione — della quale la ringrazio — cadrebbe nel nulla qualora il Ministero interessato non dovesse portarla a termine entro i limiti di tempo consentiti al flusso turistico. D'altra parte il collega Marras or ora mi ha ricordato che il Governo si è opposto alla costruzione di una seconda nave gemella della Torres, che sarebbe dovuta entrare in servizio proprio nella linea Portotorres-Genova; ciò dimostrerebbe che poca buona volontà c'è da parte del Governo di venire incontro all'esigenza del potenziamento della Portotorres-Genova, che è sentita sia sotto il profilo turistico che sotto il profilo commerciale.

Io ricordo, onorevole Assessore — e concludo — che avevo rivolto un'altra interrogazione perchè quando si sarebbe stipulato il nuovo contratto tra la Tirrenia e il Governo centrale, alla stipulazione del quale doveva intervenire, come è intervenuto, un rappresentante della Giunta regionale, si ponessero ben chiari i termini e i limiti e le condizioni e gli obblighi e i doveri e i diritti che dovevano legare la Tirrenia al contratto nell'interesse della Sardegna. Infatti, la Tirrenia, che lamenta sempre di essere economicamente passiva, tanto da richiedere sovvenzioni continue...

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. C'è stata una proposta!

MILIA DINO (P.M.P.). Ciò in ogni modo non ha importanza. Presentando tempestivamente questa interrogazione, e già nelle altre da me presentate io chiedevo che nello stipulare un nuovo contratto, fosse pure un contratto prorogato, la Regione ponesse delle condizioni precise alla Tirrenia. Dicevo allora: la Tirrenia lamenta sempre di trovarsi in uno stato di passività economica, nella gestione delle nostre linee, ma io vorrei vedere, sapere, per curiosità, quali sono le linee che vengono frequentate più della Portotorres-Genova e Olbia-Civitavecchia. Ora, se una società di navigazione come la «Tirrenia» si lamenta di avere la sfortuna di gestire quelle linee e chiede al

Governo centrale annualmente delle sovvenzioni — ottenendole! — io mi domando come mai a questa società non sia stato ancora imposto di gestire le linee con la diligenza e serietà necessarie.

Questo è quanto io lamentavo; oggi la situazione non è mutata. Pertanto, vorrei pregare l'onorevole Assessore di voler far conoscere, anche a mezzo della stampa, con un comunicato, entro il mese di maggio, nell'interesse generale del turismo e del commercio isolano, se la intensificazione stagionale della linea Portotorres-Genova si avrà o no.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Bernard al Presidente della Giunta e all'Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

« Per conoscere quali provvedimenti abbiano preso o abbiano in animo di prendere perchè si provveda con tutta urgenza al ripristino della transitabilità sulla strada Lodè-Siniscola. L'interrogante ritiene doveroso richiamare l'attenzione delle SS.LL. onorevoli, cui la presente è diretta, sul fatto che dal giorno 14 scorso il Comune di Lodè, a causa della sospensione dell'unico servizio pubblico che lo collega col resto della Provincia e dell'Isola, è ormai totalmente isolato, con tutte le gravi conseguenze che è facile immaginare. Una sollecita ed energica azione della Giunta in tal senso sarebbe atto di vera giustizia che ridarebbe tranquillità e fiducia a quella popolazione per troppo tempo dimenticata». (494)

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

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. La situazione della strada Lodè-Cantoniara Sant'Anna non è sfuggita alla attenzione di questo Assessorato, il quale ancor prima, per la verità, di essere investito del problema da questa diligente interrogazione era

intervenuto. La situazione denunciata dall'onorevole Bernard è stata eliminata. L'Assessorato dei trasporti ha stanziato cinque milioni, che sono stati subito spesi per rimettere in condizioni di transitabilità la strada. A seguito di questo nostro intervento i trasporti di linea hanno ripreso il servizio.

Devo aggiungere che, per migliorare le comunicazioni con Lodè, è stato recentemente concesso alla società Calvisi di Bitti l'esercizio provvisorio di una nuova autolinea che collega Lodè a Nuoro via Lula-Bitti. Questo è tutto.

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

BERNARD (D.C.). Signor Presidente, quando si risponde con circa sei mesi di ritardo, una interrogazione — è chiaro — perde il suo significato.

A me fa piacere sapere, comunque, che l'Assessorato dei trasporti è intervenuto per attivare le comunicazioni con Lodè ancor prima che il problema venisse sollevato dalla mia interrogazione. Non fa piacere, invece, sapere che, nonostante il suo intervento, l'Assessore ai trasporti non si sia peritato di dare una risposta in tempo sufficientemente apprezzabile alla mia interrogazione. Un elemento vorrei rimarcare: l'entità della spesa per la riparazione della strada Lodè-Cantoniera Sant'Anna. Con cinque milioni, io penso, si saranno potute soltanto colmare le buche che erano profonde mezzo metro. Non credo che cinque milioni siano sufficienti a rendere transitabile la strada.

CONTU (P.S.d'A.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Sta di fatto che la S.I.T.A. ha ripreso il servizio.

BERNARD (D.C.). Comunque posso dire d'essere parzialmente soddisfatto per quello che è stato fatto e insoddisfatto per la mancata tempestività della risposta.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione urgente Lippi Serra all'Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Onde conoscere i reali motivi che hanno suggerito alla Società Tirrenia lo spostamento dell'orario delle motonavi in partenza da Cagliari per Civitavecchia dalle ore 16 alle ore 16,45. Considerato che così viene ritardato di un'ora l'arrivo della nave a Civitavecchia e per conseguenza anche di un'ora l'arrivo dei passeggeri a Roma, l'interrogante chiede di conoscere se analogo ritardo di un'ora sia stato già apportato dalle Ferrovie dello Stato su quei treni in transito od in partenza da Roma che consentono ai viaggiatori sardi rapidi spostamenti nel Sud e soprattutto a Milano e nel Nord d'Italia. Nel caso non siano avvenuti o non siano previsti a brevissima scadenza detti mutamenti sugli orari ferroviari, il sottoscritto rivolge viva preghiera all'onorevole Assessore affinché intervenga energicamente presso la Società Tirrenia per impedire l'applicazione dei nuovi orari che danneggerebbero notevolmente professionisti, uomini d'affari e di studio e turisti diretti soprattutto nel Nord d'Italia, senza peraltro favorire minimamente quanti si fermassero a Roma. L'interrogazione ha il carattere della massima urgenza ».

(583)

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

CONTU (P.S.d'A.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. L'interrogazione è del 20 aprile del 1959 e rispondo con l'urgenza che merita l'argomento. La modifica di orario della linea marittima Cagliari-Civitavecchia è stata adottata a decorrere dal primo maggio, su richiesta della Camera di Commercio di Cagliari, in sede di conferenza oraria per l'Italia centrale. Su tale richiesta di modifica aveva anche concordato l'Assessorato, nella considerazione che non era gradita ai viaggiatori né la partenza da Cagliari alle 16, troppo scomoda specie nella stagione estiva, né l'arrivo a Civitavecchia alle ore 6,30 che comportava una levataccia senza alcuna necessità per la massa

dei viaggiatori, diretti, in prevalenza, a Roma.

Ovviamente, tenuto conto che con l'ottenuto contemporaneo recupero di 15 minuti nella percorrenza, l'arrivo a Civitavecchia veniva ritardato di soli 30 minuti, si era richiesto che il treno in coincidenza giungesse a Roma intorno alle ore 8,30-8,35 anzichè alle ore 8,50 come stabilito dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, proprio al fine di non perdere le coincidenze con i direttissimi per Milano, Venezia e Trieste in partenza da Roma rispettivamente alle ore 8,50 e 8,57.

Per queste considerazioni, l'Assessorato è subito intervenuto presso il Ministero dei trasporti con lettera del 23 aprile ultimo scorso. In seguito a questo intervento, la Direzione generale delle Ferrovie ha disposto un'acceleramento del treno Civitavecchia-Roma con l'arrivo a Roma alle ore 8,45; inoltre ha disposto il ritardo sull'orario di partenza da Roma del direttissimo 42, che è stato portato dalle ore 8,57 alle ore 9,13. In seguito si vedrà di studiare un ulteriore miglioramento delle coincidenze a Roma-Termini; attualmente, comunque, mi pare che la situazione si sia normalizzata e anche l'onorevole Lippi Serra converrà che la modifica degli orari non ha apportato svantaggi, ma senz'altro vantaggi.

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

LIPPI SERRA (P.M.P.). Io non posso che dichiararmi soddisfatto sia della tempestività con la quale è stata data risposta alla mia interrogazione, sia anche delle conclusioni cui si è arrivati a seguito della mia interrogazione. Il merito, indubbiamente, va all'Assessorato, che si è fatto parte diligente per risolvere il problema.

Ora io, però, vorrei ancora insistere sul particolare soprattutto delle coincidenze per il Nord d'Italia. Non ho motivo di dubitare di quanto l'Assessore ha detto, ma vorrei far notare che molto spesso accade — come accadeva prima e non potrà che accadere ancora — che la motonave arrivi a Civitavecchia con un certo ri-

tardo. Mi pare, dunque, che il margine di sicurezza che resta oggi per le coincidenze dei treni in partenza per il Nord sia così limitato che si potrebbe sempre correre il rischio di perdere i treni e, di conseguenza, di perdere una giornata. Vorrei, pertanto, pregare l'onorevole Assessore di insistere ancora presso le autorità competenti perchè il margine di tempo a disposizione dei passeggeri che intendono raggiungere il Nord venga prolungato almeno di altri 75 minuti.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Lippi Serra all'Assessore ai lavori pubblici. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per risolvere la gravissima situazione nella quale si trova il Comune di Burcei assolutamente privo di acqua potabile. Chiede inoltre di interrogare lo stesso Assessore onde sapere se a lui risulti che l'acqua dei tre pozzi pubblici sia facilmente inquinabile e quindi non potabile. Il sottoscritto chiede inoltre di interrogare l'Assessore all'igiene e sanità onde sapere se a lui risulti che la grave epidemia di tifo che nel 1955 colpì il Comune di Burcei (ben 250 casi, dei quali qualcuno letale) sia stata originata appunto dalle infiltrazioni bacillari dei pozzi in parola ». (298)

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

DEL RIO (D.C.), Assessore ai lavori pubblici. L'approvvigionamento idrico del Comune di Burcei è tenuto presente nel piano integrativo degli acquedotti della Cassa per il Mezzogiorno e precisamente nel piano riguardante l'acquedotto consorziale di Sinnai, Settimo San Pietro, Dolianova, Soleminis, Serdiana e Burcei. Già la Cassa ha incaricato un libero professionista di procedere alla realizzazione del progetto, per l'attuazione del quale penso che già questo anno possa essere reperito il finanziamento

necessario: una parte sui 600 milioni previsti nel programma 1958-1959 sotto la voce « Acquedotto del Flumendosa », e un'altra parte nei 500 milioni che, nello stesso piano, sono previsti per piccoli acquedotti e lavori imprevisi, sempre relativamente al settore degli acquedotti.

A suo tempo, l'Assessorato dei lavori pubblici stanziò una certa somma per studiare se esistevano possibilità, *in loco*, di captazione di quattro sorgenti che erano state segnalate. I risultati, però, furono negativi per cui fu necessario abbandonare qualsiasi progetto di alimentazione circoscritta alle sorgenti locali. In merito all'acqua dei tre pozzi e ai casi di tifo verificatisi nel 1955, do lettura all'onorevole interrogante di una nota che il collega Assessore alla sanità mi ha fatto pervenire, dandomi l'incarico di renderla nota.

« La Prefettura di Cagliari, con foglio numero 63676 del 4 agosto, ha informato che l'epidemia di tifo che si manifestò in Burcei nel 1955, con 75 casi, di cui 52 ospedalizzati, e che provocò sei decessi, trovò effettivamente origine nell'acqua dei pozzi, per l'inquinamento transitorio verificatosi subito dopo le prime piogge dalla falda freatica che alimenta i pozzi sia pubblici che privati destinati all'approvvigionamento idrico della popolazione. I pozzi furono subito bonificati e in seguito sottoposti al trattamento sistematico delle acque con steridolo ».

Se la notizia può avere una rilevanza, dirò anche all'onorevole interrogante che alle spese necessarie al ricovero dei 52 ospedalizzati si provvede proprio con stanziamenti di un capitolo dell'Assessorato dell'igiene e sanità per un importo, mi pare, di circa quattro milioni di lire.

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

LIPPI SERRA (P.M.P.). Non posso che dichiararmi soddisfatto della risposta testè data mi dall'onorevole Assessore ai lavori pubblici. Però debbo pregare l'onorevole Assessore di agire sollecitamente per la soluzione del problema idrico di Burcei, tenendo conto soprattutto dei

dati forniti dall'onorevole Assessore all'igiene e sanità.

La evenienza che si è verificata nel 1955 non è da escludere che possa verificarsi altra volta. Come ella ha rilevato, infatti, onorevole Del Rio, l'unica possibilità per l'approvvigionamento idrico di Burcei, centro abbastanza popoloso, resta per ora limitata a quelle quattro fonti alimentate da falde freatiche, facilmente inquinabili.

Concludo pregando l'onorevole Assessore che fra i primi stralci di lavori sia posto l'acquedotto di Burcei.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Milla Dino all'Assessore all'igiene e sanità. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

« Per sapere se lo stesso ritenga di dover intervenire affinché nel Comune di Pattada, privo per la più grande parte del giorno di acqua, si effettuino quei lavori e quelle ricerche che facilmente porterebbero ad eliminare detto gravissimo inconveniente, in considerazione del fatto che il territorio di detto Comune è ricco di acque e di sorgenti. Basterebbe infatti disciplinare dette acque, di cui alcune ricche di eccezionali qualità terapeutiche, per risolvere quello che è uno dei principali problemi pattadesi. L'interrogante inoltre chiede di sapere se l'onorevole Assessore all'igiene ritenga di dover intervenire perchè in Pattada vengano portati a termine gli allacci alle fognature, in considerazione del fatto che un centinaio di abitazioni sono ancora prive dei più elementari servizi igienici ». (396)

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

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Non risponde all'interrogazione l'Assessore all'igiene e sanità perchè l'argomento è soprattutto di competenza dell'Assessorato dei lavori pubblici.

Debbo dire all'onorevole interrogante che la situazione dell'approvvigionamento idrico di Pattada è stata tenuta in considerazione dall'Assessorato dei lavori pubblici sin dal lontano 1952. Difatti, risale a quell'anno uno stanziamento di circa 28 milioni per la costruzione di un acquedotto con alimentazione dalle sorgenti di Monte Lerno. L'acquedotto venne colaudato nel 1953.

A distanza di poco tempo da quella data, però, si constatò che l'acquedotto era assolutamente insufficiente per i bisogni della popolazione di Pattada. Pertanto l'Amministrazione regionale diede incarico ad un progettista di esaminare quali possibilità di captazione di sorgenti vi fossero *in loco*. Le conclusioni dell'indagine furono queste: che le diverse soluzioni possibili comportavano tutte una spesa assolutamente sproporzionata alle capacità finanziarie del bilancio della Regione.

Fu allora che l'Amministrazione regionale propose alla Cassa per il Mezzogiorno di intervenire per la soluzione del problema. E difatti, la Cassa ha incluso Pattada fra i Comuni che saranno alimentati con l'acquedotto del Goceano. L'attuale dotazione d'acqua, comunque, può ritenersi, sia pure parzialmente, sufficiente, purchè la distribuzione, naturalmente, sia curata al massimo da parte dell'Amministrazione comunale.

Per ultimo, per quanto riguarda la lamentata insufficienza degli allacci alle fognature, è necessario dire all'onorevole interrogante che trattasi di un argomento di specifica competenza dell'Amministrazione comunale, in quanto è prassi che l'Amministrazione regionale costruisca le opere nel loro complesso, senza interferire oltre, impegnando il Comune stesso alla manutenzione, ma lasciando allo stesso tempo autonomia per quanto riguarda gli allacci privati.

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

MILIA DINO (P.M.P.). Onorevole Assessore, delle mie interrogazioni su Pattada è questa la decima. La risposta che mi è stata fornita

mi soddisfa parzialmente, nel senso che, per quanto attiene alla penuria di acqua, è chiaro che la Regione non può spendere un miliardo per l'acquedotto di un singolo Comune.

La seconda parte della risposta, secondo la quale l'allaccio delle fognature rientrerebbe nella competenza dell'Amministrazione comunale, era per me scontata. Ho sollevato il problema solo per richiamare l'attenzione degli amministratori regionali su quanto avviene a Pattada. Non è concepibile che in questo Comune si consenta di costruire centinaia di nuovi alloggi che poi rimangono privi dei più elementari servizi igienici. Ora io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Presidente della Giunta e dell'onorevole Assessore ai lavori pubblici, perchè, se lo riterranno giusto, opportuno ed utile, richiamino gli amministratori di Pattada al rispetto delle più elementari norme di igiene.

Onorevole Assessore, ho presentato una interrogazione per il caseggiato scolastico di Pattada, dove i vetri e i gabinetti mancano; ho presentato una interrogazione perchè la pineta di Pattada è ridotta ad un immondezzaio; ne ho presentato una perchè a Pattada non c'è acqua; ho presentato un'altra interrogazione perchè gli amministratori comunali di Pattada non hanno neppure eseguito gli allacci delle fognature. Credo che sia doveroso intervenire con la massima autorità da parte del governo regionale richiamando al dovere questi amministratori che tutto possono fare fuorchè amministrare un Comune.

Onorevole Assessore, la ringrazio della risposta che m'ha dato, ma ritengo sia doveroso che l'autorità regionale intervenga con le debite forme, con la dovuta diplomazia e con la sensibilità che io certo non debbo consigliare, presso questi amministratori perchè compiano il minimo indispensabile dell'azione e dell'attività che essi debbono svolgere.

Continuazione della discussione sui piani particolari della viabilità.

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

Comunico che la Commissione lavori pubbli-

ci ha completato l'esame del piano suppletivo ai piani particolari, che era stato presentato al Consiglio a discussione iniziata.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Filigheddu, relatore per il piano suppletivo.

FILIGHEDDU (D.C.), *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo la relazione introduttiva dell'onorevole Murgia, che faceva seguito a quella così esauriente del proponente, ben poco mi pare vi sia da dire. In verità più che di un piano suppletivo, a mio giudizio, è il caso di parlare di emendamenti o meglio di un piano almeno parzialmente sostitutivo.

Avvenuta l'attuazione di alcune opere con altri finanziamenti, si è pensato di impegnare le somme residue in nuove opere, che sono state sottoposte all'approvazione della Commissione prima e del Consiglio poi. La Commissione ha espresso parere favorevole all'unanimità e altrettanto mi pare debba fare il Consiglio. Io solo nutro una certa perplessità di ordine generale, che non incideva affatto sulla sostanza della proposta; poichè si sta per entrare nella fase di attuazione del Piano di rinascita, che interessa largamente il settore stradale, mi sorgeva il dubbio che l'approvazione di questo piano particolare potesse costituire un diversivo capace di provocare remore nell'attuazione del programma generale per la viabilità. Credo, tuttavia, che questa mia preoccupazione non sia troppo importante. (*Consensi*).

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

MARRAS (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la discussione dei piani particolari della viabilità potrebbe o meglio dovrebbe, secondo noi, servire a fare il punto su un problema di importanza vitale per la nostra rinascita; problema che si esprime assai spesso in interrogazioni e interpellanze e che oggi, invece, possiamo esaminare organicamente. D'altronde è nelle buone tradizioni del nostro Consiglio dedicare dibattiti ampi e impegnativi al problema della viabilità in Sardegna. Ricordo, per esempio, una discussione ampia e impegna-

tiva circa i rapporti tra Regione e Cassa per il Mezzogiorno nel settore della viabilità; ricordo ancora un'altra discussione, egualmente impegnativa, del 1955, per la esclusione della Sardegna dal piano nazionale delle autostrade.

A tutti, d'altronde, sono presenti le traversie della famigerata proposta di legge per la realizzazione di lavori a pagamento differito affidati alla C.I.O.R., la compagnia italo-olandese che si offriva di costruire 10 miliardi di strade in Sardegna a pagamento differito. E credo che tutti ricordino quell'altra, non meno famigerata, proposta di legge che non fu discussa in quest'aula, ma nell'aula del Parlamento e che interessò vivacemente il nostro Consiglio: la legge stralcio stradale collegata all'articolo 13 dello Statuto, che prevedeva il concorso del 30 per cento da parte della Regione.

Oggi il problema si presenta al nostro esame in modo un po' più completo. Sappiamo, in sostanza, che cosa si è realizzato in questi dieci anni nel settore della viabilità. E, grazie alla pubblicazione degli elaborati della Commissione per il Piano di rinascita della Sardegna, sappiamo anche quali prospettive si aprono nel futuro in questo campo.

Noi non vogliamo chiudere gli occhi di fronte alla realtà, di fronte a quello che è stato realizzato. Sappiamo perfettamente che una buona parte della rete stradale statale, gestita dall'A.N.A.S. è stata bitumata in questi ultimi dieci anni. Sappiamo anche che una certa parte della rete provinciale è stata depolverizzata. Ma ci chiediamo: pur con queste opere, la situazione stradale in Sardegna si è modificata in questi ultimi dieci anni? La risposta, a mio giudizio, non può essere che questa: la struttura del sistema della viabilità in Sardegna è rimasta sostanzialmente immutata, la più arretrata, la più insufficiente per un paese civile, come, del resto, le statistiche dimostrano. Credo sia già noto ai colleghi di tutti i Gruppi come la situazione viaria italiana non sia affatto eccellente, rispetto a quella di altri Paesi occidentali, per esempio la Francia e la Germania di Bonn. Ora, pure nel quadro di una rete nazionale assai in arretrato rispetto a quella dei Paesi più progrediti, la situazione sarda ap-

III LEGISLATURA

CLXXVIII SEDUTA

13 MAGGIO 1959

pare ancora gravissima, se rapportata agli altri sistemi di comunicazione che operano nell'Isola. E' noto, infatti, che il sistema ferroviario sardo scarsamente assolve ai compiti di trasporto fondamentale. Su 1.258 chilometri di strade ferrate appena 431, il 35 per cento, è a scartamento ordinario, il resto a scartamento ridotto, collegato con la rete statale, e per di più in quattro tronchi distinti, che comportano trasbordi e oneri eccessivi nel trasporto delle merci da zona a zona.

Qual'è, invece, la situazione nel campo della viabilità in Sardegna? Vi sono in proposito i dati che tutti conoscono, ma che è bene richiamare all'attenzione del Consiglio perchè sono indispensabili per formulare proposizioni e giudizi. E' generalmente riconosciuto, anche nei documenti regionali e in quelli della Commissione per il Piano di rinascita, che la situazione stradale sarda è di gran lunga peggiore rispetto alla situazione di tutte le altre regioni italiane. Contro una media del Veneto di 1.038 metri di strada per chilometro quadrato, la Sardegna arriva in coda alle statistiche con 222 metri per chilometro quadrato, in una media nazionale che i documenti regionali affermano di 511 metri per chilometro quadrato e che i documenti invece della Commissione per il Piano dicono di 576 metri.

A questa deficienza fondamentale, di base, nelle percorrenze chilometriche, si aggiunge lo stato delle poche strade esistenti. La Sardegna è l'unica regione, tra tutte quelle del Paese, in cui meno della metà delle strade provinciali sono state bitumate. 1.781 chilometri di strade provinciali abbiamo in Sardegna, e di questi 547, solamente, sono bitumati. Il Veneto, che ha una rete di strade provinciali pressochè uguale a quella sarda (1.636 chilometri), conta su 1.496 chilometri asfaltati. La Sicilia, su 4.293 chilometri di strade provinciali, ne ha 2.607 asfaltati.

Si ha, dunque, in Sardegna una situazione insostenibile per quanto riguarda la lunghezza del sistema viario e per quanto riguarda il suo stato, le sue condizioni. A questo si aggiunge il fatto, estremamente significativo, che la Sardegna è l'unica regione in Italia in cui il

sistema delle strade statali è di gran lunga percentualmente più ampio del sistema delle strade provinciali e comunali. Distanza media tra Comune e Comune in Sardegna: 40 chilometri; distanza media nella Penisola: 10 chilometri. Queste due semplicissime cifre ci danno di che riflettere: in Sardegna si spende, da parte dei nostri Enti locali, quattro volte di più che nei Comuni della Penisola per la manutenzione, la gestione e la costruzione delle strade.

USAI (D.C.). Bisogna tener conto della densità della popolazione.

MARRAS (P.C.I.). Certo, le maggiori spese sono in relazione alla scarsa densità demografica della nostra Isola; però è un fatto che il Governo si occupa scarsamente del problema della viabilità in Sardegna. I nostri Enti locali — ripeto — spendono quattro volte tanto di quel che spendono gli Enti locali della Penisola.

Per dimostrare lo scarso sviluppo della viabilità isolana non è necessario ricorrere a dati statistici; lo scarso sviluppo e le cattive condizioni delle nostre strade sono nella esperienza di ognuno. Per rendersi conto della situazione basti pensare che nella Provincia di Sassari, nel 1959, c'è ancora la città di Tempio, già capoluogo di circondario, che non è ancora collegata al capoluogo di provincia, a Sassari, con una strada protetta. Il tratto Perfugas-Tempio, il tratto più difficile, è ancora a macadam semplice. Ancora in Provincia di Sassari, uno dei centri più popolosi, Ittiri, la cui economia è proiettata quasi completamente sul capoluogo, non è collegata con una strada bitumata a Sassari. E che dire poi di altre strade di grande comunicazione, la Olbia-Palau, la Oschiri-Palau, la Oschiri-Tempio i cui lavori non vedono mai la fine?

Onorevole Assessore alla viabilità, si ha la netta impressione che in questi dieci anni di vita autonomistica gli amministratori regionali non abbiano avuto sufficiente coscienza di questa situazione; altrimenti non si spiegherebbero certi fatti che non esito a definire stravaganti. La Commissione per il Piano di

rinascita della Sardegna propone nel 1956 un piano stralcio dell'ordine di 13 miliardi e 900 milioni di lire, e la Giunta Brotzu lo riduce a 10 miliardi; la richiesta di 13 miliardi sembra eccessiva alla Giunta. (*Interruzioni*).

Vedremo se certe richieste possono apparire eccessive. Quando si parte da una situazione come quella sarda, quando la penultima regione italiana in fatto di viabilità, la Lucania, ha 300 metri di strade per chilometro quadrato contro i 200 della Sardegna, vi possono mai essere richieste eccessive? Eppure la Giunta non solo prospetta la riduzione del piano stralcio, ma ritiene indispensabile alla sua realizzazione il concorso del 30 per cento della Regione. Evidentemente, in questi 10 anni l'Amministrazione regionale non ha avuto chiara coscienza della gravità della situazione.

Il problema dello sviluppo della viabilità, della costruzione di nuove strade, è grave quanto quello delle condizioni delle strade esistenti. I due problemi si intersecano. Ebbene, come si procede in questa direzione? Che risultati si ottengono? In che modo si tenta di rimontare lo svantaggio che pone la Sardegna in coda alle statistiche? Dal 1950 al 1955, in cinque anni, s'è avuto un incremento della rete stradale sarda del 10 per cento appena; si avevano 4622 chilometri nel 1950, 5093 nel 1955. In sostanza, in cinque anni, si sono costruiti poco più di 400 chilometri di strade nuove. E dal 1955 al 1957 il ritmo non tende ad aumentare, ma a diminuire: si costruiscono 190 chilometri di strade nuove, una media di 90 chilometri l'anno.

A questo punto è da chiedersi quale sia lo stato di applicazione del piano stralcio stradale collegato al Piano di rinascita. Questa legge, che è del luglio 1957, si proponeva di costruire 487 chilometri di strade nuove in Sardegna. Adesso non entriamo nei particolari circa la scelta di quelle strade; possiamo però dichiarare con assoluta certezza che su quella legge risultano accantonati sino ad oggi quattro miliardi, che diventeranno, con il primo luglio del 1959, cinque miliardi e mezzo. La legge opera da due anni: quanto si è speso? Ad una interrogazione parlamentare, il Ministro ai lavori pubblici rispondeva che si sono

spesi sino ad oggi 700 milioni. Il resto dei fondi è rimasto accantonato, per un insostenibile ricatto governativo nei confronti della Regione. Giustamente la Regione ha reagito, ma lo Stato non ha speso un soldo della sua quota sino a quando non ha visto entrare nelle Casse dello Stato, nelle casse del Ministero competente, i soldi della Regione. In effetti la legge sul piano stralcio è congegnata in modo tale che i fondi della Regione vengono iscritti nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e questo non spende le sue quote se la Regione non dà il suo contributo.

Insostenibile ricatto governativo, questo; insostenibile per il fatto, tra l'altro, che per una serie di strade di grande importanza — cito, per esempio, la strada che dovrebbe collegare Abbasanta con Oschiri e quindi con Olbia e con l'approdo delle navi traghetto nel 1961, con un risparmio di decine e decine di chilometri sull'attuale percorso — niente si è fatto. (Tra le strade importanti posso citare la strada Oschiri-Campomela, che dovrebbe accorciare il percorso Sassari-Olbia).

La legge stralcio non viene applicata e la Regione fa bene a continuare a non rinunciare alla battaglia per evitare di versare le sue quote, ed a pretendere che lo Stato spenda le sue quote indipendentemente dal concorso della Regione. Bene, dunque, abbiamo fatto a iscrivere in bilancio, quest'anno, la somma di un miliardo e 60 milioni non esclusivamente come contributo alla realizzazione della legge 14 luglio 1957. Lo Stato spenda subito la sua quota e dia inizio ai lavori.

L'applicazione di questa legge, colleghi del Consiglio, è un tema su cui torneremo tutto l'anno; essa è una chiara prefigurazione di quel che sarà il Piano di rinascita, circa i carichi eventuali finanziari della Regione. Se non otterremo il controllo della Regione sull'Ente di attuazione del Piano, avverrà quello che già sta avvenendo per la legge stralcio stradale, cioè ben poco si realizzerà.

Ma vi sono ragioni — c'è da chiedersi — per rimanere rassegnati di fronte allo Stato, che ha stanziato sette miliardi della legge stralcio? Un giornalista sardo, a questo proposito, esprimeva

un concetto che può essere riassunto nel noto proverbio: «A caval donato non si guarda in bocca». Ma si tratta veramente di un regalo? Io credo che non di un regalo si tratti, ma di una beffa ai danni della nostra Isola.

In effetti, la legge sul piano stralcio è stata approvata per consolarci, per compensarci del fatto che la Sardegna veniva esclusa dai 200 e passa miliardi che la legge Romita dedicava alla costruzione di autostrade in Italia; ed oggi l'autostrada del Sole, la Milano - Bologna - Firenze - Roma - Napoli, si sta avviando al suo completamento. Dietro le proteste del Consiglio, per consolarci, il Governo ci offrì allora quella legge, escludendo totalmente la Sardegna dalla costruzione di autostrade e dal rammodernamento, che pure nella legge Romita era previsto, di una parte della rete stradale nazionale.

Si promise di mettere a disposizione dell'A.N.A.S. circa sette miliardi per il rammodernamento della rete stradale sarda. Questo nel 1955. Era previsto per la Sardegna l'ammodernamento della Carlo Felice nel tratto Cagliari-Oristano e Sassari-Portotorres, con l'allargamento della carreggiata — se non sbagliò — sino a 12 metri e 50. Ma non se ne è fatto niente. Era prevista la bitumatura di tutta la rete statale in Sardegna. Ma neppure questo impegno è stato mantenuto; la settentrionale sarda, la Ozieri-Chiaramonti, ed altre strade che io potrei elencare, non sono state bitumate. 200 e passa miliardi sono stati spesi in campo nazionale e la Sardegna non ha avuto niente. Si può dunque constatare il fallimento del piano A.N.A.S. per il rammodernamento della rete statale sarda.

Oggi si parla alle Camere di 225 miliardi legati ad un Piano Togni di rammodernamento della rete stradale. E come nel 1955, oggi si corre il pericolo di vedere la Sardegna esclusa anche da questo Piano perchè le strade scelte dal Piano Togni sono le grandi vie di comunicazione internazionali, quelle che scendono dalle Alpi e arrivano addirittura in Sicilia, ma che non attraversano disgraziatamente la nostra Isola. Ennesima dimostrazione, questa, chiara, patente, della fuga e della volatilità degli stanziamenti ordinari dalla no-

stra Isola tutte le volte che lo Stato eroga un contributo a carattere straordinario, anche se modesto.

Oggi leggiamo sui giornali che presso le Commissioni della Camera si stanno discutendo questi piani della viabilità. C'è, nella politica nazionale nel settore delle strade, un rinnegamento aperto del carattere straordinario della nostra situazione. Letali sono stati, per la nostra Isola, i tre anni della Giunta Brotzu a questo proposito; una Giunta che fondava la sua politica, nei confronti del Governo centrale, sul terreno del subire passivamente, del considerarsi soddisfatti delle piccole donazioni per non avere il coraggio di denunciare la discriminazione che veniva condotta nei confronti della nostra Isola.

Non si trattava di richiedere delle cose assurde, onorevoli colleghi; si trattava di far considerare allo Stato il carattere straordinario dei nostri bisogni e di chiedere una aliquota di stanziamenti pari a quella delle altre regioni italiane. Ora si propongono i piani particolari della viabilità. A leggerli, e senza entrare nel merito, mi sembra che questi piani si propongano di sistemare in Sardegna 900 chilometri di strade provinciali e comunali a pavimentazione bitumata, cioè di asfaltare, *grosso modo*, 900 chilometri di strade. Questo intervento della Regione nel settore della viabilità provinciale e comunale, documenta l'impossibilità dei nostri Enti locali di far fronte al miglioramento delle strade attualmente in concessione e alla costruzione di nuovi tronchi. Il fatto che in Sardegna, su 1200 chilometri di strade comunali, ve ne siano 71 bitumati, ci dice delle condizioni della nostra finanza locale.

Ora, in Sardegna il problema della sistemazione delle strade provinciali e comunali è vitale per lo sviluppo della nostra economia; soprattutto perchè si ha nella nostra Isola uno squilibrio nel rapporto tra strade statali e strade provinciali e comunali. Quali sono, a nostro giudizio, le condizioni che la Giunta deve tener ferme nel presentare questi piani particolari della viabilità?

Il primo interrogativo che poniamo e sul qua-

le chiediamo risposta all'onorevole Assessore alla viabilità è questo: quale contributo la Regione è disposta a dare per la realizzazione dei piani particolari? Noi siamo del parere che non si debba andare oltre l'8 per cento già imposto e già per altri piani particolari sollecitato. Inoltre noi chiediamo che i piani particolari debbano essere realizzati e finanziati nello spazio di quattro anni, così come il piano stralcio legato all'articolo 13. Il finanziamento deve essere concepito come un impegno straordinario dello Stato, indipendentemente dal nostro diritto a tutti gli altri stanziamenti, e, soprattutto, a quelli per il Piano di rinascita. Si affermi con chiarezza che i piani particolari andranno finanziati secondo l'articolo 8 e non secondo l'articolo 13 dello Statuto.

Già nell'intervento dell'onorevole Filigheddu è stata prospettata la tesi secondo la quale, forse, questi piani particolari sarebbero inutili, data l'imminente attuazione del Piano di rinascita. Si tratta di una tesi errata. I piani della viabilità non dipendono dagli stanziamenti che dovranno essere richiesti per l'attuazione del Piano di rinascita. Eppure, certamente, onorevole Assessore alla viabilità, il Governo farà delle obiezioni e sosterrà che i piani particolari devono essere inclusi nel Piano generale di rinascita. Del resto ciò sarà in linea con la mentalità che tende a considerare il Piano di rinascita come somma di stanziamenti particolari; mentalità che negli organi governativi comincia ad essere diffusa.

E' bene sapere che il Piano di rinascita non risolve il problema della viabilità della Sardegna. In questo settore le proposte della Commissione di studio sono limitate e non varrebbero a colmare la sperequazione esistente tra la Sardegna e la Penisola. Nel Piano è prevista la costruzione di 1.800 chilometri di strade nuove, comprese le strade di bonifica contemplate dai progetti per l'agricoltura. Questi 1.800 chilometri, aggiunti ai 5.000 esistenti e agli eventuali 700 che venissero costruiti dalla Cassa per il Mezzogiorno e dall'Amministrazione regionale, darebbero in dieci anni un sistema viario per la estensione di 7.500 chilometri: cioè in dieci anni si avrebbe un incremento

del 50 per cento appena della rete stradale sarda. E in percentuale, dove meglio si dovrebbe esprimere lo sforzo di adeguamento alla realtà nazionale, dagli attuali 200 metri per chilometro quadrato, si passerebbe, attuandosi il Piano così come propone la Commissione, a 311 metri per chilometro quadrato, contro i 576 nazionali, contro i 373 della Sicilia. Neanche con la realizzazione delle proposte decennali della Commissione per il Piano di rinascita, dunque, la Sardegna riuscirebbe a raggiungere il livello medio nazionale nel settore della viabilità. I piani particolari della viabilità — ripeto — devono essere sostenuti indipendentemente dalle proposte del Piano di rinascita.

Per concludere, vorrei fare alcune osservazioni sui piani. Io credo che in aggiunta al piano suppletivo, illustrato oggi dall'onorevole Filigheddu, l'Assessorato della viabilità sarà costretto presto a presentare un altro piano suppletivo. Infatti, con l'entrata in vigore della legge per la riclassificazione delle strade, una parte delle strade contemplate nei piani particolari sarà passata all'A.N.A.S. e conseguentemente sarà compito dell'azienda di Stato procedere ai lavori di sistemazione.

Per quanto riguarda il piano suppletivo noi siamo d'accordo; in particolare siamo d'accordo per quel che riguarda la Provincia di Sassari. Possiamo tutti constatare con soddisfazione, onorevoli colleghi, che nel centenario dell'Unità d'Italia finalmente i Sardi ricordano che è necessario sistemare la strada che da La Maddalena porta alla tomba di Garibaldi (e l'onorevole Assessore Contu nel piano suppletivo ha previsto una strada che si presenta effettivamente con carattere di largo interesse).

Ancora, onorevole Assessore, le vorrei chiedere che se ne è fatto del piano stralcio del piano particolare del turismo, che il Consiglio regionale approvò e che consisteva fondamentalmente nella costruzione di strade. Ricordo la Olbia - Golfo Aranci inclusa nel piano stralcio turistico e oggi, invece, compresa nel piano straordinario della viabilità particolare. Forse il piano turistico non è stato finanziato per quei 990 milioni che noi avevamo chiesto?

Non mi sembra sia necessario scendere ai

particolari della scelta delle strade Provincia per Provincia. Tutte le zone della Sardegna hanno esigenze particolari in questo campo. Ritengo, invece, sia indispensabile sottolineare la necessità, in rapporto a questa situazione, di una politica della viabilità aggiornata, politica che è mancata fino ad oggi alla Giunta regionale. Uno degli aspetti fondamentali di questa politica dovrebbe essere quello della manutenzione delle strade. La Regione ha costruito delle strade spendendo miliardi e molte, per cattiva manutenzione o per mancanza addirittura di manutenzione da parte degli Enti locali, sono oggi intransitabili.

E' necessaria — ripeto — una politica della viabilità aggiornata ed organica. L'Assessorato e la Giunta devono essere in grado di equilibrare e di stimolare gli interventi sia della Cassa, sia dell'A.N.A.S., sia della Regione, sia gli eventuali stanziamenti per la realizzazione del Piano di rinascita. A niente possiamo rinunciare in questo settore in aggiunta ai particolari diritti che ci riconosce lo Statuto autonomistico, nè agli stanziamenti della Cassa nè a quelli del Ministero dei lavori pubblici nè a quelli di altri Enti governativi. E non si dica, come altre volte è avvenuto, che in questi dieci anni si è fatto molto. Basterebbero alcuni dati statistici per dimostrare il contrario.

Se questi nostri rilievi verranno presi in considerazione dalla Giunta, il nostro Gruppo potrebbe addivenire ad esprimere un voto favorevole all'approvazione dei piani particolari; occorre, però, che le esigenze autonomistiche che noi abbiamo rimarcato in questa discussione vengano accolte dalla Giunta e la Giunta faccia ogni sforzo per realizzarle. (*Consensi a sinistra*).

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

USAI (D.C.). Non sono d'accordo con l'onorevole Marras quando afferma che le strade statali della Sardegna sono in peggiori condizioni di quelle della Penisola. Il raffronto non va fatto con l'autostrada del sole o con l'autostrada Milano-Torino, ma con l'Aurelia e con l'Emilia,

che hanno una carreggiata media di sei metri come la Cagliari-Sassari. Le condizioni di manutenzione, tutto sommato, sono migliori in Sardegna che non nella Penisola. Ciò è reso possibile, oltretutto, dal minor traffico pesante. Non è neppure esatto che tutte le strade italiane siano peggiori di quelle degli altri Stati europei. L'onorevole Marras ha citato la Germania occidentale, ma non l'Olanda e la Svizzera.

PIRASTU (P.C.I.). Anche l'Olanda?

USAI (D.C.). In Olanda, ad onor del vero, il traffico pesante più che su strada avviene via acqua. Ma la Svizzera ha le strade con carreggiate medie inferiori alle nostre, tanto che i pullmann hanno una sagoma limite inferiore a quella dei pullmann in servizio in Italia. Noi, purtroppo, siamo portati a dir male delle nostre cose. I comunisti, poi, criticano tutto ciò che non è comunista. L'onorevole Marras si è lagnato dello scarso sviluppo della rete stradale isolana rispetto alle altre regioni italiane. Ma d'altro canto le stesse considerazioni aveva fatto anche il relatore.

Non ho potuto fare uno studio particolareggiato dell'intero piano della viabilità, perciò mi limito ad esporre le gravi omissioni commesse nei confronti del Gerrei, del Sarcidano, della Barbagia di Belvì e poi dell'Ogliastra, che è un po' come l'araba fenice: che esista ognun lo dice... ma quali siano i suoi confini geografici, i Comuni che la compongono e la popolazione che vi è insediata molti non lo sanno con precisione. E', l'Ogliastra, una regione che si considera su per giù delle stesse proporzioni dell'Anglona, del Meilogu, della Trexenta, della Marmilla e del Sarrabus. E così sono costretto a dire che l'Ogliastra ha per confine il Tirreno, il Rio Cala di Luna, il Supramonte di Orgosolo, la catena del Gennargentu dal passo di Correboi fino al Rio Su Fruscu ed il corso del Flumendosa dal ponte di Gadoni fino alla foce. Ha una superficie di 240.000 ettari, dove vivono 70.000 abitanti sparsi in 27 Comuni.

Poichè la Sardegna, nel suo complesso, ha due milioni e 400 mila ettari, 370 Comuni ed un milione e 360.000 abitanti, se ne deduce

che l'Ogliastra ha un decimo della superficie dell'Isola, un quattordicesimo dei Comuni ed un diciannovesimo della popolazione. Dell'intera Provincia di Nuoro ha circa un terzo della superficie, un quarto dei Comuni e della popolazione.

Certamente la Commissione che ha compilato i piani della viabilità in esame non ha tenuto conto di questi dati, nè dell'importanza, nè delle necessità della zona di cui vado parlando. Chiedo scusa se mi dilungo, ma reputo necessario aggiungere che l'Ogliastra, dalla foce del Flumendosa al Rio Cala di Luna, è profonda, in linea d'aria, 85 chilometri e che la strada costiera orientale la percorre per 122 chilometri, cioè quanto è lungo il tratto fra Cagliari ed Abbasanta.

Chiarito così l'aspetto geografico-tratterò ora quello sociale ed economico con la speranza che la Giunta, nella compilazione dei programmi per l'anno in corso, voglia tener presenti i dati che andrò esponendo, in tutti i suoi interventi riguardanti la viabilità o i lavori pubblici, il turismo o l'industria, l'agricoltura o l'artigianato e la pubblica istruzione. Non a caso ho citato per ultima la pubblica istruzione, perchè è bene si sappia che per i 70.000 abitanti dell'Ogliastra esiste una sola scuola media inferiore statale e nessuna di ordine superiore.

La Gallura, invece (sia chiaro che non intendo parlar male di questa zona che merita l'incondizionata ammirazione per tutto ciò che è riuscita ad ottenere), la Gallura, dicevo, che con l'Ogliastra ha molti punti di contatto per quanto riguarda la configurazione geografica, la superficie territoriale e il numero degli abitanti, ha otto scuole statali: quattro medie inferiori e quattro superiori.

FRAU (P.N.M.). Chi l'ha detto?

USAI (D.C.). Me l'hai detto tu poc'anzi e risulta anche da una pubblicazione dell'Assessorato della pubblica istruzione.

Alla Giunta devo raccomandare che tenga conto di ciò nella concessione dei contributi previsti dalla legge 27, nella erogazione dei

sussidi, nella ripartizione dei fondi per i patronati scolastici, nell'assegnazione dei cantieri di lavoro, dei corsi di qualificazione e anche, perchè non dirlo?, quando deve assumere personale o nominare i presidenti e i consiglieri dei vari Enti, perchè alla data di oggi negli uffici della Regione vi sono soltanto cinque impiegati ogliastrini, di cui due comandati, mentre, in relazione alla popolazione, ne avrebbe dovuto avere non meno di 35.

Ma ritorniamo al piano della viabilità. In esso non sono comprese strade importanti come la Ortuabis-Su Cossatzu-Aritzo-Belvì-Tonara; nè la Sadali - Seulo - Gadoni - Su Cossatzu; nè la Ballao - Escalaplano - Perdasdefogu - Ierzu. La prima ha una grande importanza turistica perchè unisce Cagliari ad Aritzo, Desulo e Tonara e prossimamente — con l'apertura al traffico della Desulo - Fonni — diventerà importante anche dal lato commerciale. La seconda unisce la Barbagia di Belvì ed il Mandrolisai con l'Ogliastra; la terza, poi, che segue il tracciato di una strada romana che fino al 1878 era l'unica arteria percorribile nel periodo invernale per chi dall'Ogliastra si recava a Cagliari o viceversa, ha una importanza particolare: si tratta della Ballao-Escalaplano-Perdasdefogu-Ierzu. Per quest'ultima si nota un fatto curioso: i piani prevedono la sistemazione della strada Sant'Andrea Frius-San Nicolò Gerrei-Ballao, con diramazioni da San Nicolò per Villasalto e San Vito. L'azione dei piani si ferma così a Ballao, cioè al Flumendosa, ma non perchè il compilatore del progetto abbia avuto paura dell'acqua, ma perchè al di là vi è una zona che potrei definire la « grande dimenticata »! E pensare che questa strada serve Comuni importanti come Ballao (che ha i terreni migliori a Nord del Flumendosa), Escalaplano, Perdasdefogu e quelli della Valle del Pardu, cioè Ierzu, Ulassai, Osini, Gairo. In essa si svolge un traffico pesante per la presenza del campo sperimentale che l'Aeronautica ha in allestimento nei pressi di Perdasdefogu.

Per le sole strade provinciali è prevista una spesa di lire 6.907.081.700. All'Ogliastra spettavano circa 700 milioni ed invece ne avrà, poco più poco meno, 150 per la sistemazione

di quattro chilometri della strada Villagrande-Bivio della provinciale Lanusei-Nuoro e per la sistemazione del tratto ponte sul Flumendosa (a Sud-Est di Orroli) - abitato di Escalaplano (sette chilometri). Totale 11 chilometri anzichè una sessantina.

L'omissione appare ancora più grave se si considera che l'Ogliastra regge il fanalino di coda anche nella costruzione di strade vicinali e di penetrazione agraria. Il confronto lo faccio ancora con la Gallura (sempre con la Gallura, dirà l'amico Frau!) perchè, come ha riferito l'Assessore all'agricoltura il 6 febbraio scorso, rispondendo all'interpellanza numero 87, in detta zona sono state finora finanziate strade per un miliardo di lire.

FRAU (P.N.M.). Quando?

USAI (D.C.). Questo ha detto l'onorevole Cadeddu nel rispondere ad una interpellanza Nanni.

Totale: progetti per la Gallura 49; lunghezza complessiva: chilometri 309; contributi concessi: 980 milioni. L'Ogliastra, invece, ha avuto contributi per un importo di circa 200 milioni.

Ai piani particolari della viabilità si è aggiunto un piano suppletivo. Nella premessa di questo è detto: « Alcuni tronchi di strade, la cui sistemazione era stata prevista nei piani particolari, vennero finanziati, nel periodo in cui il piano stesso veniva elaborato, in quanto ragioni economico-sociali non permettevano di differirne ulteriormente il finanziamento. Pertanto la Cassa per il Mezzogiorno e la Regione stessa prevedono in altro programma la sistemazione dei seguenti tronchi... ». Non mi sembra che il criterio seguito sia giusto, anzi direi che è ingiusto; ingiusto perchè, mentre il piano era in elaborazione, se una Provincia, con la sua azione politica, è riuscita ad ottenere un finanziamento dallo Stato, perchè deve beneficiare di due opere anzichè di una?

Ma non basta. Con questo piano suppletivo si vuole sistemare una parallela alla statale 128. A chi serve questa strada? Ai Comuni di Siurgus e di Sisini che contano complessivamente 3.500 abitanti.

FRAU (P.N.M.). Esigenze elettorali...

USAI (D.C.). L'altra strada che si vuole sistemare è la San Gavino-Pabillonis-innesto statale 126. Spesa complessiva prevista: 354 milioni, che basterebbero per sistemare arterie ben più importanti come la Ortuabis-Aritzo-Belvì-Tonara o parte di quella Ballao-Escalaplano-Perdasdefogu-Ierzu.

Ma riallacciandomi al discorso dell'onorevole Marras devo dire che dei 1840 chilometri di strade statali che l'A.N.A.S. aveva al 31 dicembre 1958, 157 chilometri dovevano essere ancora asfaltati e che 50 di questi erano in Ogliastra. Nel 1958 la Regione ha finanziato per intero la strada Luogosanto-Arzachena per un importo di lire 238.035.215 ed un raccordo della statale 131, nei pressi di Cagliari, per lire 459 milioni, mentre in Ogliastra ha finanziato un primo lotto di 40 milioni per la Esterzili-Escalaplano e con 40 milioni il primo lotto della Villagrande-Talana. Queste cifre corrispondono a circa un quarto delle spese previste nei progetti.

In un ufficio della Regione fa bella mostra una carta della Sardegna tutta punteggiata di bandierine di diversi colori. E' veramente appariscente, ma in essa si nota un vuoto spaventoso in corrispondenza dell'Ogliastra, della Barbagia di Belvì e del Sarcidano superiore.

Un'altra considerazione desidero aggiungere: dei 27 Comuni dell'Ogliastra, 11 hanno ancora le traverse da depolverizzare e cioè: Esterzili, Escalaplano, Perdasdefogu, Ulassai, Osini, Gairo, Talana, Triei, Urzulei, Arzana, Elini. Una percentuale che non si registra in nessun'altra zona della Sardegna! Ora che alla viabilità vi è un ogliastrino, voglio sperare che sarà riparato il torto e che nel programma saranno inclusi: il completamento della Esterzili-Escalaplano, della Villagrande-Talana, della Lotzorai-Santa Maria di Navarra-innesto statale 125 a Nord del bivio di Triei; la sistemazione del tronco Ilbono-Elini-Arzana-Bivio Carmine, che è impercorribile e con pendenze superiori all'8 per cento.

COVACIVICH (D.C.). Se tu fossi Assessore faresti tutto in Ogliastro!

USAI (D.C.). Beh, non lo so, ma confesso che pur non volendo far man bassa, cercherei di riparare ai gravi torti commessi finora. C'è poi da eseguire il completamento della strada Loceri-Barisardo, che ha una storia molto rassomigliante a quella della Talana-Urzulei della quale ho avuto modo di parlare nei giorni scorsi.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Riprendono subito i lavori.

USAI (D.C.). Sulla Loceri-Barisardo i lavori furono interrotti in seguito al fallimento dell'impresa. Ora vi sono tre chilometri da asfaltare, tre chilometri di dossi e di fossi. L'Assessore mi dice che i lavori riprenderanno subito. Anche lo scorso anno mi si rispose nello stesso modo.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Io non lo ho mai detto e se oggi lo dico vuol dire che è così.

USAI (D.C.). Benissimo.

Prego l'Assessore alla viabilità di voler sollecitare la pratica per l'appalto della Gennegresia-Ierzu-Ulassai-Osini-Gairo e di far indire una nuova gara di appalto per la depolverizzazione della traversa di Perdasdefogu.

Nel programma delle strade turistiche bisognerebbe includere la litoranea Perd'è Pera-Torre di Barisardo-Capo Bellavista-Àrbatax; quella Baunei-San Pietro-Cala Sisina e quella Ulassai-Grotte del Marmo-Scala San Giorgio-Osini.

Un professore tedesco, qualche anno fa mi disse: « Sa da che cosa mi accorgo di essere vicino alla Ogliastro? Dalle condizioni delle strade. Infatti, se con la mia auto parto da Olbia, appena varcato l'abitato di Dorgali finisce l'asfalto; se passo da Nuoro, dopo l'abitato

di Mamoiada finisce l'asfalto; se passo da Oniferi, dopo Gavoi finisce l'asfalto; se passo da Sorgono, al bivio di Ortuabis finisce l'asfalto. Al di là di queste località c'è l'Ogliastro ».

E' proprio così, e se la Regione non dovesse porvi rimedio sono certo che quello stesso professore un giorno ritornerebbe per dirmi: « Sono partito da Cagliari seguendo la Dolianova-Sant'Andrea Frius-San Nicolò Gerrei-Ballao e sul Flumendosa finisce l'asfalto. Vuol dire che al di là c'è l'Ogliastro ».

CORRIAS (D.C.), *Presidente della Giunta*. No, la strada termina prima di Ballao.

USAI (D.C.). No, onorevole Presidente, a pagina 2 dei piani è scritto: « Sant'Andrea Frius-San Nicolò-Ballao-limite provinciale per Escalaplano ». Non credo che la Regione voglia che la zona dell'Ogliastro conservi ancora il primato dell'arretratezza e spero che l'Assessore alla viabilità qualcosa faccia. Non chiedo la nomina di una speciale Commissione per accertare se quanto esposto risponde a verità; ma, poichè è stata più volte affacciata l'opportunità che il Consiglio regionale si riunisca anche fuori Cagliari, propongo che la prima di queste riunioni sia tenuta in Ogliastro, così tutti potranno conoscere, amare, aiutare questa terra, perchè, credetemi, l'Ogliastro merita veramente di essere aiutata. (*Consensi*).

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

La seduta è tolta alle ore 20 e 35.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1959