

SANJUST. Allorchè ebbi l'onore di ordinare la mostra del Ministero dei lavori pubblici all'Esposizione internazionale di Milano nel 1906, d'accordo con alcuni colleghi facevo compilare un riassunto delle spese fatte dalla proclamazione del Regno d'Italia, dal 1861 fino al 1906, a carico del bilancio dei lavori pubblici. La somma totale ascendeva a 5 miliardi e 300 milioni, e questa medesima somma, aggiornata più tardi per l'Esposizione internazionale di Torino del 1910, formava l'ingente cifra di 5,876 milioni.

Una parte notevole di queste spese si riferisce alla mia isola, alla Sardegna, ed io verrò successivamente esaminando i lavori fatti in Sardegna nelle diverse branche del servizio, per accennare come essi si possano completare nell'interesse della cosa pubblica.

Comincio con la « Strada Nazionale ». Come è noto, la Sardegna ha una rete stradale nazionale di 350 chilometri circa in provincia di Cagliari, di 650 circa in provincia di Sassari; in totale un migliaio di chilometri che non sono altro se non il residuo di una rete più vasta di circa duemila e più chilometri, costruita in base ad una legge speciale emanata nel 1862 prima della legge organica del 1865.

Dico che sono residui, perchè a misura che si sono costruite le ferrovie, diversi tronchi nazionali sono divenuti provinciali; e bisogna pur troppo dichiarare che il reparto attuale fra strade nazionali e provinciali è qualche cosa che si avvicina al mostruoso.

Onorevole ministro, io posso citarle un esempio. La strada centrale da Siliqua presso Iglesias fino al confine della provincia, presso Sorgono, della lunghezza di circa 200 chilometri, ha il primo tratto Siliqua-Tanca-Garau nazionale, poi il tratto susseguente Tanca-Garau-Villamar provinciale, indi Villamar-Nurallao nazionale, poi Nurallao-Sorgono provinciale, e poi il tratto Sorgono-Confini nazionale!

Immaginiamo le perdite di tempo dei funzionari delle due amministrazioni, che s'inseguono in carrozza per le loro incombenze, facendo un doppio lavoro sopra un campo così ristretto. Questo è un esempio, ma si può estendere a tutto il resto della rete.

Appunto per questo, or sono quindici anni circa, si fece una proposta di revisione di classifica, proposta di revisione che sarebbe utile per tutta l'Italia, in quanto

che il fenomeno che ho accennato per la Sardegna, si manifesta anche altrove per il passaggio dei tronchi, paralleli alle ferrovie, da nazionali a provinciali.

Così che il carattere che la legge vorrebbe dare alla nazionalità delle strade molte volte più non si riscontra nelle strade stesse. Fu adunque proposta per la Sardegna una nuova classifica che avrebbe dato la nazionalità a tutta la strada litorale ed ai piccoli tronchi da questa ai porti principali, il che conferirebbe anche una importanza strategica a questa nuova rete nazionale, che avrebbe presso a poco la stessa estensione dell'attuale.

Orbene, questa proposta, per ragioni burocratiche od amministrative, non è andata avanti. Se potesse essere attuata, noi avremmo un complemento in provincia di Sassari, quello stesso, a cui ha accennato ieri il collega Pala, da Terranova a Golfo Aranci ed al porto di Arzachena, che farebbe risparmiare la enorme spesa del servizio marittimo attuale col piroscampo per Maddalena; avremmo un altro nuovo tronco da Quarto a Villasimius e Muravera che risolverebbe il problema della viabilità per una regione importantissima della provincia di Cagliari. Ora io prego l'onorevole ministro di volersi occupare di questo problema per tutto quanto il Regno; inquantochè, risolvendolo, si risolverà una questione spinosa ed annosa, che presenta non poche difficoltà, ma che avrà per effetto una diminuzione di spesa con uguale efficacia di servizio.

Lascio le strade e passo ai « Porti marittimi ».

Io ho veduto costruire dal 1878 ad oggi in Sardegna il porto di Cagliari, il porto di Arbatax e Tortolì, di cui si è occupato molto opportunamente or sono pochi giorni il collega Scano, il porto di Bosa, il porto di Terranova, l'approdo di Golfo Aranci, il porto di Torres; si è lavorato a Carloforte e si lavora ad Alghero. Il totale di questi lavori ammonta a parecchi milioni, ed io voglio ammettere che siano stati tutti spesi bene.

Ma, domando: si tiene conto nei nuovi appalti delle esigenze vere del pubblico servizio nel dare la precedenza piuttosto ad un'opera, che ad un'altra?

È questa la mia domanda non solo per la Sardegna, ma per tutta l'esecuzione della legge Gianturco.

Ciò che hanno detto i precedenti oratori, e, specialmente, gli ultimi, onorevoli Pala e Di Palma, confermerebbe il mio timore,