

CLXXIX SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

GIOVEDÌ 14 MAGGIO 1959

Presidenza del Presidente CERIONI
indi
del Vicepresidente ASQUER
indi
del Presidente CERIONI

INDICE

Assenze per più di cinque giorni	3429
Interrogazioni (Annunzio)	3429
Piani particolari della viabilità (Continuazione della discussione):	
SOGGIU PIERO	3430
SANNA	3434
MILIA FRANCESCO	3435
SASSU	3437
FRAU	3439
PREVOSTO	3439
MURGIA, Assessore agli enti locali	3440
CONTU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	3441-3442
DEL RIO, Assessore ai lavori pubblici	3441-3442
USAI	3442
COIS	3443
PRESIDENTE	3443
ASARA	3443
Risposta scritta ad interrogazioni	3429
Sull'ordine del giorno:	
FILIGHEDDU	3446
PIRASTU	3446
PRESIDENTE	3446

so verbale della seduta precedente, che è approvato.

Assenze per più di cinque giorni.

PRESIDENTE. Comunico i nomi dei consiglieri che si sono astenuti dall'intervenire alle sedute per più di cinque giorni consecutivi: Manca, undicesima assenza.

Risposta scritta ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che è stata data risposta scritta alle seguenti interrogazioni:

« Interrogazione Pirastu, sul licenziamento del personale tecnico da parte del Consorzio del Cixerri ». (545)

« Interrogazione Pirastu sulla supercontribuzione alle imposte consumo nel Comune di Iglesias ». (546)

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

ASARA, Segretario:

« Interrogazione Nioi, con richiesta di rispo-

La seduta è aperta alle ore 11.

ASARA, Segretario, dà lettura del proces-

sta scritta, sull'estensione della rete dell'illuminazione elettrica al Rione "Rinascita" di Villanovatulo ». (592)

« Interrogazione Cherchi, con richiesta di risposta scritta, sulla costruzione da parte del Consorzio Agrario Provinciale di Sassari dei magazzini di ammasso del grano nel comune di Florinas ». (593)

« Interrogazione Cherchi, con richiesta di risposta scritta, sull'applicazione della legge regionale 4 luglio 1958, numero 12, concernente contributi regionali per limitare gli oneri dei trasporti gravanti sopra i prodotti agricoli ». (594)

« Interrogazione Cois sullo sciopero dei bancari ». (595)

Continuazione della discussione sui piani particolari per la viabilità.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione sui piani particolari per la viabilità. E' iscritto a parlare l'onorevole Piero Soggiu. Ne ha facoltà.

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, non mi lascerò vincere dalla tentazione vivissima di discutere, in questa occasione, i risultati degli studi compiuti dalla Commissione del Piano di rinascita sul problema della viabilità interna della Sardegna. Qualche accenno, tuttavia, è necessario perchè non è concepibile che, un qualsiasi piano, anche un piano particolare come questo che oggi discutiamo, sia staccato dal problema generale dei trasporti su strada in Sardegna; cercherò, comunque di contenere al massimo i riferimenti al Piano di rinascita. Dico ciò per giungere a questa conclusione: per quanto ai piani particolari io debba muovere qualche critica, per proporre alcune lievi modifiche, rilevo che essi hanno il merito di riassumere un lavoro più organico di quello condotto per il Piano di rinascita dall'apposita Commissione di studio. Almeno si nota il tentativo di attuare un certo collegamento fra varie opere considerate gene-

ralmente autonome l'una dall'altra. Devo dire, anzi, che ne risultano complessi più organici, sia pure zonali.

Questo compiacimento — mi si consenta di dirlo — non può essere espresso a proposito del Piano di rinascita, il quale, pur operando su un campo più vasto e con prospettive più lontane nell'avvenire, in relazione agli auspicati miglioramenti nell'attività generale in Sardegna e della produzione, non solo è incompleto, ma non affronta — e di ciò parleremo più diffusamente a suo tempo — gli aspetti fondamentali del problema della viabilità. Chiunque abbia una conoscenza della situazione, non dico stradale ma geografica della Sardegna, non può sottrarsi a questa prima considerazione: lo sviluppo delle strade non è stato dettato da un programma di espansione del potenziale economico sardo verso i punti di contatto col mondo esterno, ma è nato come rete di penetrazione di conquistatori, i quali, come è noto, si comportano come i cani: addentano la polpa, senza preoccuparsi d'altro. Gli ultimi conquistatori, — conquistatori per modo di dire, perchè la Sardegna l'hanno ottenuta attraverso un comune baratto — hanno forse peggiorato i criteri seguiti dai loro predecessori. Chi avesse voluto operare, infatti, una congiunzione tra il Nord e il Sud della Sardegna, doveva seguire la via tracciata dai romani e non quella tracciata dagli ingegneri della Carlo Felice, i quali, arrivati al punto in cui si doveva affrontare la discesa per i Campidani, hanno aggirato la difficoltà deviando verso occidente, mentre i romani avevano deviato verso le pendici della zona montagnosa, con una notevole economia di percorso.

A causa di questa impostazione, il successivo sviluppo della rete stradale sarda è risultato sbilanciato verso occidente. Il resto lo ha fatto la legislazione stradale italiana, con la irrazionale classificazione di strade (nazionali, provinciali e comunali). Le strade sono di tutti; non sono nè dei Comuni, nè delle Province, nè dello Stato; è chiaro che alla costruzione e manutenzione delle strade deve provvedere chi ne ha la capacità economica. Da quali considerazioni è stata dettata la classificazione delle

strade dall'Unità in poi? Dalla legge che consentiva la costruzione di strade per collegare i centri comunali alle frazioni, al centro ferroviario o alla strada di grande traffico più vicina che portava al centro ferroviario.

Basta pensare a questo per rendersi conto immediatamente della irrazionalità e della frammentarietà della nostra rete stradale: priva di collegamenti diretti, non fondata su idee chiare e priva della capacità di assolvere le funzioni proprie della strada in relazione all'incremento del traffico e della produzione. Si aggiunga — fenomeno unico, forse, in tutto il mondo — che la Sardegna presenta una caratteristica stranissima: le coste sono prive di strade. In ogni luogo l'uomo ha sempre proceduto, nella costruzione delle strade, dalle zone più accessibili e più facili a quelle meno accessibili e più difficili.

In Sardegna, per la necessità dei conquistatori che venivano ad affermare il loro potere militare, non si è avuto uno sviluppo coordinato della rete stradale. Sembra anzi che si siano sfuggite deliberatamente le zone più accessibili, quali le coste, probabilmente per il timore che nuovi conquistatori potessero avvantaggiarsi delle strade costiere. Si aggiunga che nella rete stradale, che logicamente avrebbe dovuto costituire l'ossatura del complesso viabile, mancava una qualsiasi dorsale che costituisse una serie continua di centri dai quali si irradiassero le comunicazioni verso la costa. Se una critica può essere mossa agli studi della Commissione per il Piano di rinascita — salvo un approfondimento maggiore nella sede opportuna — è quella di non aver saputo vedere organicamente il problema. Preciso, per non essere frainteso, che la Commissione ha risolto una serie di esigenze giustificatissime, ma il risultato finale del suo lavoro non tranquillizza, perchè non è stata creata l'ossatura indispensabile per permettere e garantire, con i successivi interventi dell'amministrazione ordinaria, il razionale completamento del sistema stradale isolano.

Questo l'aspetto generale del problema. Oggi ci troviamo di fronte ad un piano particolare che si propone di risolvere problemi locali relativi ad una estensione enorme quale è quella

della Sardegna, piano che, se non risolve, naturalmente, tutti i problemi, tuttavia assicura una certa organicità ai traffici su strada almeno nelle zone in cui l'opera dell'uomo è già intervenuta, cercando di migliorarla.

Possono configurarsi in Sardegna cinque grandi zone viarie in alcune delle quali si poteva e si può tuttora mettere un cartello con la scritta: *Hic sunt leones*. La prima è quella del vasto complesso del Sulcis, compreso fra la strada che parte da Siliqua e va fino alla costa occidentale passando per Santadi e Giba e la strada che da Pula conduce a Teulada, abbandonando ad un tratto la costa. Oggi si comincia a pensare di costruire una strada che, partendo da San Pantaleo di Santadi, conduca fino a Macchiareddu, ma si dovrebbe pensare anche alla costruzione di una strada da San Pantaleo verso il Sud.

Il secondo grande complesso — procedo nel senso inverso alle frecce dell'orologio — è quello del Sarrabus-Gerrei. In esso è prevista soltanto una strada, la Dolianova-San Nicolò Gerrei, di indubbia importanza, ma che non risolve affatto il problema viario della zona. Molto opportuna sarebbe stata invece una strada che interessasse tutto il vasto complesso congiungendo Sinnai e Burcei con San Nicolò. Questo problema dev'essere ripreso in esame prima del varo del Piano di rinascita, perchè interessa una zona in cui la causa prima della distruzione del più bel patrimonio boschivo sardo è stata la mancanza di strade.

Il terzo complesso è quello dell'Ogliastra - Barbagia di Nuoro, delimitato — per intenderci — dall'Orientale e dalla Centrale sarda. Comprende tutta la zona del Supramonte e si estende, da una parte, fino alle valli di Dorgali e, dall'altra, confina col Sarrabus (la zona di Villasimius e Castiadas, tanto per intenderci) dove è prevista soltanto una strada, anch'essa non litoranea. La Orientale, prima di superare Bauline, si allontana di nuovo dalla costa. Quindi, vuoto anche qui.

Infine, il grandissimo, imperdonabile vuoto (soprattutto da quando si è costituita la Provincia di Nuoro) della Baronia, fra la Baronia e l'unico porto che possa dare speranze di svi-

luppo per l'avvenire della zona Nord-Orientale dell'Isola, quello di Olbia. E' un vuoto che impressiona chiunque visiti anche molto rapidamente la Sardegna. Non mancano altri vuoti, nella rete stradale sarda, ma certo sono meno gravi di quelli che vi ho citato.

Ho già citato la mancanza di una litoranea nei tratti che da Sud, per la costa orientale, risalgono fino al Nuorese, ma posso citare l'assenza di strade litoranee anche nel versante occidentale. In questo versante, arrivati a Teulada, la litoranea penetra nel retroterra, meno il tratto che congiunge Palmas Suergiu con Sant'Antioco; esiste anche una magnifica stradetta turistica, se fosse sistemata bene, che risale e muore a Nebida senza scavalcare la montagna per giungere a Buggerru e proseguire oltre. Altrettanto si deve dire, superata Oristano, per tutta la zona del Silius, che è tagliata fuori da ogni possibilità di comunicazione con la costa fino quasi a Santa Caterina, da dove poi la strada svolta verso Cuglieri abbandonando così una zona suscettibile di grande valorizzazione anche economica, fino addirittura al porto Alate ai piedi di Bosa. Oltre Bosa manca ancora la litoranea, dalla punta di Seo fino a porto Coglina e Calabona vicino ad Alghero. Manca ancora, oltre Alghero, la litoranea che dovrebbe congiungere questa località con l'Argentiera, con Capo Falcone e con Stintino. Così mancava (ora ne è stato costruito qualche tratto) la litoranea che, dalle foci del Coghinias, giungesse a Santa Teresa di Gallura.

Un'altra strada indispensabile per la valorizzazione di numerose vallette è quella di Mara; interessa dei comprensori che, presi singolarmente, non appaiono grandi, ma che, collegati tra loro, rappresentano dei centri di attività capaci non solo di assorbire lavoro, ma anche di diventare di rilevante utilità economica.

Questa, ripeto, la situazione. Per questo non si può sostenere che quanto si propone il piano in esame sia risolutivo per la viabilità sarda. Si tratta di un semplice rimedio.

Troviamo nel piano in esame alcuni problemi che non si presentano per la prima volta alla nostra attenzione. Si tratta della siste-

mazione di strade che la Regione affronta oggi per l'ennesima volta. Vi cito, per esempio, la strada Bonarcado - Paulilatino: è la terza volta che la Regione interviene per risolvere questo problema. Le volte precedenti si è trattato di sistemazioni a macadam. Ancora per la terza volta la Regione interviene per la sistemazione della strada Arborea-Cantoniera Sant'Anna. Almeno per la quarta volta si prende in considerazione la strada nazionale 131, Massama-Solarussa - Zerfaliu.

Ho citato questi esempi per sottolineare la necessità di creare un ente o un ufficio che si occupi della manutenzione delle strade (almeno della manutenzione ordinaria, chè, attualmente, nessuno se ne occupa). Non si può pensare di provvedere alla manutenzione ordinaria delle strade attraverso l'elaborazione di progetti che richiedano mesi di studio e che devono essere ogni volta rifatti di sana pianta perchè i problemi che si presentano oggi, domani possono essere completamente diversi. E' chiaro, onorevoli colleghi, che se si potesse provvedere con una manutenzione ordinaria, condotta senza le complicazioni di progetti approvati con tutti i crismi dalla Corte dei Conti, le strade potrebbero essere curate quotidianamente e tenute sempre in piena efficienza.

Tutti noi sappiamo benissimo che cosa occorre per la sistemazione di una strada: studio del progetto, esame del comitato, approvazione del comitato, programma della Giunta, stanziamento, registrazione della Corte dei Conti, appalto e collaudo che non arriva mai (spesso arriva quando la strada è già di nuovo rovinata). Tutto ciò potrebbe essere evitato con la creazione di un ente che curasse la manutenzione delle strade agendo direttamente, senza interventi di altri istituti. Penso che questo sia il problema che la Giunta e il Consiglio devono risolvere sollecitamente. E' tanto preoccupante la situazione, che giustificherei una resistenza — da parte della Cassa per il Mezzogiorno e degli altri enti che hanno, in questi anni, provveduto alle maggiori sistemazioni stradali — dovuta proprio alla mancanza di un organismo per la manutenzione e la conservazione delle strade già costruite e da costruire.

Noi stiamo per procedere anche alla manutenzione straordinaria di strade comunali. E' evidente che, continuando la situazione attuale, non si può avere fiducia che le Province provvedano alla manutenzione ordinaria delle loro strade. Non parliamo poi dei Comuni.

Io non voglio ripetere oggi, onorevoli colleghi, ciò che è stato detto ieri in quest'aula da altri colleghi, particolarmente dall'onorevole Marras. L'unico argomento che si può portare in aggiunta a quelli riconosciuti validi dalla Commissione del Piano di rinascita è che esiste in Sardegna non soltanto una deficienza di strade in rapporto al numero degli abitanti e della superficie dell'Isola, ma anche una grande irrazionalità nella rete stradale esistente. Tutto il resto è ovvio: noi siamo sotto il livello di qualsiasi altra regione italiana e ciò è già stato constatato.

A me pare quindi che il problema da affrontare sia questo: approvazione e realizzazione urgente dei piani particolari per la viabilità; decisione immediata di passare alla competenza di un Ente o di un ufficio apposito la manutenzione delle strade. Io non avrei niente in contrario alla costituzione di un ufficio, anzichè di un ente, purchè questo avesse la possibilità di intervenire tempestivamente, senza intralci d'ordine burocratico. Ma purtroppo la nostra organizzazione burocratica e fiscale è tale che se noi costituiamo un ufficio, dovremo sempre procedere con progetti, decreti e registrazioni anche per gli interventi più modesti. Per questo motivo io — che pure non sono entusiasta della creazione di enti — ritengo che sia necessaria la costituzione di un ente.

Non c'è altra soluzione, onorevole Assessore alla viabilità, e bisognerà creare perciò un ente cercando di non ripetere gli errori commessi in altre occasioni. Bisognerebbe altrimenti modificare tutta la legislazione esistente; ma questa via sarebbe la più lunga e la più pericolosa.

Qualche perplessità è stata avanzata in questa discussione a proposito delle interferenze che i piani della viabilità potrebbero esercitare nei confronti del piano stralcio e dello stesso Piano di rinascita. Ritengo che questa perples-

sità sia infondata. Mi pare anzi che le stesse ragioni che hanno fatto sorgere in alcuni di noi perplessità e dubbi possono essere sfruttate dalla Giunta per ottenere il finanziamento dei piani particolari.

Non intendo ora discutere sull'azione svolta dalle precedenti Giunte per ottenere dal Governo il finanziamento dello stralcio del Piano di rinascita, stralcio che ha il potere di pregiudicare i nostri rapporti con il Governo. E' acqua passata. Peraltro è necessario farsi una domanda: che risultato si è ottenuto da questa azione? Il Governo intendeva concedere un contributo del 70 per cento per l'esecuzione dello stralcio del Piano, ma così come era congegnata la legge, la Regione non avrebbe ottenuto più del 50-55 per cento. Avremmo infatti dovuto scontare presso un istituto finanziario le annualità del finanziamento, e non avremmo ottenuto una percentuale superiore al 50-55 per cento. Al 70 per cento siamo giunti ora con lo stanziamento diretto nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici delle quote di pertinenza dello stesso Ministero. In pratica, quindi, il risultato della nostra azione è che lo Stato contribuisce all'esecuzione di questo Piano con il 70 per cento e la Regione con il 30 per cento. Vuole il Governo rendersi conto che il nostro bilancio non ci permette di sostenere una spesa di tre miliardi? Noi sappiamo quali tagli abbiamo dovuto fare sulle spese quest'anno! Nessuno può certamente rimproverarci di aver voluto fare gli spendaccioni quest'anno! Se anzi si devono riconoscere dei meriti al nostro bilancio, bisogna dire che esso si è attenuto strettamente, per il 1959, alle previsioni di entrata.

Su questo punto non possono sorgere dubbi e non possono accendersi discussioni. Il minimo che si potesse pretendere — data la fame di strade che ha la Sardegna — è che il complesso di opere previste dal Piano venisse messo in lavorazione immediatamente. E' comunque un fatto certo e documentabile che la Sardegna non ha attualmente la capacità di contribuire con tre miliardi all'esecuzione del Piano. Se questo è un fatto certo — e i fatti sono sempre più potenti delle leggi — il Governo dovrebbe ammettere di aver sbagliato...

SANNA (P.S.I.). E' una parola, fargli ammettere questo!

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Non è necessario fare grandi discorsi; a un Governo politicamente responsabile basta dire: « Hai ritenuto che la Regione fosse in grado di spendere tre miliardi per l'esecuzione dello stralcio del Piano di rinascita, mentre oggi puoi constatare che queste possibilità non esistono. Che dobbiamo fare di questo stralcio del Piano? E' chiaro che hai sbagliato le previsioni e in qualche modo devi riparare; puoi riparare quando deciderai il finanziamento dei piani particolari per la viabilità che ti presentiamo. Il finanziamento di questi piani rimedierà, sia pure in piccola misura, l'errore commesso nel finanziamento dello stralcio del Piano di rinascita ».

Questo, onorevoli colleghi, è un argomento che può essere aggiunto agli altri, non per trovare ostacoli al finanziamento dei piani, ma per rientrare nelle norme fissate dall'articolo 8 dello Statuto. In effetti la Regione, con questi piani, fa il minimo indispensabile, non per risolvere il problema generale, ma per eliminare certi difetti della rete stradale sarda.

I piani particolari in esame contengono pochissime novità, per cui possono veramente rientrare nell'articolo 8 dello Statuto e il loro finanziamento da parte dello Stato dovrebbe essere totale. Capisco anche che, per giungere ad un risultato concreto, si possa sopportare un piccolo sforzo finanziario, giustificato dal fatto — meglio non nasconderci e non nascondere a nessuno le conseguenze che potrebbero derivare dal ragionamento degli avversari — che le strade comprese nei piani particolari sono di competenza dei Comuni e delle Province. Sono così poche le strade che potrebbero essere chiamate « regionali », che non vale neppure la pena di soffermare su di esse la nostra attenzione. Perciò capisco che si possa far rilevare alla Regione, stando alla legislazione vigente, come, in definitiva, essa non fa che eseguire opere di competenza dei Comuni e delle Province, i quali enti dovrebbero chiedere i contributi previsti dalle leggi. Ma, in realtà, il discorso che si deve fare è che Comuni e Province

non hanno alcuna possibilità di eseguire queste opere di manutenzione straordinaria, per cui l'intervento della Regione è indispensabile.

Alla Regione potrebbe essere obiettato soltanto (mi preme dire, però, che abbiamo fatto benissimo a ridurre la quota di restituzione dei Comuni e delle Province al 15 per cento) che il 15 per cento da recuperare in trent'anni e senza interessi, rapportato al valore attuale, sarà forse lo 0,10 per cento e non di più. Chiedo scusa alla Giunta e all'Assessore alla viabilità se presento questi argomenti, ma sono quelli che proporrei se mi trovassi di fronte allo Stato. D'altra parte ritengo sempre utile che venga espresso con chiarezza il nostro pensiero. Mi pare, comunque, che questo sia un argomento da portare per pretendere con più forza il finanziamento totale, o quasi totale, dei piani.

Intendo soffermarmi, soltanto per pochi istanti, sulla parte dei piani che riguarda la Provincia di Cagliari. Mi pare non valga la pena di manifestare preferenze per questa o quella strada, per questa o quella Provincia, poichè tutti i bisogni sono urgenti, inderogabili. A questo proposito mi sembra strano che il collega Usai abbia chiesto di inserire un'altra strada al posto di quella Donigala-Sisini-Suelli. Mi pare — scusate l'inciso — che l'onorevole Usai non ricordi bene in quali condizioni si trovi questa strada; noi che dobbiamo percorrerla spesso, la consideriamo una sorta di arteria del Polo Sud per le difficoltà che presenta. Eppure si tratta di una strada di grande importanza perchè si collega con la centrale sarda. Mi pare quindi che l'onorevole Usai non abbia considerato obiettivamente l'importanza di questo tronco stradale, che, tra l'altro, interessa una zona che verrà trasformata dall'E.T.F.A.S. E' umano che ciascuno di noi abbia delle preferenze, ma dobbiamo ugualmente agire in modo che questi piani vengano attuati il più rapidamente possibile. Per tutte le altre necessità si cercherà di intervenire sia con i bilanci ordinari, sia con altri piani particolari, sia con opportune modifiche al Piano di rinascita.

Devo muovere alcune obiezioni al piano sup-

pletivo presentando in sostituzione di alcuni piani finanziati con mezzi ordinari. In Provincia di Cagliari la strada Quartu-Villasimius, il tratto Ghilarza-Tadasuni e quello della 125-San Vito, sono stati sostituiti dalla strada Mandas-Siurgus-Sisini-Suelli e da quella della 125-Pabillonis - San Gavino. Bene è stato l'includere il secondo tratto della strada 125-Pabillonis-San Gavino, perchè fa parte di un sistema stradale, pure previsto nei piani particolari, che parte dalla Statale 125, presso Guspini, e attraversando Guspini, va a Pabillonis. Negli stessi piani, che non prevedevano la Pabillonis-San Gavino, era prevista la strada Gonnosfanadiga-Pabillonis. Il concetto che aveva spinto gli estensori dei piani ad adottare questo criterio poteva essere razionale. Il concetto era questo: partiamo dalla Statale 125 e cerchiamo di risolvere almeno i problemi viarii della parte occidentale della Sardegna. Ho già detto che questo concetto era razionale; dal momento però che è stata inclusa nei piani particolari la strada Pabillonis-San Gavino, anzichè sistemare la Pabillonis-Gonnosfanadiga (che è nuova) sarebbe più razionale, onorevole Assessore alla viabilità, sistemare la Pabillonis-Stazione Pabillonis-Santa Maria Is Acquas-Sardara (per la quale esiste già il progetto) che non è altro se non la continuazione del tratto, già previsto, Statale 125 - Guspini - Pabillonis. Attuando la mia proposta la rete stradale di questa zona avrebbe una sistemazione razionale.

Mi sono permesso di dare questo suggerimento, ed è l'unico che do, perchè mi pare che la zona abbia maggiore interesse a vedere sistemata la continuazione della strada Pabillonis-Sardara, piuttosto che avere una nuova strada Pabillonis-Gonnosfanadiga. Vorrei pregare la Giunta e il Consiglio di esaminare la mia proposta. Aggiungo che la strada Pabillonis-Stazione è stata già riparata un'altra volta, ma così male che è nuovamente impraticabile. Così pure era stata sistemata la strada Stazione di Pabillonis-Sardara, ma anche questo tronco è nuovamente in pessime condizioni. Noi tutti sappiamo, d'altra parte, quale importanza abbia il centro termale di Sardara; sappiamo anche che la strada Pabillonis-Sardara interessa

una zona agricola molto importante. (*Consensi*).

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

MILIA FRANCESCO (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi preme anzitutto dichiarare che il Gruppo socialista è, in linea di massima, ben disposto nei confronti dei piani particolari in discussione. La decisione definitiva l'adotteremo, peraltro, dopo aver sentito la replica dell'Assessore alla viabilità. Secondo noi, dalle dichiarazioni dell'Assessore dovrebbe risultare ben chiaro l'impegno politico che il finanziamento dei piani non può essere in alcun modo incluso nel finanziamento generale del Piano di rinascita, ma dev'essere ottenuto in base all'articolo 8 dello Statuto speciale. Vorremmo anche avere assicurazioni che la quota prevista a carico della Regione non superi, in ogni caso, quella già altre volte pagata dall'Amministrazione regionale per altri piani particolari; quota che, se non erro, si aggirava attorno all'8 per cento. Le nostre perplessità e l'esigenza della massima chiarezza derivano da un'esperienza assolutamente negativa che noi Sardi abbiamo in merito agli interventi statali per la viabilità. Questi interventi sono stati tanto esigui che oggi la Sardegna è all'ultimo posto tra tutte le regioni italiane per quanto riguarda la rete stradale, superata addirittura di gran lunga dalle regioni più povere e più depresse del Mezzogiorno. Senza andare molto in là nei tempi, voglio ricordare alcuni episodi assai significativi dell'atteggiamento del Governo centrale nei riguardi dell'Isola. Come i consiglieri ricorderanno, l'A.N.A.S., con la legge 26 maggio 1955, numero 463, doveva provvedere al miglioramento e all'incremento della rete stradale dell'Italia meridionale ed insulare, con particolare riguardo alle regioni escluse dal programma autostradale. Mi pare che si ebbe, in proposito, anche un dibattito al Consiglio regionale, in seguito al quale il Ministro ai lavori pubblici, tramite l'A.N.A.S., o coi programmi predisposti dall'A.N.A.S., decise che alla Sardegna fosse riservata una somma di sette miliardi. Con questa somma si doveva prov-

vedere all'allargamento, per esempio, di alcuni tratti dalla Carlo Felice (Cagliari - Oristano), della Sassari - Portotorres, della Cagliari-Decimo e si doveva provvedere alla depolverizzazione di 268 chilometri di strade ex provinciali. Ebbene, son trascorsi alcuni anni, i fondi previsti dalla legge sono stati pressochè impiegati ed alla Sardegna sono state riservate soltanto poche centinaia di milioni.

A me risulta che con questi famosi fondi si stanno eseguendo lavori nell'Orientale e nella Centrale. Ma tali lavori non vanno oltre la sistemazione di una ventina di chilometri di strada! Indubbiamente, gran parte dei sette miliardi è stata sottratta alla Sardegna e destinata ad altre regioni della Penisola. A questo proposito, proprio ieri ho letto su « Il Giornale d'Italia » una notizia assai significativa: si è riunita ieri mattina la Commissione lavori pubblici della Camera, la quale ha approvato un ulteriore stanziamento in favore di alcune regioni della Penisola che già avevano usufruito abbondantemente dei fondi messi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici. Si è, cioè, deciso un ulteriore stanziamento di 40 miliardi per la costruzione delle autostrade Bologna - Rimini - Pesaro, Catania - Palermo e Catania - Messina, mentre invece — ripeto — alla Sardegna è stata sottratta anche gran parte di quei sette miliardi previsti dalla legge del 1955.

Una notizia che desta non poche preoccupazioni è quella secondo la quale la Sardegna sarebbe esclusa anche dall'ulteriore programma di ampliamento di sedi stradali che prevede una spesa di oltre mille miliardi; si tratta di un piano che il Governo si propone di realizzare per adeguare la rete stradale nazionale, oltre che alle esigenze attuali del traffico, anche alle nuove esigenze del Mercato Comune. Il Ministro Togni, giorni or sono, ha parlato a Milano di questo piano. Alcune indiscrezioni pubblicate su vari giornali parlano di lavori da eseguire in questa o in quella regione. Per quanto riguarda la Sardegna tutto è silenzio, nessuna indiscrezione è trapelata. A questo proposito vorrei pregare l'Assessore alla viabilità di dirci qualcosa e soprattutto di illustrare l'a-

zione che si propone di intraprendere presso il Ministro competente affinché la Sardegna non rimanga esclusa dai benefici del piano.

Un'altra esperienza negativa per la Sardegna è stata l'applicazione della famigerata legge 14 luglio 1956, che costituisce soprattutto un severo monito ai Sardi per ciò che potrebbe accadere all'Isola se dovesse essere accolta la proposta della Commissione governativa per il Piano di rinascita, riguardante il finanziamento del Piano stesso. A proposito di questa legge mi preme sottolineare che alcune opere sono state appaltate, e addirittura iniziate, ma i lavori sono stati interrotti subito dopo e attualmente non se ne sa più niente, così come è accaduto per la Esterzili - Escalaplano e per la Sarule-Ottana. Si è fatto molto rumore sull'apertura di queste strade, si sono organizzate grandi manifestazioni e, nonostante l'arrivo di qualche trattore, tutto è rimasto a un di presso come prima.

Cito questi esempi per dimostrare la necessità che da parte della Giunta venga condotta, anche per i piani particolari in discussione, un'azione politica energica e unitaria. Noi sappiamo — e non starò a ripetere dati che hanno già citato altri colleghi — che la nostra situazione a proposito della viabilità è assolutamente disastrosa. Si dice: «Son stati spesi 26 miliardi nel corso di questi ultimi dieci anni». Non v'ha dubbio che 26 miliardi rappresentano una bella somma, ma se vengono rapportati alla situazione esistente in Sardegna in questo settore, possiamo affermare tranquillamente che rappresentano zero; bisogna sempre tener presenti le nostre esigenze e le somme spese in altre regioni nello stesso periodo. La realtà è che possediamo una rete stradale assolutamente insufficiente, causa prima di numerosissimi incidenti stradali. E' inutile parlare di nuovi codici, di severità e così via: gli incidenti stradali in Sardegna non potranno essere contenuti finchè non sarà migliorata la rete stradale. Esistono situazioni paurose: sulla Nuoro-Orosei, che è una strada statale, due pullmann, o due autotreni non possono incrociare in corsa perchè la sede stradale è troppo stretta; è necessario che uno dei due mezzi si

porti sul ciglio della strada e si fermi per lasciar passare l'altro. Sulla Nuoro-Lanusei, la strada che passa per Corr'e boi non può essere percorsa dagli autotreni, perchè impedirebbero il passaggio di un'automobile o di una corriera; questo determina un maggior onere nel settore dei trasporti, perchè un autotreno che deve andare da Lanusei a Nuoro, anzichè percorrere la via più breve, percorre l'Orientale sarda con grande perdita di tempo e di quattrini a causa del percorso più lungo.

Ci troviamo, pertanto, di fronte a una situazione veramente disastrosa; non posso perciò condividere l'ottimismo della relazione esposta nel febbraio scorso dall'Assessore Murgia. Egli sosteneva, ad esempio, che con l'ulteriore spesa di 59 miliardi, se non erro, la situazione nel settore stradale sarebbe dovuta divenire soddisfacente. Teniamo presenti, a questo proposito, le conclusioni alle quali è pervenuta la Commissione per il Piano di rinascita; questa Commissione afferma che aumentando la dotazione di strade del 50 per cento, rispetto a quella attuale, raggiungeremo, entro 10 anni, la situazione odierna delle regioni arretrate. Ciò significa che fra dieci anni noi saremo sempre più arretrati delle regioni più arretrate; infatti mentre noi cercheremo, con un programma decennale di spese, di raggiungere le regioni di coda, queste progrediranno e ci lasceranno ancora indietro.

Per quanto riguarda i piani particolari in discussione, noi non condividiamo e non riusciamo a concepire l'accanimento di qualche collega tendente ad ottenere per una zona particolare o per una Provincia più opere di quante gliene siano state destinate; questo accanimento è fuori luogo, è frutto del solito campanilismo che dal Consiglio regionale dovrebbe essere una volta per tutte bandito. La Sardegna, specialmente in questo settore, deve risolvere il problema senza divisioni di campanile. Tutte le zone dell'Isola hanno gli stessi problemi da risolvere e le stesse necessità. Se c'è da intraprendere un'azione da parte nostra, questa deve essere volta a far sì che la Giunta solleciti con molto vigore, non solo l'immediato finanziamento e l'attuazione di questi piani,

ma, soprattutto, il rapido finanziamento e l'attuazione del Piano di rinascita.

A questo proposito, onorevoli colleghi, intendiamo dare alcuni suggerimenti. In seguito al passaggio all'A.N.A.S. di alcune strade comprese in questi piani particolari, dovrebbe rimanere un certo numero di milioni scoperti; vorremmo suggerire all'Assessore di prendere in particolare considerazione la sistemazione della nuova strada Fonni-Desulo, che passa sul Genargentu e che è una strada di grande interesse turistico e, tra l'altro, toglie dall'isolamento la zona centrale della Sardegna; quella strada, a mio avviso dev'essere immediatamente sistemata e asfaltata; se non si provvederà subito, l'anno prossimo sarà intransitabile, perchè, a causa dei lavori compiuti mediocrementemente dall'impresa costruttrice, la strada comincia già a franare in diversi punti. Raccomandiamo anche all'attenzione dell'Assessore una conveniente sistemazione della strada Dorgali-Oliena-Orgosolo-Mamoiada; una opportuna sistemazione di questa strada favorirebbe, tra l'altro, il traffico verso il porto di Cala Gonone, che, quando sarà ultimato, sarà accessibile soltanto da poche zone della Provincia di Nuoro proprio per la insufficienza della rete stradale.

Nel chiudere questo mio intervento, raccomandando vivamente all'Assessore di precisare il suo punto di vista sulle richieste avanzate dal nostro Gruppo. (*Approvazioni a sinistra*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ASQUER.

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

SASSU (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho ascoltato molto attentamente gli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto e mi dispiace che il collega Usai ieri sera abbia fatto questione di zone, di Province. Noi siamo consiglieri della Regione Sarda e non della Provincia di Nuoro, di Cagliari o di Sassari. Siamo rappresentanti della Sardegna e dobbiamo fare gli interessi — almeno così penso — della nostra Isola: per questo ci hanno mandato qui i nostri elettori, che da noi si at-

III LEGISLATURA

CLXXIX SEDUTA

14 MAGGIO 1959

tendono una sana amministrazione e una giusta ripartizione dei fondi secondo le esigenze delle popolazioni.

Da un esame dei piani in discussione appare la seguente ripartizione dei fondi disponibili: 3.181.000.000 alla Provincia di Nuoro 3.125.000.000 alla Provincia di Sassari e 3.694.000.000 alla Provincia di Cagliari. Non dobbiamo perderci in vuote discussioni sulla ripartizione della somma; se i piani saranno approvati daranno i loro frutti. Dobbiamo soltanto fare il possibile perchè vengano approvati all'unanimità dal Consiglio, senza distinzioni di Gruppi e di correnti.

Qualcuno ha subordinato il suo voto alla risposta dell'Assessore. Io penso che questi sette miliardi che lo Stato ci dà, dobbiamo accettarli, ringraziare, e subito dopo chiederne altri per soddisfare altre necessità. Comunque, sette miliardi non sono — scusate l'espressione — un pugno in un occhio. Rappresentano una certa somma che risolverà qualche problema dell'Isola.

Un'unica raccomandazione io faccio alla Giunta: agiamo rapidamente, senza perdere tempo, perchè il turismo dev'essere incrementato. Dobbiamo richiamare nella nostra Isola, non solo il turismo povero, ma soprattutto quello ricco, e ricordiamo che i ricchi turisti vogliono viaggiare comodamente, su buone strade, possibilmente litoranee.

La strada, per esempio, di Santa Teresa di Gallura è in condizioni pietose; eppure a Santa Teresa di Gallura arrivano i turisti provenienti dalla Corsica, così come altri turisti sbarcano nei porti di Palau e Portotorres e si riversano ad Alghero. Non si può negare che il turismo si rivolge al Golfo degli Angeli, così come sarebbe stupido negare che la vallata di Oristano è la più fertile della Sardegna, è la Valle Padana Sarda. E allora è chiaro che i quattrini si debbono spendere nelle zone preferite dai turisti; è chiaro che tutti gli sforzi debbono essere volti ad attirare nuovi turisti.

Ho visitato qualche anno fa la Corsica: l'Isola è dotata di strade litoranee complete, tutte asfaltate. Certo, si tratta di strade molto strette, nelle quali due pullmann possono incrociare

con molta difficoltà, ma sono asfaltate. Ho visitato la Costa Azzurra, meta del turismo ricco: la Sardegna ha delle zone, come Porto Conte e la costa che da Alghero va a Bosa, che non hanno niente da invidiare alla Costa Azzurra. Tuttavia da noi mancano le strade. Mi si dirà che le strade litoranee saranno aperte, mi si faranno altre promesse, come in tante altre occasioni (ricordo, per esempio, la promessa che entro il dicembre del 1957 Erula avrebbe avuto l'energia elettrica: è passato anche il dicembre del 1958 ed Erula è ancora al buio); io preferirei vedere fatti concreti, onorevole Assessore. Vorrei che le nuove strade fossero appaltate immediatamente, senza ulteriori ritardi, sì da aprirle al traffico almeno l'anno prossimo. Questa è la raccomandazione che faccio all'Assessore.

Un'altra strada che — secondo le promesse — verrà appaltata presto, è la Campomela-Ploaghe-Ardara-Chilivani-Oschiri. Inutile soffermarsi a parlare dell'importanza di questa strada. Basti dire che abbrevia di molti chilometri il tragitto Olbia - Sassari. Ancora un'altra strada che abbrevierebbe notevolmente il tragitto Cagliari-Olbia, dovrebbe partire dalla piana di Macomer, da Campeda, per risalire fino a Nughedu e a Ozieri.

E' necessario, onorevoli colleghi, che parli anche dell'importantissima strada Santa Teresa di Gallura-Castelsardo. Ho visto che anche questa strada, anzichè passare sulla costa, si addentra nell'entroterra e sale fino all'«Elefante». Questa strana roccia è molto interessante a vedersi, ma ritengo che sia più interessante percorrere la costa. I progettisti della strada a me pare abbiano sbagliato il tracciato. Io non sono ingegnere, ma mi sembra ovvio che questa arteria non si dovrebbe allontanare dalla costa. Comunque nulla è ancora irreparabile e l'Assessore potrebbe intervenire per correggerne il tracciato.

Il Goceano, purtroppo, non ha eletto nessun consigliere regionale per difendere i suoi interessi (come la Gallura, l'Ogliastra, il Logudoro e così via). E' una regione dimenticata da Dio e dagli uomini; soprattutto dagli uomini! Si deve pensare, in questa zona, all'apertura

della strada da Bono-Tirso a Tempio. E' un problema inderogabile.

Un altro problema evidentissimo per chi è costretto spesso, come me, a viaggiare è quello della cattiva costruzione e della pessima manutenzione delle strade sarde. Ho visto strade, asfaltate da appena uno o due anni, in uno stato disastroso. Cosa accade in questo settore? Il fenomeno è da imputare all'incompetenza degli ingegneri e dei geometri che controllano i lavori o ad altre cause? E' chiaro, comunque, che le strade sono costruite male. Perché non vengono presi provvedimenti contro coloro che approvano i lavori eseguiti male dalle imprese?

Ho accennato prima alla strada Campeda-Ozieri. Voglio aggiungere alle considerazioni già fatte, che questa strada valorizzerebbe maggiormente la foresta di Burgos — patrimonio della Regione — e servirebbe a disturbare il traffico degli abigeatari e a limitare il pericolo degli incendi. La piaga dell'abigeato, in Provincia di Sassari, è gravissima; tutti i giorni vi sono famiglie ridotte alla rovina a causa dei furti di bestiame. Con l'apertura di questa strada, le forze dell'ordine potrebbero sorvegliare più efficacemente la zona. Così dicasi per gli incendi. Un piccolo focolaio che potrebbe essere domato facilmente, per le difficoltà connesse alle pessime condizioni delle strade dilaga e distrugge boschi e colture. Ciò proprio mentre la Regione e lo Stato spendono miliardi per ricostituire il patrimonio boschivo.

A proposito della strada Bosa-Alghero, devo dire che questa arteria valorizzerebbe grandemente la costa occidentale sarda, che potrebbe trasformarsi in una seconda Costa Azzurra. Il clima mite potrebbe consentire anche la coltura dei fiori...

FRAU (P.N.M.). Sì, dei crisantemi.

SASSU (D.C.). Dei garofani, onorevole Frau. I crisantemi li lasciamo a chi ci vuol male! (ilarità).

Le strade, onorevoli colleghi, incrementando i trasporti ne fanno diminuire il costo. Le stra-

de larghe, oltretutto, contribuiscono largamente alla diminuzione degli incidenti stradali.

Per questi motivi che ho esposto, sia pure un po' disordinatamente — e ne chiedo scusa ai colleghi — voterò tranquillamente a favore dei piani particolari. Aggiungo che la realizzazione dei piani contribuirà ad alleviare la disoccupazione. Concludendo, faccio appello alla Giunta perché agisca con decisione, anche se mi pare che questa Giunta abbia dimostrato di non aver bisogno di raccomandazioni del genere. (Consensi).

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

PREVOSTO (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sembra sia difficile parlare dei piani particolari in discussione senza trattare del problema generale della viabilità in Sardegna. D'altra parte neppure la Giunta ha potuto evitare, nella sua relazione, un esame del problema viario nel suo complesso. In quest'ultimo periodo, poi, nuovi e interessanti elementi si sono aggiunti alla conoscenza che tutti noi avevamo del problema, grazie agli studi compiuti dalla Commissione di studio del Piano di rinascita. Questi studi hanno particolarmente messo a fuoco e precisato le cognizioni piuttosto generiche che si possedevano del problema viario. Praticamente, il risultato degli studi compiuti dalla Commissione non ha fatto altro che precisare e fare il punto sulla gravità della situazione.

Da una parte si rileva e si precisa una realtà drammatica — che nessuno, del resto, aveva mai contestato — attraverso le cifre riguardanti la nostra Isola e attraverso il raffronto tra la situazione sarda e quella di altre regioni, mentre dall'altra, a questa situazione si risponde con stanziamenti irrisori, quali quelli previsti dai piani particolari in esame. Noi comprendiamo la limitatezza dei piani in esame; non intendiamo certo affermare che essi avrebbero dovuto risolvere il problema viario sardo. Ciò che a noi preme di sottolineare è l'atteggiamento ottimistico, di fronte ad una situazione spaventosa, assunto sia dal relatore sia

da alcuni oratori intervenuti nella discussione.

Non è giusto, per esempio, affermare — come ha fatto il relatore, onorevole Murgia — che se questi piani non risolvono completamente il problema della viabilità, tuttavia contribuiscono a gettare le fondamenta del futuro Piano di rinascita...

MURGIA (D.C.), *Assessore agli enti locali*. Non è esatto. Ho detto proprio il contrario.

PREVOSTO (P.C.I.). Ho letto ciò che lei ha scritto nella relazione.

MURGIA (D.C.), *Assessore agli enti locali*. Non è possibile; io non ho mai affermato questo. Legga attentamente la relazione e vedrà che io ho detto esattamente il contrario di ciò che ella mi vuole far dire.

PREVOSTO (P.C.I.). E' una discussione inutile. Se ella ha detto il contrario ne prendo atto con piacere. Intendevo, comunque, precisare che posizioni come quella che ho citato sono pericolose, controproducenti. Sembra, ascoltando i sostenitori di questa tesi, che basti un altro piano particolare per risolvere definitivamente il problema. Ciò nonostante, la gravità della situazione, a tutti nota specialmente dopo la denuncia fatta dalla stessa Commissione di studio del Piano di rinascita, permane.

Non mi pare giusta neppure la posizione di coloro che vorrebbero utilizzare quei pochi fondi a disposizione della Sardegna per intervenire nella zona o nella provincia che rappresentano. Ciò, secondo il mio parere, è anche dannoso perchè distoglie l'attenzione dal problema generale della viabilità, che non viene affrontato nei suoi veri termini. Quando l'onorevole Usai tenta di trasferire lo stanziamento previsto per una certa strada ad un'altra strada della sua zona, non fa altro che iniziare una polemica che dev'essere evitata nell'interesse dell'Isola. La verità è che bisogna, sì, intervenire, polemizzare, lottare, ma soltanto perchè sia aumentato il numero delle strade da aprire e da sistemare, perchè gli stanziamenti diventino più cospicui, più adeguati alla drammatica situazio-

ne molto eloquentemente denunciata dalla Commissione del Piano di rinascita.

Altri colleghi hanno già parlato delle conclusioni cui è giunta questa Commissione. Queste conclusioni, tratte dopo un esame approfondito della situazione, devono preoccupare tutti. Ritengo doveroso fare alcune considerazioni su questo argomento, a costo di ripetermi. Dopo la totale applicazione del Piano, che prevede un incremento del 50 per cento dell'attuale rete viaria, si avranno 7.500 chilometri di strade. Si arriverebbe, cioè, a uguagliare l'attuale rete siciliana e a raggiungere appena la metà della media nazionale. Queste poche cifre dimostrano quale sia oggi la nostra situazione viaria. Un'altra dimostrazione molto eloquente della situazione veramente preoccupante è data dalla limitatezza e dalle difficoltà dei traffici che molti hanno sottolineato.

Non si può certo dire che la Giunta non conosca il problema; ha dimostrato il contrario indicando con elementi e dati precisi la situazione. Si deve però dire che la Giunta, pur conoscendo perfettamente il problema, non l'ha valutato nella sua giusta prospettiva e pertanto non ha potuto affrontarlo con sufficiente energia, ed è ricorso, secondo me, almeno fino ad ora, ad espedienti, se si eccettuano questi piani particolari che rappresentano un piccolo sforzo organico per la soluzione del problema. Finora l'Amministrazione regionale è ricorso a mezzucci, come prova il fatto che la precedente Giunta, presieduta dall'onorevole Brotzu, ha lasciato un documento in cui si dimostra palesemente il suo tradimento degli interessi sardi. Certi fatti giova rilevarli perchè non si dimentichino. Quando in un documento si sostengono punti di vista nettamente in contrasto con lo spirito dello Statuto e particolarmente con lo spirito dell'articolo 13, è necessario che il documento stesso venga riportato ogni tanto alla luce e ridiscusso. Io vorrei dare lettura di questo documento perchè mi pare che ne valga la pena. Ad esso, oltretutto, si è ispirata la Commissione speciale per il Piano di rinascita nel riaffermare il principio che ogni finanziamento per la rinascita sarda

deve essere subordinato a un certo contributo da parte dei Sardi. Si tratta di un verbale di Giunta; la Commissione di studio del Piano si è servita di questo verbale come di un'arma per ricattare la Sardegna, per impostare in un certo modo l'attuazione dell'articolo 13 dello Statuto. In questo verbale la Giunta afferma che « la somma prevista nello stralcio, che è di lire 13 miliardi e 620 milioni, dovrà essere contenuta entro il limite massimo di 10 miliardi ». Ciò significa che, nonostante fosse a conoscenza della situazione paurosa in cui si trovava la rete viaria sarda, la Giunta ha inteso ridurre di ben tre miliardi e mezzo la somma fissata dalla Commissione speciale.

Non basta, onorevoli colleghi; il verbale prosegue: « è opportuno altresì che l'esecuzione di alcune delle opere stradali sopra indicate possa essere rinviata a un secondo momento, non presentando carattere di assoluta urgenza e necessità, mentre altre vanno sostituite con opere più urgenti o modificate nei loro tracciati »; e conclude: « per fare in modo che lo Stato possa contribuire al finanziamento con la somma maggiore possibile, riduciamo a 10 miliardi e la Regione contribuirà col 30 per cento ».

Logicamente la Commissione speciale dedica qualche pagina di elogi per la Giunta; secondo me la Commissione ha sollecitato dalla Giunta quella dichiarazione, quell'impegno per poter giustificare poi tutta l'impostazione data successivamente al Piano di rinascita. Sè è vero che oggi il Governo — come sosteneva poco anzi l'onorevole Piero Soggiu — si è accorto dell'impossibilità per la Sardegna di pagare un contributo del 30 per cento per l'attuazione del Piano di rinascita, io dico che la Giunta si era accorta di ciò molto prima. Le responsabilità, pertanto, prima che a Roma bisogna cercarle da noi, in Sardegna. Bisogna che la responsabilità ricada interamente sulla Giunta che ha accettato il ricatto aprendo le porte ad un ricatto ancora più grave, più vasto, che investe l'applicazione di tutto il Piano di rinascita. E' un ricatto che l'Assessore alla viabilità deve respingere.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Lo abbiamo respinto.

PREVOSTO (P.C.I.). Continui la sua azione. Respinga con l'energia necessaria il ricatto!

L'Assessore deve pretendere che la somma necessaria per il finanziamento dei piani sia posta totalmente a carico dello Stato e non sia condizionata al contributo della Regione. A proposito di questa spesa, vorrei pregare l'Assessore di tener presente, nella sua replica, la risposta data nell'ottobre del 1958 dal Ministro Togni ad un'interrogazione presentata dall'onorevole Pirastu. Il Ministro affermò di aver messo a disposizione della Sardegna quattro miliardi...

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. E' esatto; subordinandoli però al contributo della Regione.

PREVOSTO (P.C.I.). No, onorevole Assessore; secondo questa notizia la Sardegna avrebbe già versato allo Stato 300 milioni quale contributo per lavori dell'importo di un miliardo. E proprio a questo che io volevo giungere: questo miliardo è stato utilizzato? Le notizie in nostro possesso riguardano un certo numero di opere appaltate. Vorrei sapere, dall'onorevole Assessore, quali sono esattamente le strade appaltate sulla base di questo miliardo, con quali criteri vengono condotti i lavori, chi decide sugli appalti, da chi è diretta la gestione e come viene esercitato il controllo. Ci consta che diverse strade che sarebbero dovute essere finanziate con questo miliardo sono state iniziate e poi abbandonate. La Esterzili-Escalaplano, per esempio, è una di queste. Mi risulta addirittura che per tutto questo inverno sono rimasti abbandonati, all'aria e alla pioggia, un trattore e una ruspa portati su quella strada per l'esecuzione dei lavori. Mi risulta anche che i lavori della strada Sindia-Pozzomaggiore sono stati sospesi.

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Non sono stati mai iniziati.

III LEGISLATURA

CLXXIX SEDUTA

14 MAGGIO 1959

PREVOSTO (P.C.I.). Ne prendo atto. Non sono stati iniziati per la mancanza di certi documenti.

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Esatto; mancava il decreto prefettizio.

PREVOSTO (P.C.I.). La ringrazio delle precisazioni. Credo che l'altro ieri sia stato inoltrato anche questo decreto.

Tutti questi interrogativi e queste affermazioni li sottopongo alla Giunta; vorrei sapere chi è preposto al controllo e al coordinamento degli atti e delle opere. Se non vi è nessuno che controlli e che coordini, l'esecuzione dei piani particolari andrà a rilento e nel modo peggiore possibile, come oggi va male l'esecuzione di qualsiasi opera.

I casi citati non sono unici. Sono stato informato, per esempio, che l'esecuzione della strada Luogosanto-Arzachena è stata affidata ad una impresa nota in Sardegna — l'Edile Sarda — perchè non paga gli operai e viola le leggi sociali, perchè accetta lavori che poi non porta a termine. Già altri colleghi, nel recente passato, hanno denunciato l'attività di questa impresa. A noi — oltre che l'esecuzione delle opere — interessa anche che le imprese trattino gli operai sardi secondo le leggi e i contratti. Chiedo, pertanto, che l'onorevole Assessore alla viabilità eserciti il necessario controllo sia sulle imprese, sia sui sistemi di lavoro e sia sui problemi connessi ai lavori.

Per quanto riguarda i piani particolari, abbiamo notato, onorevoli colleghi, che alcune strade sono state escluse dai piani particolari perchè passate all'A.N.A.S.; il passaggio è dovuto al fatto che queste strade da provinciali sono diventate statali. Per la Provincia di Nuoro si tratta di un tronco della strada Mamoiada-Olzai-Teti, di un tronco della Laconi-Neoneli e di un altro tronco della Orotelli-Ottana. Questi tronchi dovrebbero essere riattati e asfaltati dall'A.N.A.S. Resta perciò da decidere con quali strade verranno sostituite queste che non rientrano più nei piani particolari. Io sono d'accordo con l'onorevole Milia che una

delle strade da comprendere nei piani particolari dovrebbe essere la Fonni - Desulo.

USAI (D.C.). E' stata appena costruita.

PREVOSTO (P.C.I.). Lo so, ma dovrebbe essere riparata e asfaltata perchè è intransitabile e in certi tratti sta crollando. Vi sono anche altre strade in pessime condizioni. Una di queste è quella che va dal bivio Carmine fino a Genn'e Gresia attraverso Gairo, Osini, Ulassai e Ierzu... (*Interruzioni*). Non faccio questioni di Provincia. Ho indicato due strade della Provincia di Nuoro che potrebbero essere comprese nei piani particolari in sostituzione delle strade passate all'A.N.A.S.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. La strada Genn'e Gresia-bivio Carmine è stata inserita nel programma della Cassa per il Mezzogiorno e già finanziata.

PREVOSTO (P.C.I.). La ringrazio della notizia. Io ho voluto dare soltanto qualche indicazione generale.

Un altro problema che preoccupa a proposito dei piani particolari in esame, è il finanziamento e il tempo che si impiegherà per ottenerlo. Vorremmo avere notizie precise al riguardo. La situazione sarda è tale che bisogna intervenire con piani particolari, con stralci del Piano di rinascita, con l'applicazione di tutte le leggi esistenti (a proposito dei 1000 miliardi previsti da alcune leggi, a me consta che in Sardegna è stato speso appena mezzo miliardo) e soprattutto restringendo al massimo i contributi della Regione nell'attuazione dell'articolo 8 dello Statuto. Ciò non sarebbe altro che un doveroso riconoscimento per la situazione sarda. Se l'Assessore darà una soddisfacente risposta alle nostre domande, noi voteremo a favore di questi piani particolari. (*Consensi a sinistra*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Pazzaglia. Poichè non è presente in aula lo dichiaro decaduto. E' iscritto a parlare l'onorevole Cois. Ne ha facoltà.

COIS (P.C.I.). Vorrei pregare il Presidente di concedere prima la parola ad un consigliere di altro Gruppo.

PRESIDENTE. Non ho niente in contrario. E' iscritto a parlare l'onorevole Asara. Ne ha facoltà.

ASARA (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, se il problema della strada investe tutto il nostro Paese ed è di un interesse veramente fondamentale, poichè le strade, per ogni regione e per ogni Stato — come ha detto giustamente in altra seduta l'onorevole Assessore all'agricoltura parlando delle strade consorziali — hanno l'importanza delle vene per l'organismo umano, la richiesta che da ogni angolo della Sardegna viene indirizzata alla Regione perchè costruisca strade trova la sua piena giustificazione nel fatto, purtroppo doloroso, che l'Isola, come è stato già rilevato nella relazione, occupa esattamente l'ultimo posto in Italia, dopo la Lucania, con 222 metri lineari di strada per ogni chilometro quadrato di superficie. E' questa una spiacevolissima realtà che ci porta ad amare considerazioni. Questa situazione è la testimonianza più solenne dell'umiliante abbandono, del modo riprovevole col quale veniva curata, nei tempi passati, questa infelice terra di Sardegna, esaltata solo per i sacrifici dei suoi figli sui campi dell'onore, ma dimenticata e, peggio ancora, disprezzata, dovrei dire, in tutte le altre circostanze, meno che nei discorsi commemorativi di battaglie e di fatti d'arme. Strano modo davvero di curare i nostri interessi. *E il modo ancor m'offende*, potremmo dire col Poeta, poichè l'esaltazione solo a parole, si badi, limitatamente a poche occasioni, ed il disprezzo coi fatti, suona sempre offesa in qualsiasi tempo ed in qualsiasi luogo.

Il problema della viabilità induce, specie oggi, tutti gli organi dello Stato a meditare seriamente e profondamente sulla sua inderogabile e decisa soluzione; a maggior ragione deve indurre a profonde meditazioni gli organi della nostra Regione, poichè la Sardegna, in fatto di strade, è davvero una povera cenerentola,

sottoposta a condizioni di umiliante inferiorità. Dovrebbe però essere giunta l'ora, io penso, di toglierla in modo deciso da questo penoso stato per porla finalmente su un piano di particolare e giusta considerazione.

Tanti problemi affliggono la nostra Sardegna, ma penso che il grave stato di disagio economico e sociale nel quale da tanto tempo, da troppo tempo vive, sia dovuto, in massima parte, alla mancanza di strade. Così si spiegano certi fenomeni di miseria, di abbandono di terre, di determinate forme di arretratezza e di basso tenore di vita e di civiltà che costituiscono ancora una triste piaga per la nostra gente, specialmente per gli abitanti della campagna, costretti a vivere ancora oggi in abitazioni primordiali e, in alcune zone, addirittura selvagge, che ci disonorano e ci offendono nel più profondo del nostro animo. Come possiamo pensare alla tanto sognata ed auspicata rinascita della nostra terra e della nostra gente se all'una e all'altra si nega ciò che costituisce il presupposto primo e indispensabile di ogni forma di vivere civile, cioè le strade?

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CERIONI.

(Segue ASARA). Come possiamo pensare di trasformare la nostra economia agricola, quando la nostra popolazione rurale è costretta a fuggire dalle campagne dove, come ho detto prima, vive in uno stato che poco può avere e poco ha, in talune zone, di umano perchè non può soddisfare le più elementari esigenze della vita? Si pensi che vi sono delle zone, per esempio, dell'Ogliastra — cui ha accennato ieri l'onorevole Usai — e della Gallura, potenzialmente fertilissime, che non hanno possibilità alcuna di portare i prodotti della terra e del bestiame al più vicino centro abitato proprio per mancanza di strade; si pensi che vi è stato qualche coraggioso, o temerario addirittura, che dopo aver costruito delle aziende modello (come è avvenuto in una zona della Gallura), le ha dovute prima ridimensionare e poi abbandonare quasi del tutto per l'impossibilità di portare i prodotti dell'azienda (latte, formaggio, frutta e verdura) al più vicino centro abitato a causa della mancanza di strade.

Le strade sono la prima ed indispensabile tappa del cammino che dobbiamo percorrere per vincere il bisogno e la miseria. E' risaputo che non potrà mai aversi benessere e ricchezza là dove mancano le strade; solo con le strade si sono potuti sviluppare traffici e scambi tra i Paesi, tra i popoli; soltanto attraverso le strade gli uomini si sono conosciuti e si sono scambiati i loro prodotti contribuendo ad elevare il tenore di vita ed a far progredire la civiltà. Le antiche strade di Roma stanno ancora a testimoniare, ad attestare, ad insegnarci l'importanza che esse hanno sempre avuto per il passato e, naturalmente, avranno ancor più nell'avvenire in un mondo così dinamico ed in continua evoluzione come il nostro. Conosco molte zone della nostra Sardegna fino a pochi anni fa ritenute improduttive da tutti, che, una volta attraversate da una strada, si sono, come per incanto, trasformate ed oggi, a distanza di pochi anni, producono grani, legumi, frutta, verdure in quantità tale da consentirne l'esportazione nei luoghi di minore produzione.

La morale è che la strada ha sempre creato benessere, ha rinnovato lo spirito delle popolazioni misere, ha accresciuto le loro forze, ha infuso loro un nuovo anelito di vita che le ha indotte a lavorare con passione e ha alimentato le speranze in un avvenire migliore. Questo è un miracolo che solo le strade hanno potuto fare.

L'onorevole Usai ieri ha accennato alla situazione dell'Ogliastra. Collega Usai, la verità è che ciascuno piange con i propri occhi, ciascuno conosce bene solo i propri malanni e le proprie miserie; non ci si rende conto che se in Ogliastra — tanto per citare una frase fatta — si piange, in Gallura non si ride certamente. Ma come si può dire che in Gallura si è fatto tanto, quando l'unica strada asfaltata è la Olbia-Tempio-Palau, e solo da poco tempo è stato appaltato un lotto di cinque chilometri sulla strada nazionale Tempio-Sassari? Sono strade nazionali quelle citate, mentre delle strade provinciali in Gallura non ne esiste una che sia sistemata, che sia bitumata; vi è una strada, la Olbia-Palau, della quale tante volte abbiamo

parlato — chiedo scusa all'onorevole Assessore, ma la lingua batte dove il dente duole — che è stata iniziata da oltre due anni e mezzo e ancora ben poco si è fatto e Dio sa quando potrà essere portata a termine.

La situazione della Gallura è veramente tragica; questa regione, indubbiamente, sta peggio dell'Ogliastra, almeno in fatto di strade. Tutte le altre strade della Gallura sono a macadam, fangose e melmose di inverno, polverosissime d'estate, disseminate di buche profondissime, anche di mezzo metro, talvolta, che ne rendono quasi impossibile il traffico se non con una «campagnola». Sarebbe bene che l'onorevole Assessore, (il quale, del resto, me lo ha già promesso e gliene sono grato) che ha già visitato tante zone della nostra Sardegna, venisse anche in Gallura per rendersi conto personalmente delle condizioni delle nostre strade, che per il 90 per cento sono in quasi completo abbandono.

Non bisogna, oltretutto, dimenticare che la Gallura occupa, come ha detto giustamente lo onorevole Sassu poco fa, un ruolo che altre zone della Sardegna non hanno in tema di relazioni nazionali e internazionali; attraverso i porti di Olbia, di La Maddalena, di Santa Teresa di Gallura si svolge l'approdo nell'Isola dal Centro Italia e dalla Francia, attraverso la Corsica; non si pecca di campanilismo quando si dice che la Gallura è, assieme ad Alghero, la zona che richiama le più forti correnti turistiche nella nostra Isola; a La Maddalena, per esempio, vi è un villaggio turistico francese, il «Club Méditerranée», a carattere internazionale, che ospita ogni anno migliaia e migliaia di turisti. Questi turisti da La Maddalena si riversano in altre zone della nostra Isola e devono necessariamente attraversare le nostre strade. Come potrebbe svilupparsi questo turismo, che si irradia dai centri già affermati di La Maddalena, di Alghero, di Santa Teresa, verso altre zone della Gallura, della Sardegna, se le strade continuano ad essere mantenute in queste condizioni veramente disastrose? Questo è ciò che noi lamentiamo. E voglio ricordare che, così come ha detto il collega Usai ieri parlando di un professore di sua conoscenza,

il quale sosteneva di accorgersi di arrivare in Ogliastro appunto dalle strade, posso dire che i turisti che sbarcano in Sardegna da Olbia e da Santa Teresa (non parliamo poi di quelli che sbarcano a La Maddalena, dove le strade non possono assolutamente essere considerate transitabili) vengono a trovarsi a percorrere strade che inducono molti di loro a ritornare immediatamente indietro. E' di pochi giorni l'ennesimo caso di turisti che, sbarcati ad Olbia ed addentratisi in quella che noi chiamiamo strada, ma che non è ancora strada, che conduce da Olbia a Palau, per visitare La Maddalena e Caprera, sono stati costretti a tornare indietro. Lascio immaginare a voi tutte le benedizioni che hanno lanciato nei riguardi di questa nostra terra.

Vedo con piacere che nel piano suppletivo è stata inclusa la strada di Caprera; ringrazio l'onorevole Assessore, perchè questa è una strada che non interessa soltanto i maddalenini e i Sardi, ma interessa anche tutti gli Italiani, i quali si recano tutti gli anni in pellegrinaggio alla tomba dell'Eroe dei Due Mondi. Questa strada dev'essere necessariamente sistemata anche per un altro motivo, onorevole Assessore: era intervenuto un accordo fra l'Amministrazione militare marittima e l'Amministrazione regionale per cui la prima si impegnavano a sostituire il ponte di Caprera con un nuovo ponte e la Regione si impegnavano a bitumare la strada. L'Amministrazione militare marittima ha mantenuto l'impegno, ha speso 50 milioni ed ha costruito un ponte che consente il passaggio ed il traffico di qualsiasi automezzo pesante; spetta ora a noi mantenere ugualmente l'impegno, non venir meno alla parola data e bitumare questa strada che reputo una fra le più importanti della nostra Sardegna.

Nel piano principale è stata inclusa la strada provinciale Calangianus - Arzachena; ma è stato tralasciato il tratto che conduce a Cannigione, un tratto di poco più di quattro chilometri, che altro non è, onorevole Assessore, se non la continuazione naturale della strada Calangianus - Arzachena. Desidererei che l'onorevole Assessore prendesse in considerazione que-

sta nostra richiesta di includere anche questi quattro chilometri che conducono, non soltanto al porto, ma anche alla spiaggia di Arzachena, che è meta di tutti i galluresi durante il periodo estivo.

Infine desidererei vivamente raccomandare che, una volta approvati i piani, si accelerino le pratiche per gli appalti; non solo, ma vorrei anche chiedere che i lavori venissero affidati ad imprese serie, che dessero completa garanzia affinché non abbia a ripetersi quanto è avvenuto finora, chè molte strade sono state appaltate da anni, i lavori sono stati iniziati da anni, ma non sono stati ancora portati a termine. Si verifica anche che certe imprese, non soltanto sospendono i lavori, ma non pagano neppure gli operai. Ciò è veramente grave e dobbiamo seriamente meditare prima di affidare gli appalti ad impresari che vengono dalla Penisola come sciacalli, per arricchirsi in poco tempo, quando noi abbiamo tanti impresari sardi che possono lavorare seriamente e, direi, anche con maggiori diritti.

Detto ciò, nessuno può disconoscere la triste realtà (di cui nessuna colpa può essere addossata alla Regione, che col suo bilancio e con le sue forze modeste fa tutto il possibile) dovuta a secoli di abbandono le cui conseguenze non possono essere cancellate da un giorno all'altro. Noi, però, abbiamo il diritto di pretendere dallo Stato i mezzi necessari per creare un domani migliore per la nostra Sardegna, anche in questo campo; noi non chiediamo, onorevoli colleghi, onorevole Assessore, autostrade del sole, larghe decine di metri; noi chiediamo prima di tutto che vengano rese praticabili le poche strade esistenti, per passare poi alla costruzione di nuove strade altrettanto urgenti e necessarie all'economia dell'Isola.

I piani particolari della viabilità, che oggi esaminiamo, schiudono, indubbiamente, un nuovo periodo di promesse e di speranze, poichè anche se non potranno ovviamente risolvere il grave problema della viabilità, e nemmeno quello delle premesse, delle basi, come dice giustamente anche la relazione, del futuro Piano di rinascita, daranno il conforto di rendere transitabili molte strade con una certa tranquillità e

con minore fatica. Solo così questa nostra infelice terra potrà abbandonare il ruolo di cenerentola, posta com'è all'ultimo posto come densità stradale per chilometro quadrato di superficie e come qualità, e potrà non indurre alla fuga, come spesso avviene oggi, proprio a causa dello stato di manutenzione delle strade, i turisti che da noi vengono, attratti dalle nostre selvagge e caratteristiche bellezze. Miglioriamo, quindi, le nostre strade, facciamo il massimo sforzo per costruirne delle nuove, in modo tale che venga agevolato, col turismo, anche lo sviluppo agricolo ed industriale della nostra Sardegna. La Regione Sarda e noi tutti, ma soprattutto la Giunta regionale e l'onorevole Assessore alla viabilità, dobbiamo, con la nostra tenacia e con la nostra ferma volontà, dire aperto e chiaro che la Sardegna attende la riparazione di una secolare ingiustizia, con atti tangibili di giustizia riparatrice che si debbono tradurre in concrete opere di civiltà, quali appunto sono le strade, che noi vogliamo migliori e sempre più numerose.

Questo noi oggi chiediamo, onorevole Assessore, questo chiedono oggi tutti i Sardi, italiani autentici e generosi sul campo del dovere, ma italiani anche nell'aspirazione e nel diritto per una vita dignitosa e migliore. (*Approvazioni*).

Sull'ordine del giorno.

FILIGHEDDU (D.C.). Domando di parlare sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIGHEDDU (D.C.). Mi permetto di pregare l'onorevole Presidente di voler abbinare, per la prossima discussione, i disegni di legge relativi alla istituzione di cattedre universitarie a quello relativo alla edilizia universitaria. Si tratta di disegni di legge che, a quanto si prevede, non comporteranno una lunga discussione.

PIRASTU (P.C.I.). Non sono stati ancora esaminati dalla Commissione finanze...

PRESIDENTE. Sono stati esaminati, onorevole Pirastu. All'accoglimento della richiesta dell'onorevole Filigheddu si oppone una difficoltà formale. I disegni di legge cui egli accennava, regolano diverse materie. Un'altra difficoltà: il testo dei disegni di legge viene distribuito soltanto ora. Comunque sono questioni che potremo risolvere in apertura della seduta pomeridiana.

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

La seduta è tolta alle ore 13 e 10.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1959