

CLXXXI SEDUTA

VENERDÌ 15 MAGGIO 1959

Presidenza del Presidente CERIONI

I N D I C E

Assenze per più di cinque giorni 3477

Disegni di legge: «Partecipazione della Regione al finanziamento del piano di sviluppo edilizio delle Università della Sardegna» (58); «Istituzione di una cattedra convenzionata di "coltivazioni arboree" presso la Facoltà di agraria dell'Università di Sassari» (59); «Istituzione di una cattedra convenzionata di storia della Sardegna presso la Facoltà di lettere e filosofia dell'Università di Cagliari» (60). (Continuazione della discussione congiunta e approvazione):

(Votazione segreta)	3492
(Risultato della votazione)	3492
(Votazione segreta)	3493
(Risultato della votazione)	3493
(Votazione segreta)	3493
(Risultato della votazione)	3493

Piani particolari della viabilità (Continuazione e fine della discussione):

FRAU	3477-3483-3484
COIS	3480
CONTU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	3482-3483
MURETTI	3484
PRESIDENTE	3484-3494
MARRAS	3487
DEL RIO, Assessore ai lavori pubblici	3488
USAI	3488-3489

La seduta è aperta alle ore 10 e 55.

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

Assenze per più di cinque giorni.

PRESIDENTE. Comunico i nomi dei consiglieri che si sono astenuti dall'intervenire alle

sedute per più di cinque giorni consecutivi: Manca, dodicesima assenza.

Continuazione e fine della discussione sui piani particolari della viabilità.

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

FRAU (P.N.M.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione che si va svolgendo in quest'aula sui piani particolari della viabilità ha interessato, com'era prevedibile, tutti i settori del Consiglio regionale. Del resto, dimostrazioni di interessamento per il problema trattato se ne sono avute anche nel passato. Altri importanti dibattiti si sono svolti in quest'aula sullo stesso argomento e, forse, il più importante fu quello che risale al 1955, che scaturì dalla discussione della mozione sulla viabilità, determinata dalla proposta di legge dell'allora Ministro Romita, concernente lo stanziamento di 120 miliardi per l'ammodernamento della rete stradale italiana e per la costruzione di un'autostrada. A conclusione di quella discussione dicemmo chiaramente alla Giunta che il Governo nazionale, anche in quella occasione, non si era preoccupato di modificare la situazione di privilegio di cui godevano alcune regioni. Dichiarammo, cioè, che il Ministro Romita, con abili accorgimenti,

in dispregio dei diritti e delle rivendicazioni delle zone depresse, aveva stabilito un principio grazie al quale la Sardegna, non raggiungendo una densità di abitanti per chilometro quadrato quale, per esempio, quella del Veneto, della Liguria, della Lombardia eccetera e, pur avendo la più ridotta rete stradale d'Italia e d'Europa, veniva esclusa dai benefici della legge.

Ascoltando gli interventi dei vari oratori ho sperato invano che qualcuno potesse affermare che dal 1955 al 1959 qualcosa è mutato nelle decisioni del Governo centrale; invano ho sperato che esistesse qualche motivo nuovo capace di dimostrare l'esistenza di una minima sensibilità di fronte alle rivendicazioni che quotidianamente avanziamo; niente di tutto questo: sono state presentate le stesse statistiche, sono state fatte le stesse osservazioni, sono stati rivolti alla Giunta gli stessi suggerimenti, nulla, insomma, è cambiato, e della tanto attesa comprensione da parte degli organi centrali per le nostre esigenze, non si è, in verità, vista neppure l'ombra.

La legge Romita — scusate se insisto sullo stesso argomento, ma penso che non solamente i piani della viabilità, ma un po' tutte le nostre iniziative trovino in quella legge un ostacolo insuperabile — è soltanto un aspetto di quel pericoloso atteggiamento che si va diffondendo fra i componenti il Parlamento nazionale.

Onorevoli colleghi, ho avuto recentemente occasione di parlare con taluni parlamentari; ebbene, ho notato nelle loro parole un certo fastidio per tutte le nostre richieste; essi, in definitiva, giudicano con incomprensione e sarcasmo i nostri propositi di rinascita. Mi faccio perciò poche illusioni — ripeto — circa una eventuale futura maggiore sensibilità da parte del Governo centrale nei riguardi dei nostri problemi.

Si potrebbe dire che la discussione che si è svolta sui piani particolari della viabilità abbia oltrepassato i limiti stabiliti dai piani stessi che, in definitiva, non sono altro che una elencazione di interventi da operare per l'ammodernamento di alcune strade esistenti e quasi impraticabili e per la costruzione *ex novo* di altre poche strade nelle tre Province sarde; in ogni

modo, non si è fatto del lavoro inutile, se non altro perchè da parte di alcuni Gruppi si è sottolineato il pericolo nascosto in una affrettata approvazione di questi piani, i quali predispongono lavori che potrebbero essere considerati dal Governo centrale sostitutivi rispetto a quelli previsti dal Piano organico di rinascita. E' questo, a parer mio, uno dei motivi più importanti scaturiti dalla discussione. Il Governo potrebbe, infatti, — visti gli esempi del recente passato — dire a un certo punto che la Sardegna dovrà ritenersi soddisfatta dei pochi ed inconsistenti interventi previsti e realizzati dai piani particolari della viabilità, e rifiutarci ogni ulteriore finanziamento.

Anche troppo si è insistito sul fatto che la Sardegna è sempre stata considerata la cenerentola fra le altre regioni, quasi fosse realmente — come qualcuno ha affermato — terra di conquista. E, in particolare, per quanto concerne la viabilità, si è sempre affermato che nel passato nulla è stato costruito, nulla è stato fatto, che addirittura i nostri paesi rimanevano isolati gli uni dagli altri, e che i Governi sono intervenuti in Sardegna solamente per costruire strade di utilità militare. Onorevole Assessore, nel 1860 esistevano, però, in Sardegna 800 chilometri di strade, nel 1938 i chilometri erano 4.000; oggi sono appena 4.700. Ho voluto citare queste cifre per poter stabilire se veramente nel passato come si afferma, fummo lasciati in condizioni di totale abbandono. Comincio ad osservare: nel 1936 transitavano nelle strade della Sardegna 1622 automezzi; nel 1958 gli automezzi sono diventati 40.123; quando le nostre strade erano percorse quasi esclusivamente dai cosiddetti saltafossi, si costruivano, in media, strade per 40 chilometri l'anno; ora, con un traffico 35 volte superiore, se ne costruisce appena il doppio.

Se le realizzazioni fossero andate di pari passo con le esigenze sempre in costante aumento, oggi dovremmo avere almeno 12.000 chilometri di strade. Chi può affermare, però, che le realizzazioni, nel passato, non andavano fatte man mano che se ne presentava la necessità? Forse che, nel 1860 o nel 1870, qualcuno poteva permettersi di chiedere al Gover-

no la realizzazione di un'autostrada in Sardegna? Forse che si poteva, nel 1936, avanzare la richiesta di ampliamento della nostra rete stradale? Richieste di questo genere avrebbero destato sicuramente l'ilarità degli uomini di Governo. Perciò il solito luogo comune che vuole tutti i passati Governi costantemente contrari al soddisfacimento delle esigenze della Sardegna, mi pare debba considerarsi superato. Quando l'onorevole Melis, nel 1955, durante la discussione della mozione presentata dal mio Gruppo ebbe a dire che la situazione stradale era tanto grave perchè tale l'avevano voluta le loro Maestà sabaude, evidentemente andava alla ricerca di giustificazioni per le accuse che ormai, non solamente dai banchi dell'opposizione, ma soprattutto — anche se meno aspramente — dai banchi della Democrazia Cristiana, venivano rivolte al Governo e alla Giunta regionale.

Certamente lo stato delle nostre strade è quanto mai preoccupante: per buona parte almeno si tratta di strade impraticabili; potrei anch'io elencare una sfilza di queste strade e documentarmi con dichiarazioni e relazioni presentate da Amministrazioni comunali, ma altri l'hanno fatto ampiamente prima di me, epperò voglio ancora dire che non trova giustificazione il trattamento usato verso la Sardegna dai Governi passati, per quanto come io ho già detto, essi, almeno nel settore della viabilità, abbiano realizzato delle opere più adeguate alle esigenze di allora di quanto non lo siano a quelle attuali le opere che va realizzando il Governo in carica. E' sufficiente pensare che se in Sardegna esiste una rete ferroviaria, per quanto malandata e irrazionale, lo dobbiamo ad interventi operati nel passato, e che delle decine o centinaia di chilometri di strade ferrate costruite in Italia, dal 1947 al 1959, non uno è stato costruito in Sardegna. Da queste constatazioni la Giunta dovrebbe trarre l'energia, la capacità, la forza necessarie per chiedere che finalmente lo Stato italiano cambi indirizzo e guardi con occhio più benigno alle nostre cose.

Voglio anche ricordarvi, onorevoli colleghi, la turlupinatura di cui è rimasta vittima la Sardegna circa i sette o i 10 miliardi che

avrebbe dovuto avere dal Governo per la costruzione di strade e che invece non ha avuto: questo fatto, di grande importanza e gravità, come ho già detto, danneggia non solamente dal punto di vista economico la nostra Isola, ma soprattutto ne intacca il prestigio, e toglie a noi la capacità di reagire contro i ripetuti rifiuti del Governo centrale di soddisfare i desideri e le aspirazioni dell'Isola. Il Governo centrale, evidentemente, non guarda con occhio benevolo all'Istituto autonomistico: lo ha dimostrato ormai troppe volte per poterne dubitare e per non preoccuparcene.

Qualcuno ha detto che i piani in discussione, così come sono presentati, non sono privi di manchevolezza e di errori. Io, invece, sono del parere che non esiste una pur minima possibilità di sbagliare, poichè, dovunque e comunque si decida di iniziare ad operare, andrà sempre bene poichè siamo quasi al punto di inizio. Il problema della viabilità in Sardegna non è limitato alla costruzione di nuove arterie o al rammodernamento di altre già esistenti, ma si estende — lo ha riconosciuto anche l'Assessore alla viabilità — a tante altre questioni, per esempio, all'eliminazione dei passaggi a livello. Anche questo è un problema in relazione con la viabilità e ne abbiamo sentito parlare più volte, anche nelle dichiarazioni programmatiche del Presidente della Giunta, ma da allora realizzazioni non se ne sono avute e non c'è nulla che ci possa far sperare che presto verranno. L'onorevole Assessore alla viabilità ha detto che in soli quattro mesi di lavoro questa Giunta non poteva far molto, ma la nostra preoccupazione è che fra altri quattro mesi sia costretto a presentare un'identica giustificazione, e così via.

Nelle dichiarazioni programmatiche che ho già citato, vi era un accenno ad un altro problema riguardante ancora la viabilità: quello delle strade che attraversano i centri abitati della nostra Isola. Queste strade dovrebbero passare fuori degli abitati per evitare gli incidenti che si verificano inesorabilmente e con continuità; ma anche in questo campo si è ancora lontani dalle effettive realizzazioni. Nonostante ciò si è affermato che sì, qualcosa è stato

III LEGISLATURA

CLXXXI SEDUTA

15 MAGGIO 1959

fatto: lo riconosciamo, onorevole Assessore, poichè basta percorrere le nostre campagne per vedere che molti poderi oggi possono essere raggiunti con l'automobile. Tutto questo vediamo e constatiamo; abbiamo però la sgradevole impressione di discutere a vuoto su ciò che deve essere ancora fatto — cioè il più — nell'ambito del Piano di rinascita, poichè per esso non sono stati fissati — volutamente, a nostro parere — i termini di tempo entro i quali dovrebbe esaurire i suoi compiti. Verrà realizzato durante la nostra generazione? Oppure ne sentiranno parlare anche le prossime? Non lo sappiamo. A nostro avviso la Giunta ha tutti i motivi per puntare i piedi e per chiedere che il Governo centrale rivolga anche verso la Sardegna l'attenzione che finora ha riservato alla Penisola e alla Sicilia.

E' di questi giorni la notizia secondo la quale l'« autostrada del sole » raggiungerà Reggio Calabria con una spesa di altre decine, forse centinaia, di miliardi; è di questi giorni ancora la notizia che un'altra autostrada sarà costruita in Sicilia. Noi, invece, facciamo i modesti, non chiediamo niente. Ricordo che l'onorevole Gardu, quando era Assessore alla viabilità, disse che non ci conveniva chiedere la costruzione di autostrade in Sardegna poichè per transitarvi avremmo dovuto pagare il pedaggio. Abbiamo, però, chiesto di partecipare alla divisione di quei venti miliardi destinati al riammodernamento o alla costruzione di qualche arteria principale, e non abbiamo ottenuto niente.

Per finire, voglio far notare ancora una cosa: quando chiesi la costruzione della strada Arzachena-Bassacutena mi si disse che quella strada è compresa in un piano suppletivo del Piano di rinascita. Siamo addirittura arrivati ad un piano suppletivo del Piano di rinascita!

Il mio Gruppo voterà a favore dei piani in discussione ma desidera che la Giunta, verso la quale nutre, se non proprio una ostilità preconcetta, certo della diffidenza appunto perchè nei primi quattro mesi di attività non è stata ancora capace di avviare a soluzione alcun problema, il mio Gruppo desidera che la Giunta tenga conto delle raccomandazioni e dei

suggerimenti che le sono stati forniti, tanto più che il suo Presidente affermò, in sede di dichiarazioni programmatiche, che la nuova compagine di governo nasceva sotto la precisa esigenza di realizzare il Piano di rinascita. (*Consensi*).

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

COIS (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, seppure con parole diverse mi pare che tutti gli oratori che mi hanno preceduto abbiano affermato di essere concordi nel riconoscere che, soprattutto per noi Sardi, il problema della viabilità è un problema di estrema importanza. Alcuni hanno dimostrato la veridicità di queste affermazioni citando cifre e documenti, altri lo hanno fatto contendendosi bidoni di catrame, ma nella sostanza, ripeto, tutti sono d'accordo nel riconoscere che la Sardegna ha una rete stradale insufficiente che le impedisce un adeguato sviluppo economico. Io non posso che concordare con tutti perchè ho sempre considerato il problema della viabilità non meno importante, ad esempio, di quelli della trasformazione fondiaria e della industrializzazione. Non credo, però, sia sufficiente riconoscere l'importanza di un problema; è necessario, invece, cercare gli strumenti adeguati per risolverlo definitivamente.

Dobbiamo riconoscere che molte sono state, anche negli anni scorsi, le dimostrazioni di interessamento per il problema della viabilità ma, d'altra parte, ad esse hanno fatto seguito ben poche realizzazioni. Si interessò del problema in questione l'avvocato Palmas, quando, nel 1953, in qualità di Presidente della Provincia di Cagliari, in polemica col senatore Monni, accusò il Governo centrale ed alcuni uomini politici sardi di aver manovrato a danno della Sardegna, riducendo addirittura a sette i 20 miliardi stanziati per la costruzione di strade. Se ne interessò l'attuale Assessore all'industria, onorevole Melis, nel 1954, quando, al Convegno di Stresa, presentò un ordine del giorno, che venne approvato, nel quale si rivendicava per la Sardegna parità di diritti nei confronti delle altre regioni. Ancora se ne

III LEGISLATURA

CLXXXI SEDUTA

15 MAGGIO 1959

interessò, nel 1955, l'allora Assessore provinciale ai lavori pubblici di Cagliari, ingegner Gustavo Carboni, il quale ci informò allora che era stato trasmesso alla Regione un elenco comprendente una infinità di strade da sistemare con i fondi della Cassa per il Mezzogiorno o della Regione.

Ebbene, che cosa si è fatto di concreto in questi anni? A me pare che si sia fatto poco e, forse, quasi niente, perchè le strade erano allora insufficienti e sono rimaste press'a poco tali e quali; basta compiere un viaggio lungo le strade provinciali per accorgersi che è stata trascurata quasi completamente persino la manutenzione ordinaria. Sono stati compilati elenchi, sono stati predisposti programmi, sono stati eseguiti tanti e tanti progetti che se si sommassero tutte le spese sostenute per la loro esecuzione probabilmente si raggiungerebbe una cifra superiore a quella spesa per la effettiva realizzazione di opere stradali. Naturalmente io non parlo solamente dei progetti compilati dalla Regione ma anche di quelli compilati dalle Amministrazioni provinciali, dai Comuni, dai Consorzi, da enti e da privati: abbiamo progetti in grande quantità e ciò nonostante ben poche sono le opere già realizzate.

Nonostante tutte le loro deficienze, i piani in discussione, se approvati, indiscutibilmente produrranno un certo miglioramento; se poi si aggiunge che alcune strade passano dalla Provincia allo Stato e diverse altre dai Comuni alla Provincia, il miglioramento della situazione stradale è ancor più facile da prevedersi.

Desidero ora precisare che, se pure lo Stato ci darà 10 e non sette miliardi per l'attuazione dei nostri piani non farà certamente un dono alla Sardegna; darà soltanto una parte di quello che ha tolto alle Amministrazioni provinciali negli anni passati: un tempo lo Stato integrava interamente il bilancio di quelle Amministrazioni, poi, adagio adagio, ha cessato di assicurare questa integrazione.

Voglio citare al proposito alcune cifre: nel 1949 l'Amministrazione provinciale di Cagliari chiese allo Stato, per il pareggio del bilancio, 302 milioni e ne ebbe soltanto 43; nel 1950 ne chiese 318 e ne ebbe 70; nel 1951

ne chiese 454 e ne ebbe 115; nel 1952 ne chiese 431 e ne ebbe 60; negli anni 1954 - 55 - 56 - 57 chiese poi rispettivamente 711.000.000, 1.374.000.000, 1.649.000.000, 939.000.000 e non ebbe nemmeno un soldo; complessivamente lo Stato concesse poco più di 442.000.000 contro una richiesta di ben 6.827.000.000. Perciò, come dicevo, lo Stato, anche dando 10 miliardi alla Sardegna, non restituirebbe ancora i miliardi che in questi ultimi anni ha tolto alle Amministrazioni provinciali, costringendole ad abbandonare quasi completamente la manutenzione delle proprie strade. Infatti, per esempio, l'Amministrazione provinciale di Cagliari ha speso nel 1958 per la manutenzione ordinaria, il restauro delle opere d'arte, la manutenzione delle traverse negli abitati, la manutenzione delle strade bitumate, e via di seguito, la stessa misera somma che ha speso nel 1952, cioè 265 milioni. Si tenga presente che spendere nel 1958 la medesima somma spesa nel 1952 significa provvedere ad appena un quarto della manutenzione delle strade.

Le strade di proprietà dell'Amministrazione provinciale di Cagliari non hanno più neanche la cunetta a monte, in alcuni punti emerge persino il fondo naturale, le opere d'arte sono in completa rovina, e talvolta minacciano persino di franare. I piani in discussione — se verranno realizzati — aggiunti agli altri provvedimenti, quali la statalizzazione delle strade provinciali e la provincializzazione delle strade comunali, come ho detto, metteranno un certo riparo ai danni che la mancanza di manutenzione ha finora provocato, ma niente di più. La situazione non cambierà lo stesso; rimarrà press'a poco la medesima, in quanti i piccoli centri, quasi isolati per la mancanza di adeguate strade, rimarranno tali. E' necessario che la rete stradale sarda venga estesa, non soltanto per coloro che viaggiano in auto da una estremità all'altra della Sardegna per affari, non soltanto per incoraggiare i turisti che — come diceva l'onorevole Sassu — dovrebbero venire dalla Corsica con la bisaccia piena d'oro, ma anche e principalmente per incoraggiare tutti gli operatori commerciali, i proprietari, i contadini a prendere iniziative de-

III LEGISLATURA

CLXXXI SEDUTA

15 MAGGIO 1959

stinate ad avere un notevole sviluppo. Io vorrei sapere cosa diranno, dopo la realizzazione di questi piani, i cittadini di Aidomaggiore, i quali hanno presentato il primo progetto per sei chilometri di strada, salvo errore, nel 1923...

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. E' stato finanziato quest'anno.

COIS (P.C.I.). Speriamo, speriamo che quel progetto eseguito, ripeto, nel 1923 e rinnovato nel 1933 e nel 1945, venga finalmente realizzato.

Che cosa penseranno ancora quei Sardi che abitano in paesi dove non esistono strade o, se esistono, sono tali e quali quelle conosciute dai nostri nonni, con una carreggiata di 2 o 3 metri, sì da consentire appena il transito ai carretti?

A proposito di carreggiata voglio, onorevoli colleghi, farvi notare che un confronto fra la nostra rete stradale e quella delle altre regioni va fatto in relazione ai chilometri quadrati di strade, non ai chilometri lineari in quanto la carreggiata, appunto, delle nostre strade è nettamente inferiore a quella delle strade del resto d'Italia. In tal modo l'estensione della nostra rete stradale risulta inferiore non già del 50 per cento, come diceva l'onorevole Murgia, bensì del 75 per cento rispetto alla media nazionale.

Dicevo, onorevoli colleghi, che il problema della viabilità in Sardegna non sarà definitivamente risolto dai lavori di riparazione e manutenzione previsti nei piani in discussione, come non potrà essere risolto neanche dal passaggio all'A.N.A.S. di alcune strade e alla Provincia di altre; è necessario, invece, costruire le nuove strade previste dal Piano di rinascita, ed è necessario farlo con sollecitudine in modo che non si debba ripetere quanto è accaduto, per esempio, alla strada Quartu-Villasimius che, pur essendo stata definita in quel volume stampato dalla Regione per illustrare i suoi primi dieci anni di attività, come una delle migliori strade della Sardegna, pur essendo stata iniziata nell'ormai lontano 1946 con l'intervento del Genio Civile e proseguita ne-

gli anni seguenti con altri successivi interventi dell'Ente provinciale per il turismo, della Provincia, della Regione ed infine della Cassa per il Mezzogiorno, oggi, dopo tanti anni, onorevole Contu, è stata eseguita soltanto a metà. Se si continuasse, quindi, a lavorare col ritmo attuale, in Sardegna strade ben sistemate non ne vedremmo nel corso di tutta la nostra esistenza. Voglio ancora aggiungere che la Sardegna senza una adeguata rete stradale non potrà aspirare a quel progresso civile e sociale che le compete perchè i commercianti continueranno a immiserire nell'attesa di poter accedere a quelle zone dotate dei terreni più fertili.

E' indispensabile che si dia mano al più presto alla realizzazione di questo famoso Piano di rinascita. Io, onorevole Assessore alla viabilità, per terminare, non voglio chiederle di sostituire con altre le strade che passano all'A.N.A.S.; non voglio chiederle di provvedere alla sistemazione di una strada anzichè di un'altra, voglio soltanto chiederle di tener conto anche delle esigenze dei piccoli centri, ovunque essi si trovino. Per il resto non faccio questioni di priorità: un qualsiasi paese, si trovi esso in Provincia di Cagliari o di Sassari o di Nuoro è pur sempre in Sardegna. La Sardegna tutta ha bisogno di strade ed è nell'interesse di tutta la Sardegna che bisogna intervenire. Io non aggiungo altro; voglio solamente ricordare a lei, onorevole Assessore, che i fautori dell'autonomia della Sardegna hanno assunto degli impegni precisi e desidererei che lei li facesse propri e lottasse, poichè ancora ne ha la forza, perchè la Sardegna ottenga finalmente ciò che le spetta. E con questo ho terminato. Mi auguro che nei vari Gruppi vi siano ancora uomini disposti a continuare la lotta intrapresa per ottenere che alla Sardegna venga riconosciuto il diritto di essere messa alla pari di tutte le altre regioni di Italia. (*Consensi a sinistra*).

PRESIDENTE. Poichè nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

III LEGISLATURA

CLXXXI SEDUTA

15 MAGGIO 1959

Si dia lettura degli ordini del giorno pervenuti alla Presidenza.

PIRASTU, *Segretario*:

Ordine del giorno Filigheddu-Asara-Sassu:

« Il Consiglio regionale della Sardegna, visti i Piani particolari della viabilità ed il Piano suppletivo ai piani stessi presentati al Consiglio dalla Giunta regionale, udite le dichiarazioni della Giunta stessa, approva i piani suddetti e passa all'ordine del giorno ».

Ordine del giorno Marras-Milia Francesco-Prevosto-Cois:

« Il Consiglio regionale della Sardegna, a conclusione del dibattito sui piani particolari della viabilità e sul piano suppletivo, li approva e impegna la Giunta regionale a svolgere l'opportuna azione politica perchè: 1) il contributo finanziario della Regione alla realizzazione di detti piani non superi l'8 per cento della spesa totale prevista in 10 miliardi; 2) il piano sia finanziato dallo Stato con un contributo straordinario sulla base dell'articolo 8 dello Statuto regionale, senza alcun pregiudizio dei finanziamenti previsti nel settore stradale in base all'articolo 13; 3) il finanziamento del piano non superi le quattro annualità. Considerato inoltre che la Sardegna, ultima fra tutte le regioni italiane per densità ed efficienza della rete stradale, ha fruito finora in modo inadeguato degli stanziamenti statali nel settore viario, invita la Giunta regionale a intervenire presso i competenti Ministeri perchè: 1) il dipartimento regionale dell'A.N.A.S. venga messo in condizioni di sviluppare e portare a termine nei tempi previsti tutto il programma di ammodernamento della rete stradale sarda con la piena utilizzazione dei 7.107 milioni previsti per detto programma, da attuarsi a valere sugli stanziamenti della legge 26 maggio 1955, numero 463; 2) la Sardegna venga inclusa per una quota corrispondente alle sue esigenze nello stanziamento dei 240 miliardi previsti dal piano Togni, attualmente in discussione al Parlamento, per il miglioramento e

l'incremento della rete stradale italiana. Rilevato poi che una parte delle strade incluse nei piani particolari sono recentemente passate alla gestione statale in seguito alla nuova classificazione disposta dalla legge 12 febbraio 1958, n. 126, invita l'Assessorato alla viabilità a presentare al più presto un piano suppletivo per sostituire le strade suddette con altre opportunamente scelte ».

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti, viabilità e turismo.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione sui piani della viabilità è stata ampia, profonda e circostanziata e penso sia doveroso dare atto a tutti i Gruppi del Consiglio della serietà con cui hanno affrontato anche questo problema. E' stata una discussione ampia che, forse, è andata anche al di là di quello che è l'oggetto specifico dei piani: in sostanza ha spaziato in tutto il settore della viabilità. Forse era inevitabile, ma certo non è stato un male; ci siamo così trovati tutti, Consiglio e Giunta, faccia a faccia con la realtà sarda in materia di strade. Le dimensioni di questo problema sono veramente notevoli; io non starò qui a rifare la storia delle nostre vicende passate, storia che è tutta punteggiata di ingiustizie operate ai danni della Sardegna, e non è possibile, caro amico e collega Frau, tentare riabilitazioni di sorta...

FRAU (P.N.M.). Mai fu perpetrata ai danni della Sardegna una ingiustizia più grave di quella derivata dalla legge Romita, onorevole Assessore.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Certo, strade e stradette ne abbiamo visto in Sardegna sin dalla nostra infanzia e, forse, erano sufficienti alla vita grama che allora conducevamo, forse erano anche troppe, ma bisogna domandarsi il perchè di quella vita. La Sardegna allora era considerata niente più che una colonia, total-

mente chiusa al grande sviluppo della civiltà moderna. (*Interruzioni*). E' stata proprio questa, onorevoli colleghi, proprio questa, purtroppo, la nostra realtà. Perciò, noi ci limitiamo... (*Interruzioni*). E' possibile fare una discussione utile e pacata? Si direbbe che quando si dicono verità, le interruzioni sono sempre frequenti. (*Interruzioni*).

Comunque, onorevoli colleghi, è un dato certo ed innegabile che dopo tante traversie, dopo tante sofferenze, dopo tante guerre, finalmente la Sardegna ha ritrovato in tutti i suoi figli, dei ceti popolari e di quelli intellettuali, la volontà di levarsi dalla difficile situazione in cui si trova.

FRAU (P.N.M.). Abbiamo ancora ben 60 mila disoccupati-

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Da quattro mesi a questa parte, persino l'onorevole Frau ha dovuto riconoscere che qualche cosa si è fatta in Sardegna: in dieci anni di autonomia l'Isola ha ottenuto quello che in cento anni di governo unitario nazionale non aveva mai avuto. Questo è un dato di fatto inconfutabile. (*Interruzioni dal settore monarchico*).

MURETTI (P.N.M.). E' la commemorazione del centenario dell'Unità d'Italia, questa! Quello che ha fatto il solo Ministro Boggino voi non l'avete fatto dal 1947 ad oggi! La Carlo Felice era più che sufficiente al traffico di allora!

PRESIDENTE. Onorevoli consiglieri, non interrompano, lascino parlare l'Assessore.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Il problema è stato puntualizzato in cifre veramente impressionanti. Io non intendo assolutamente ripeterle; sono state citate con molta autorità da tutte le parti e, purtroppo, sono esatte. Comunque serviranno a convincere il Governo che il problema della viabilità in Sardegna non può essere risolto dall'Amministrazione regionale — questo va detto subito — nè in parte nè interamente; è un problema fondamentale, un problema di ri-

nascita e dev'essere risolto, pertanto, tenendo presente il principio generale che — secondo noi — deve presiedere alla rinascita della Sardegna: finanziamento statale.

Qualcuno ha espresso giudizi non del tutto favorevoli circa i Piani in discussione; io debbo sinceramente dire che questo modesto lavoro della Regione Sarda ci riempie di soddisfazione, anche se il merito di averlo preparato non mi riguarda personalmente, in quanto lo trovai già pronto quando assunsi la direzione dell'Assessorato dei trasporti. Sono piani che, nella loro modestia, nella loro assenza di pretese miracolistiche e rivoluzionarie, fanno onore ai tecnici che, seguendo criteri organici e razionali, li hanno preparati. Non si può dire altrettanto — non credo di rivelare un'opinione che debba invece rimanere segreta — non si può dire altrettanto del Piano di rinascita che, appunto, manca di organicità ed è anche privo della base logica che dovrebbe fornire il rapporto fra la fondamentale accezione di Piano di sviluppo generale dell'Isola e il problema delle strade, la cui priorità è stata giustamente riconosciuta.

Nella stesura del Piano di rinascita si doveva cercare di armonizzare il futuro sviluppo della rete stradale e quello dell'intera economia isolana, mentre invece ci si è limitati a compilare un elenco dell'esistente e del da farsi. Il problema stradale rimane, così, fine a se stesso, completamente avulso dagli altri problemi fondamentali della nostra vita economica e sociale, quali quelli concernenti le miniere, i centri di irrigazione, i centri montani, le bonifiche, eccetera. Però nel Piano di rinascita, anche così come è oggi, vi è del buon materiale, che ben ordinato può consentire ottime realizzazioni. Questa Giunta, comunque, si propone di mettere la parola fine alle lungaggini ed incominciare finalmente a lavorare con impegno.

Il settore della viabilità è particolarmente confuso: basti pensare che ben nove sono gli enti interessati: la Provincia, il Ministero dei lavori pubblici, i Comuni, il Consorzio delle Bonifiche, l'A.N.A.S., la Regione, l'E.T.F.A.S., il Consorzio delle strade vicinali e la Cassa per il Mezzogiorno. Dunque un complesso di no-

ve enti — tralasciando l'Amministrazione militare, anch'essa interessata ad alcune strade — che finora, bisogna riconoscerlo, hanno lavorato o tentato di lavorare senza intese, senza alcun coordinamento, in modo tale che molto spesso si deve ricorrere a piani suppletivi perchè, per esempio, una strada la cui esecuzione è prevista in un piano, improvvisamente viene appaltata ed iniziata nell'ambito di un secondo piano, ed allora si deve correre ai ripari. Questo non è un serio sistema di lavoro. La Regione ha tentato di ottenere dal Ministero dei lavori pubblici l'autorizzazione a coordinare in Sardegna i lavori stradali; finora non l'ha ottenuta, ma assicuro il Consiglio che ripresenterò quella richiesta perchè ritengo sia l'unico mezzo per eliminare le disarmonie che inceppano il lavoro in questo campo così vitale. Abbiamo anche tentato di accordarci direttamente con i diversi enti: alcuni hanno favorito l'iniziativa della Regione, ma altri la hanno completamente ignorata. Io non sto qui ad indicarvi e gli uni e gli altri, vi dirò soltanto che con la Cassa per il Mezzogiorno si lavora in piena armonia, mentre questo non è possibile con quasi tutti i restanti enti.

A questo punto, onorevoli colleghi, vi voglio prospettare un altro aspetto del problema stradale, perchè possiate rendervi conto delle difficoltà che la Giunta regionale trova nel suo lavoro: oltre alla mancanza di coordinazione fra i diversi enti, della quale ho già detto, esiste disordine e inefficienza nei quadri degli stessi uffici tecnici. In altra sede ho già denunciato questa situazione e voglio ora insistere per dire finalmente una parola chiara e definitiva: bisogna che gli uffici tecnici provinciali, quelli del Genio Civile, quelli dei grossi Comuni e quelli della Regione siano messi in grado di lavorare sotto un'autorità comune, privati di quelle remore — consistenti talvolta in un vero e proprio sabotaggio — che ne impediscono l'efficiente lavoro.

Si è anche parlato della legge stralcio del Piano di rinascita, a proposito della quale bisogna dire che è nata male e che è stata da noi approvata, in buona fede, spinti dal desiderio di accelerare la realizzazione del Piano

stesso. Quella legge, che ebbe origine da un progetto presentato — salvo errore — dal Governo Segni, passò al Senato e venne approvata nella sua stesura originale che, in sostanza, autorizzava la spesa di sette miliardi di lire quale contributo dello Stato a favore della Regione Autonoma della Sardegna per l'attuazione di un primo stralcio del Piano di rinascita. In quella occasione, il senatore Trabucchi presentò una relazione veramente consolante per noi — dovremmo leggerla tutti — nella quale veniva riconosciuta la triste situazione della Sardegna in relazione alla viabilità. Sennonchè il Governo andò in crisi e il nuovo Gabinetto presentò alla Camera, anzichè la legge approvata dal Senato, una legge emendata che fu poi approvata il 27 marzo del 1957. Con gli emendamenti si è voluta legare la possibilità dell'esecuzione del primo stralcio del Piano di rinascita al preventivo versamento da parte della Regione di una quota corrispondente al 30 per cento della spesa totale, il che significava o che la Regione poteva versare la sua quota ed il Piano veniva attuato o che la Regione non la poteva versare ed allora il Piano si fermava. E questo, in verità, è accaduto.

Per quei principi di giustizia che in queste cose è necessario tener presenti, bisogna però dire che da parte della Commissione interessata non vi fu un'azione politica adeguata ad evitare questo danno: nessuno dei commissari vide i pericoli che quella legge comportava per la realizzazione del nostro Piano, se è vero che l'onorevole Polano e l'onorevole Nadia Spano si limitarono a lamentare l'assoluta insufficienza dei fondi stanziati. A questo si è limitata l'azione dei valorosi deputati sardi presenti in quella Commissione! Da ciò sono derivati tutti i nostri guai.

Certo, anche l'azione della Giunta regionale non è stata nè tempestiva nè adeguata se proprio in una sua delibera — che io ho già richiamato — si affermava la necessità che la Regione contribuisse, anche in piccola parte, alla realizzazione del Piano di rinascita. Da questo piccolo contributo si è passati poi inevitabilmente al contributo capestro del 30 per cento, che esclude completamente ogni possibi-

lità di esecuzione del Piano. Noi stiamo svolgendo un'attiva azione atta a modificare questa situazione: un'azione difficile perchè urta contro una precisa presa di posizione burocratica.

Io sostengo, d'altra parte, che esiste una possibile diversa interpretazione della legge in questione: quella cioè che, pur lasciando fermo il contributo del 30 per cento da parte della Regione, toglie ad essa la possibilità di determinare e di condizionare l'intervento statale. Appunto basandoci su questa interpretazione, noi stiamo svolgendo una energica azione a livello ministeriale per ottenere che sia dato ordine al Provveditorato ai lavori pubblici della Sardegna di provvedere agli appalti dei lavori eseguibili con le somme accantonate dallo Stato, indipendentemente dal versamento della nostra quota.

Questo è il nostro problema fondamentale ed occorre risolverlo con urgenza perchè ben tre miliardi e 300 milioni sono spendibili subito per la realizzazione di progetti ormai già pronti.

Noi speriamo di ottenere ciò che desideriamo attraverso due vie: l'una è quella di una proposta di variazione della legge stralcio, l'altra consiste nel chiedere che questa modifica venga, invece, apportata alla legge che autorizzerà il totale finanziamento del Piano di rinascita. Nel secondo caso, dal testo della legge dovrebbe risultare chiaro che anche i lavori compresi nella legge stralcio saranno finanziati con lo stesso sistema riservato ai restanti lavori previsti dal Piano di rinascita.

L'onorevole Prevosto ha chiesto notizie dei lavori già appaltati — è un suo diritto farlo per quanto ciò non sia pertinente con la materia che stiamo trattando — e lo accontento senz'altro. In sostanza sono stati appaltati lavori per un miliardo sui quattro stanziati; i lavori sono: strada Luogosanto - Arzachena per una spesa di 238 milioni, in Provincia di Sassari; strada-raccordo della statale 131 in Provincia di Cagliari per una spesa di 459 milioni; queste due Province, saggiamente, hanno adottato il criterio di finanziare soltanto, ma completamente, la realizzazione di due strade, le più ur-

genti, mentre la Provincia di Nuoro ha polverizzato la somma a sua disposizione nella costruzione di ben cinque strade: la Esterzili-Escalaplano, la Villagrande-Talana, la Sarule-Ottana, la Sindia-Giara e la Abbasanta-Cantoniera Oniferi.

Per la Luogosanto-Arzachena i lavori sono già iniziati, per la 131 avranno inizio fra breve. Nella Provincia di Nuoro si è già ultimato un lotto di lavori per la spesa di 40 milioni lungo la Esterzili-Escalaplano; per quanto riguarda tutte le altre strade sono in corso i rilievi di consegna. A proposito di questi ultimi, voglio farvi notare, onorevoli colleghi, quale intoppo essi costituiscano per la tempestiva realizzazione delle opere più urgenti: è inspiegabile ed insopportabile che, ottenuti i finanziamenti, eseguiti ed approvati i progetti debbano passare cinque-sei mesi, talvolta un anno e più, prima di poter iniziare i lavori a causa, appunto, di questi rilievi tecnici che altro non sono se non un completo rifacimento dei rilievi e dei progetti da parte del Provveditorato ai lavori pubblici. E' questo un controllo che inceppa e che comporta, molto spesso, la sospensione dei lavori, o della consegna di lavori; dev'essere, dunque, al più presto eliminato, e non sarà un'impresa facile in quanto si tratta di cambiare una *routine*, una mentalità ormai da tempo radicata. E' però assolutamente necessario farlo, chè altrimenti questa non sarà la Giunta della Rinascita, nè vedo quale altra Giunta potrebbe esserlo nel futuro.

E' stata sollevata un'altra questione molto importante: quella della manutenzione della nostra rete stradale. Questo argomento è stato trattato estesamente dall'onorevole Sotgiu. Sono perfettamente d'accordo con il consigliere comunista in quanto anche io mi chiedo se sia da persone veramente responsabili costruire strade per poi abbandonarle totalmente. Ma, purtroppo, questo accade perchè alla manutenzione, che dovrebbe essere fatta dalle Amministrazioni provinciali, dai Comuni e dall'A.N.A.S., per quanto riguarda le strade statali, in effetti soltanto quest'ultima vi provvede dato che gli altri enti non hanno a disposizione i mezzi

necessari. Io sono del parere che si debba costituire un ente destinato esclusivamente a provvedere alla manutenzione delle strade e colgo l'occasione per informarvi, onorevoli colleghi, che presto il Consiglio dovrà affrontare proprio questo argomento. Non abbiamo ancora formulato uno schema di legge preciso per la costituzione di questo ente — come io personalmente vorrei — o di un Consorzio fra Province e Regione, come si potrebbe anche fare. Penso, tuttavia, onorevole Del Rio, che non sia il caso di costituire un consorzio fra Comuni e Province, perchè si avrebbero assemblee con centinaia di rappresentanti, e quindi scarsamente efficienti. Come ho già detto, si dovrebbe cercare di costituire un ente, ma, non riuscendovi, si potrebbe ripiegare sul Consorzio fra Province e Regione, dove la Regione rappresenterebbe i Comuni e ne assorbirebbe totalmente gli oneri riguardanti, appunto, la manutenzione delle strade.

I piani in discussione, onorevoli colleghi, non riguardano la costruzione di nuove strade, ma la sistemazione di quelle vecchie, talune addirittura dell'età fenicia, e neanche di tutte poichè purtroppo molte sono state ancora una volta ignorate. D'altra parte va ricordato che non è in discussione il Piano di rinascita, ma una serie di piani di viabilità, che potranno e dovranno essere seguiti da altri organicamente collegati, in modo da esaurire totalmente il problema stradale. Naturalmente i piani in esame hanno le caratteristiche di piani particolari, onorevole Marras, e non sono possibili equivoci, nè interferenze, nè pericoli per la realizzazione del Piano di rinascita, anche perchè saranno finanziati, a norma dell'articolo 8 dello Statuto speciale, esclusivamente con ordinarie entrate di bilancio dell'Amministrazione regionale. Sicchè, lasciando da parte la vecchia questione sulla interpretazione della parola « contributo », contenuta nel già citato articolo, noi diciamo che la Regione, necessariamente, finanzia soltanto ciò che può e, per quanto riguarda i piani in discussione, poichè essi non prevedono la creazione di alcunchè di nuovo ma soltanto il mantenimento e il mi-

glioramento dell'esistente, il finanziamento dovrà avvenire con un adeguato contributo statale.

In definitiva noi sosteniamo che lo Stato dovrà finanziare totalmente questi piani in base alle indicazioni tecnico-finanziarie in essi contenute. Questa è la nostra tesi, onorevoli colleghi. Ripeto: finanziamento da parte dello Stato, anche perchè noi diamo il nostro concorso alla realizzazione dei piani con quel patrimonio di costosi progetti di cui qualcuno ha già parlato. Sarà una dura battaglia quella che dovremo condurre per ottenere il finanziamento in questione, ma la condurremo con la massima energia, come garantisce il nostro passato di decisione nei confronti del Governo centrale.

I tempi d'esecuzione, onorevole Marras — anche questo è un aspetto molto importante del problema — potrebbero essere fissati in quattro anni. Non mi sembra questo un periodo troppo lungo data l'importanza dei piani e l'entità dei finanziamenti che essi richiedono, tanto più che trattandosi di lavori di sistemazione, si opererebbe soltanto in alcuni periodi dell'anno, riducendo, in definitiva, i tempi di esecuzione da quattro anni a quattro buone stagioni.

Come ho già detto, questi piani non hanno alcuna interferenza col Piano di rinascita. Onorevole Frau, non esiste alcuna possibilità di equivocare in materia. Ad ogni modo noi non permetteremo certamente che si faccia passare per rinascita quella che è ordinaria manutenzione del nostro patrimonio stradale, nè che venga confuso con gli altri interventi diretti o indiretti dallo Stato, come osservava l'onorevole Marras, un finanziamento ordinario di piani particolari.

Sono stati chiesti in questa discussione chiarimenti anche sugli altri diversi stanziamenti statali: per esempio sul piano Togni. Posso senz'altro dire che a tutto il 1959, in relazione a questo piano, risultano assegnati alla Sardegna 1.293.700.000 lire su 10 miliardi previsti. Queste sono le notizie ultime che ho avuto.

MARRAS (P.C.I.). Dovevano essere sette i miliardi!

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Si tratta di un altro piano.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Riguardo al piano che prende nome anch'esso, dall'onorevole Togni, e al quale lei allude, onorevole Marras, noi attendiamo l'approvazione dei piani in discussione per svolgere poi l'azione più opportuna per ottenere il massimo possibile.

Qualche precisazione debbo anche all'onorevole Prevosto, circa la statizzazione di alcune strade. L'oratore comunista ha affacciato la possibilità che, verificandosi il caso che talune strade comprese nei piani in discussione passino allo Stato, vengano sostituite con altrettante strade di uguale importanza. Anche a questo proposito bisogna dire come stanno le cose, per non ingannarci a vicenda. Gli elenchi di strade provinciali da statizzare, sono stati approvati dalla Commissione competente del Ministero dei lavori pubblici, ma questa approvazione non comporta affatto la loro automatica statizzazione, che invece avverrà gradatamente, man mano che il Ministero competente avrà i fondi necessari. Io non so, quindi, se realizzeremo prima i nostri piani o se saranno prima statizzate certe strade. Ad ogni modo se si dovesse verificare la seconda eventualità le strade statizzate verrebbero, naturalmente, sostituite da altrettante strade non statali.

Vi sono ancora altri aspetti particolari del problema che hanno fornito spunti a diversi oratori. L'onorevole Piero Soggiu ha spezzato una lancia per la strada Pabillonis-stazione ferroviaria, proponendo, al riguardo, quasi una modifica dei piani; i piani devono, invece, a mio parere, rimanere immutati sia perchè, così come sono, costituiscono un insieme organico, sia perchè la strada che l'onorevole Soggiu vorrebbe inclusa in essi è già in via di sistemazione: è stata già progettata e approvata dal Comitato tecnico e sono già stati eseguiti lavori nel tratto Sardara-Santa Maria Is Acquas e si spera di poterla finanziare presto per tutta la sua lunghezza.

Un'attenzione particolare debbo dedicare alla

benevola requisitoria dell'onorevole Usai e ringraziarlo della possibilità che mi ha offerto di fare alcune precisazioni che possono essere utili a tutti. Intanto i piani riguardano sistemazioni di strade già esistenti e non costruzioni di strade nuove; perciò fra le osservazioni che l'onorevole Usai mi ha rivolto forse soltanto una è veramente fondata: quella che riguarda la strada Escalaplano-Perdasdefogu-Bivio Ulassai, la quale, d'altra parte, è stata trascurata prima di tutto per rimaner fedeli al principio generale che informa tutto il piano: quello di collegare strade asfaltate.

USAI (D.C.). Perciò le regioni che non hanno strade non ne avranno ancora.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Inoltre devo precisare che nel bacino di Ierzu è impegnata la Cassa per il Mezzogiorno, nei programmi della quale si aveva e si ha, oggi più che mai, la fiducia che quel tronco di strada venga inserito. Ma per il resto, l'onorevole Usai non si dovrebbe lamentare anche perchè nei piani in discussione, su un miliardo e 89 milioni destinati alle strade comunali della Provincia di Nuoro, ben 700 milioni riguardano le strade d'Ogliastra, le quali saranno così completamente sistemate. E anche per quanto riguarda le strade provinciali, nell'Ogliastra non ne dovrebbero rimaner molte da sistemare, una volta sistemata la Perdasdefogu-Escalaplano-bivio Ulassai. Inoltre, l'onorevole Usai ha parlato della strada Ortuabis-Aritzo-Tonara-Sa Codina, circa la quale posso dire che il tratto Aritzo-Belvi-bivio Desulo è già stato eseguito da noi; da Sa Codina al bivio di Desulo sono in corso di esecuzione i lavori a cura della Casmez; per il tratto Aritzo-Ortuabis è in corso di preparazione il progetto.

Per quanto poi riguarda le traverse interne, onorevole Usai, la situazione è altrettanto buona. Per esempio, le traverse di Triei, Urzulei, Talana, Elini, Esterzili ed Escalaplano saranno sistemate nell'ambito dei piani in discussione.

USAI (D.C.). L'ultima non è compresa nei piani...

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. E' compresa, perchè fa parte della strada Sant'Andrea Frius-Escalaplano-Orroli.

USAI (D.C.). Nel progetto non c'è; la strada, arrivata a Ballao, si ferma.

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. No, onorevole Usai, lei è stato tratto in errore dal limite di provincia.

Lei ha citato anche la strada che porta a Santa Maria di Navarra, per la quale posso dirle che è stato approvato il finanziamento e che presto sarà appaltata. Ancora: la Ulassai-Grotte è stata appaltata; lungo la Lanusei-Loceri-Barisardo, entro questo mese, saranno iniziati i lavori perchè abbiamo già incaricato della loro esecuzione una nuova ditta dopo aver rescisso il contratto con quella che l'ha preceduta; per la Genn'e Gresia-Ierzu in questa settimana ci sarà il sopralluogo della Casmez per il definitivo perfezionamento del progetto di un unico lotto di lavori per 300 milioni; l'Arbatax-Bellavista è già stata finanziata, mentre per la strada Belvedere al mare abbiamo il progetto in corso di esecuzione; la Barisardo-mare è stata, anch'essa, già finanziata. Lei vede, onorevole Usai, che cattivo trattamento nei riguardi dell'Ogliastra non ve n'è proprio stato, se pensiamo che il piano stralcio comprende anche la strada Villagrande-Talana e la strada Esterzili-Escalaplano per le quali noi abbiamo già fatto eseguire i progetti e stiamo cercando di ottenere il massimo degli stanziamenti.

Questo è tutto, onorevoli colleghi. Ho cercato di venire incontro nel miglior modo possibile alle vostre richieste e ai vostri desideri; vi assicuro che vi trovate dinanzi a un lavoro serio. Abbiamo ora bisogno del vostro conforto. Anzi, vorrei che il Consiglio approvasse un ordine del giorno sulla legge stralcio; vorrei cioè che fosse tutto il Consiglio a chiedere che i miliardi accantonati siano resi spendibili subito. Noi della Giunta gradiremmo un tale ordine del giorno che ci sarebbe di gran-

de aiuto nel lavoro che ci accingiamo a svolgere. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Per permettere ai rappresentanti dei vari Gruppi di formulare un ordine del giorno concordato, sospendo la discussione sui piani particolari della viabilità.

Continuazione della discussione congiunta e approvazione del disegno di legge: «Partecipazione della Regione al finanziamento del piano di sviluppo edilizio delle Università della Sardegna» (58); del disegno di legge: «Istituzione di una cattedra convenzionata di "coltivazioni arboree" presso la Facoltà di agraria dell'Università di Sassari» (59) e del disegno di legge: «Istituzione di una cattedra convenzionata di storia della Sardegna presso la Facoltà di lettere e filosofia dell'Università di Cagliari» (60).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la continuazione della discussione congiunta dei disegni di legge: «Partecipazione della Regione al finanziamento del piano di sviluppo edilizio delle Università della Sardegna»; «Istituzione di una cattedra convenzionata di "coltivazioni arboree" presso la Facoltà di agraria dell'Università di Sassari»; «Istituzione di una cattedra convenzionata di storia della Sardegna presso la Facoltà di lettere e filosofia della Università di Cagliari». Si dà inizio alla discussione degli articoli. Per prima va fatta la discussione degli articoli del disegno di legge numero 58. Si dia lettura dell'articolo 1.

ASARA, *Segretario*:

Art. 1

Al fine di consentire l'attuazione del piano di sviluppo edilizio delle Università della Sardegna, l'Amministrazione regionale è autorizzata a contribuire nelle spese per l'importo di lire un miliardo e 500.000.000.

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

(*E' approvato*).

III LEGISLATURA

CLXXXI SEDUTA

15 MAGGIO 1959

Si dia lettura dell'articolo 2.

ASARA, *Segretario*:

Art. 2

La somma di cui al precedente articolo 1 sarà destinata per lire 1.000.000.000 all'Università di Cagliari e per lire 500.000.000 all'Università di Sassari e distribuita in dieci annualità dell'importo rispettivamente di 100.000.000 per l'Università di Cagliari e di 50.000.000 per l'Università di Sassari, a cominciare dall'esercizio finanziario per l'anno 1959.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento aggiuntivo a firma Pisano - Spano - Zucca - Pazzaglia - Frau - Sotgiu Girolamo. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

« Modalità e forme di erogazione delle predette somme saranno determinate con apposita convenzione da stipularsi tra l'Amministrazione regionale e quelle delle Università di Cagliari e Sassari ».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare metto in votazione l'articolo 2. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Metto in votazione l'emendamento aggiuntivo all'articolo 2. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 3.

ASARA, *Segretario*:

Art. 3

Il versamento del contributo all'Amministrazione universitaria di Cagliari è subordinato alla stipulazione di una convenzione con la quale quell'Amministrazione si impegna a garantire: 1) la sistemazione dell'area del vecchio arsenale con la costruzione del complesso edi-

lizio progettato per gli Istituti d'antichità e d'arte; 2) la libera disponibilità all'Amministrazione regionale dei locali in progetto destinati a museo etnografico; 3) la libera disponibilità alle Soprintendenze alle antichità e ai monumenti e gallerie della Provincia di Cagliari dei locali in progetto destinati ai rispettivi uffici ed a sede dei musei e gallerie.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo a firma Pisano - Spano - Zucca - Pazzaglia - Frau - Sotgiu Girolamo. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

« Il versamento del contributo all'Amministrazione universitaria di Cagliari è subordinato all'inserimento nella convenzione di cui all'articolo 2 di clausole con le quali si impegna quell'Amministrazione a garantire: 1) la sistemazione dell'area del vecchio arsenale con la costruzione del complesso edilizio progettato per gli Istituti di antichità e d'arte; 2) la libera disponibilità dell'Amministrazione regionale dei locali in progetto destinati a museo etnografico; 3) la libera disponibilità alle Soprintendenze alle antichità e ai monumenti e gallerie della Provincia di Cagliari dei locali in progetto destinati ai rispettivi uffici e a sede dei musei e gallerie ».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare metto in votazione l'emendamento sostitutivo all'articolo 3. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 4.

ASARA, *Segretario*:

Art. 4

La spesa di cui all'articolo 2 farà carico annualmente ad apposito capitolo del bilancio regionale rubrica Assessorato pubblica istruzione, assistenza e beneficenza a partire dall'anno 1959 e a finire nell'anno 1968.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo a firma Covacivich-Stara. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« La spesa per l'attuazione della presente legge farà carico al cap. 66 *bis* dello stato di previsione della spesa del bilancio per l'esercizio 1959, di nuova istituzione, così denominato "Concorso della Regione al finanziamento del Piano di sviluppo edilizio delle Università della Sardegna" ed ai capitoli corrispondenti degli esercizi successivi fino al 1968. A favore di detto capitolo è stornata dal cap. 49, "Fondo speciale per fronteggiare oneri dipendenti da nuove disposizioni legislative" la somma di lire 150.000.000 ».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare metto in votazione l'emendamento sostitutivo all'articolo 4. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Passiamo ora alla discussione degli articoli del disegno di legge numero 59.

Si dia lettura dell'articolo 1.

ASARA, Segretario:

Art. 1

L'Amministrazione regionale è autorizzata a stipulare apposita convenzione con l'Amministrazione dell'Università di Sassari per la istituzione di un posto di ruolo per l'insegnamento della materia "coltivazioni arboree" presso la facoltà di agraria dell'Università stessa.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

ASARA, Segretario:

Art. 2

La convenzione avrà la durata di venti anni e s'intenderà prorogata per uguale periodo di tempo ove non sia denunciata da una delle parti contraenti almeno un anno prima della sua scadenza.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

ASARA, Segretario:

Art. 3

La spesa di lire 2.600.000 derivante nell'esercizio finanziario 1959 per l'attuazione della presente legge farà carico al capitolo 122 del bilancio 1958. Per gli esercizi successivi si provvederà con apposito stanziamento in sede di approvazione della legge del bilancio.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo a firma Covacivich-Stara. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« La spesa per l'attuazione della presente legge prevista fino a lire 3.600.000 farà carico al capitolo 128 dello stato di previsione della spesa del bilancio per l'esercizio 1959 ed a quelli corrispondenti dei bilanci successivi.

A favore di detto capitolo è stornata dal capitolo 49 la somma di lire 3.600.000 ».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto in votazione l'emendamento sostitutivo all'articolo 3. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Passiamo ora alla discussione degli articoli del disegno di legge n. 60.

Si dia lettura dell'articolo 1.

ASARA, Segretario:

Art. 1

L'Amministrazione regionale è autorizzata a stipulare apposita convenzione con l'Amministrazione dell'Università di Cagliari per la istituzione di un posto di ruolo per l'insegnamento di storia della Sardegna, presso la facoltà di lettere e filosofia dell'Università stessa.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

ASARA, Segretario:

Art. 2

La convenzione avrà la durata di anni venti e si intenderà prorogata per uguale periodo di tempo ove non sia denunciata da una delle parti contraenti almeno un anno prima della sua scadenza.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

ASARA, Segretario:

Art. 3

La spesa di lire 2.600.000 derivante nell'esercizio finanziario 1959 per l'attuazione della presente legge, farà carico al capitolo dello stato di previsione della spesa corrispondente al capitolo 122 del bilancio 1958. Per gli esercizi successivi si provvederà con apposito stanziamento in sede di approvazione della legge del bilancio.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo a firma Covacivich-Stara. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« La spesa per l'attuazione della presente legge, non superiore a lire 3.600.000, farà carico al capitolo 128 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1959 ed a quelli corrispondenti dei bilanci successivi.

A favore di detto capitolo è stornata dal capitolo 49 la somma di lire 3.600.000 ».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto in votazione l'emendamento sostitutivo all'articolo 3. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: « Partecipazione della Regione al finanziamento del piano di sviluppo edilizio delle Università della Sardegna ».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	48
votanti	47
maggioranza	24
favorevoli	40
contrari	7
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Abis - Amicarelli - Asara - Asquer - Bernard - Borghero - Brotzu - Cadeddu - Cara - Cardia - Castaldi - Cherchi - Cincotti - Cingolani - Cois - Colia - Contu - Corona Loddo Claudia - Corrias - Costa - Covacivich - Del Rio - De Martis - Dettori - Filigheddu - Floris - Frau - Giua - Lay - Lonzu - Macis Elodia - Marras - Masia - Milia Francesco - Muretti - Nioi - Pazzaglia - Pirastu - Pisano - Prevosto - Sanna - Sassu - Serra - Sotgiu Girolamo - Spano - Stara - Zucca.

Si sono astenuti: Presidente Cerioni).

III LEGISLATURA

CLXXXI SEDUTA

15 MAGGIO 1959

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: « Istituzione di una cattedra convenzionata di "coltivazioni arboree" presso la facoltà di agraria dell'Università di Sassari ».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	46
votanti	45
maggioranza	23
favorevoli	36
contrari	9
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Abis - Amicarelli - Asara - Asquer - Borghero - Brotzu - Cadeddu - Cara - Cardia - Castaldi - Cherchi - Cincotti - Cingolani - Cois - Colia - Contu - Corona Loddo Claudia - Corrias - Costa - Del Rio - De Martis - Dettori - Filigheddu - Floris - Frau - Giua - Lay - Lonzu - Macis Elodia - Marras - Masia - Milia Francesco - Muretti - Nioi - Pirastu - Pisano - Prevosto - Sanna - Sassu - Serra - Sotgiu Girolamo - Spano - Stara - Usai - Zucca.

Si sono astenuti: Presidente Cerioni).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: « Istituzione di una cattedra convenzionata di storia della Sardegna presso la facoltà di lettere e filosofia dell'Università di Cagliari ».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti	46
votanti	45
maggioranza	23
favorevoli	33

contrari	12
astenuti	1

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Abis - Amicarelli - Asara - Asquer - Borghero - Brotzu - Cadeddu - Cara - Cardia - Castaldi - Cherchi - Cincotti - Cingolani - Cois - Colia - Contu - Corona Loddo Claudia - Corrias - Costa - Del Rio - De Martis - Dettori - Filigheddu - Floris - Frau - Giua - Lay - Lonzu - Macis Elodia - Marras - Masia - Milia Francesco - Muretti - Nioi - Pirastu - Pisano - Prevosto - Sanna - Sassu - Serra - Sotgiu Girolamo - Spano - Stara - Usai - Zucca.

Si sono astenuti: Presidente Cerioni).

Ripresa della discussione sui piani particolari della viabilità.

PRESIDENTE. E' giunto alla Presidenza un ordine del giorno concordato a firma degli onorevoli Marras - Macis Elodia - Lonzu - Frau - Cingolani - Milia Francesco - Soggiu Piero. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Il Consiglio regionale, a conclusione del dibattito sui piani particolari della viabilità e sul piano suppletivo li approva e impegna la Giunta regionale a svolgere l'opportuna azione politica perchè: 1) il piano venga attuato a totale carico dello Stato con un contributo straordinario sulla base dell'articolo 8 dello Statuto regionale, senza alcun pregiudizio dei finanziamenti previsti nel settore stradale in base all'articolo 13; 2) il finanziamento del piano non superi le quattro annualità. Considerato inoltre che la Sardegna, ultima fra tutte le regioni italiane per densità ed efficienza della rete stradale, ha fruito finora in modo inadeguato degli stanziamenti statali nel settore viario; invita la Giunta regionale ad intervenire presso i competenti Ministeri perchè: 1) il Dipartimento regionale dell'A.N.A.S. venga messo in condizioni di sviluppare e portare a termine nei tempi previsti il programma di

ammodernamento della rete statale sarda con la piena utilizzazione dei 7107 milioni previsti per detto programma da attuarsi a valere sugli stanziamenti della legge 26 maggio 1955, numero 463; 2) la Sardegna venga inclusa per una quota corrispondente alle sue esigenze nello stanziamento dei 240 miliardi previsti dal piano Togni, attualmente in discussione al Parlamento, per il miglioramento e l'incremento della rete stradale italiana; 3) prosegua la sua azione presso il Governo centrale onde ottenere che i 7 miliardi già stanziati con legge 14 luglio 1957, siano immediatamente utilizzati indipendentemente dal contributo della Regione. Rilevato poi che una parte delle strade incluse nei piani particolari sono passate alla gestione statale in seguito alla classificazione disposta dalla legge 12 febbraio 1958, n. 126; invita l'Assessorato alla viabilità a presentare al più presto un piano suppletivo per sostituire le strade suddette con altre opportunamente scelte ».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto in votazione questo ordine del giorno. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Ricordo agli onorevoli consiglieri che mercoledì 27 corrente alle ore 11 in questa stessa aula verrà celebrato il decimo anniversario dell'insediamento del primo Consiglio regionale della Sardegna.

I lavori del Consiglio proseguiranno il 9 giugno alle ore 17 e 30.

La seduta è tolta alle ore 13 e 40.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1959