

CXIX SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

GIOVEDÌ 21 OTTOBRE 1954Presidenza del Presidente **CORRIAS EFISIO**

indi

del Vicepresidente **ASQUER**

indi

del Presidente **CORRIAS EFISIO****INDICE**

Disegno di legge: « Contributi per opere di trasformazione fondiaria finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno », (46) (Continuazione della discussione):

FRAU	2253
PASOLINI	2255-2260
ZUCCA	2258-2259
CAPUT	2253
TORRENTE	2259-2267-2268-2269
DERIU	2261
MEDDA, relatore	2264-2267
SPANO	2265
CASU, Assessore all'agricoltura e foreste	2265-2266
AZZENA	2267
Interrogazioni (Annunzio)	2253

Pag.

« Interrogazione Gardu, con richiesta di risposta scritta, concernente il caseggiato scolastico di Galtelli ». (281)

« Interrogazione Gardu, con richiesta di risposta scritta, concernente la ricostruzione di un lotto di case minime nel Comune di Oliena ». (282)

Continuazione della discussione del disegno di legge: « Contributi per opere di trasformazione fondiaria finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno ». (46)

PRESIDENTE. Continua la discussione generale del disegno di legge numero 46: « Contributi per opere di trasformazione fondiaria finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno ».

E' iscritto a parlare l'onorevole Frau. Ne ha facoltà.

La seduta è aperta alle ore 11 e 30.

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

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BERNARD, Segretario:

« Interrogazione Fiori, con richiesta di risposta scritta, concernente il prolungamento della Sassari-Stintino fino alla spiaggia della Pelosa ». (280)

FRAU. Onorevole Presidente, onorevoli consiglieri, senza dubbio il problema in discussione presenta il carattere della massima importanza e della massima urgenza. La soluzione di questo problema, infatti, non avrebbe soltanto dei riflessi economici, come è detto nella relazione, ma avrebbe anche dei riflessi economico-sociali e, in definitiva, umani. Non si tratta soltanto di avvicinare le campagne fra di loro e all'abitato, per consentire una più facile immisione dei prodotti dell'agricoltura nei mercati di consumo e l'accesso di un maggior numero di lavoratori alle campagne; non si tratta, cioè, soltanto di un problema economico, ma,

ripeto, anche e soprattutto di un problema sociale e umano. Ed è proprio sotto questi due aspetti che noi esaminiamo e, direi, sentiamo questo problema.

E' problema umano, perchè la strada serve a portare la civiltà, la vita a quelle famiglie che hanno ritenuto di dover stabilire la loro dimora nelle campagne, seguendo il gregge nelle terre spesso, troppo spesso, avare di raccolto. Un economista tedesco era solito affermare che il progresso, la civiltà, la vita di un popolo si fonda sulla consistenza e sull'ampiezza della rete stradale, e che i Governi dei Paesi civili dovrebbero raccomandare a coloro che si stabiliscono nei campi di costruire la casa ai margini della strada. La strada — come bene osserva l'economista tedesco — porterà nella casa del contadino una possibilità non solo di vita, ma anche di benessere. Se la casa del contadino sarà vicina alla strada, potrà essere facilmente raggiunta dal medico, dalla levatrice e dal veterinario. Il contadino potrà ricevere la posta tutti i giorni e tenersi in contatto continuo con il resto del consorzio umano. Queste mie osservazioni vorrebbero avere il carattere di una raccomandazione; e vorrei che fossero tenute nella dovuta considerazione.

Noi abbiamo sempre lamentato il totale isolamento della nostra regione, in tutte le epoche storiche. Il Lamarmora, per esempio, nel suo « Viaggio in Sardegna », scritto intorno al 1840, ci dice che l'isolamento, in Sardegna, era quasi completo. Ma, da alcune statistiche che io ho potuto consultare, risulta che nel 1910 la Sardegna aveva una rete di strade nazionali di 1.026 chilometri, contro una rete di strade nazionali nella Penisola di 8.304 chilometri; eravamo invece, e lo siamo tuttora, molto poveri di strade vicinali e di strade comunali: infatti, intorno al 1910, in Sardegna avevamo solamente 4.572 chilometri di strade vicinali e comunali, mentre la Penisola era attraversata da circa 150.000 chilometri di strade vicinali e comunali. Dal 1910 ad oggi si sono fatti progressi, che però, naturalmente, non sono quelli che erano nelle aspettative di tutti e che erano richiesti dalle necessità dell'Isola. Dai 4.500 chilometri del 1910 le strade vicinali e comunali

sono passate in Sardegna ai 20.000 chilometri di oggi. Come vedete, non si tratta di un passo in avanti molto grande, perchè, in pratica, in Sardegna ogni anno, dal 1910 ad oggi, sono stati costruiti appena 300 chilometri di nuove strade vicinali e comunali.

Le condizioni delle strade vicinali e comunali sono arcinote; sono condizioni di quasi completo abbandono. Si tratta di strade che è quasi impossibile percorrere persino col carro trainato da buoi, e che non sono transitabili per alcuni mesi dell'anno. Vi sono infatti intere zone che nei mesi invernali rimangono isolate: l'ingrossamento di un fiume, di un torrente basta ad isolare intere zone; ed è facile immaginare le conseguenze di una tale situazione, la disperazione e l'esasperazione delle famiglie che restano per mesi tagliate fuori dal resto del mondo.

L'importanza e l'urgenza del disegno di legge sono evidenti. Dalla relazione risulta che esiste la possibilità di avvalersi delle provvidenze statali per « realizzare il ripristino dell'intera rete delle strade rurali col contributo concesso nella misura del 92 per cento della spesa. Alla Regione autonoma della Sardegna rimarrebbe l'onere modesto della differenza da coprire per realizzare l'opera ». Sembrerebbe — stando alla relazione — che il problema sia già avviato a buona soluzione. Ma noi ci domandiamo se voi (*Rivolto alla Giunta*) non pecchiate di eccessiva ingenuità, se voi non esageriate quando affermate che entro dieci anni, addirittura, il problema sarà completamente risolto.

A questo proposito, poichè non m'interessa l'intervento della Regione — che sarà, come voi giustamente dite, molto modesto —, ma m'interessa e preoccupa l'intervento della Cassa per il Mezzogiorno, io vorrei una risposta precisa ad alcune domande. Vorrei sapere, innanzitutto, se la Cassa per il Mezzogiorno vi ha chiesto un programma di opere relative alle strade vicinali; quando ve l'ha chiesto; e se siete certi che la somma di circa sette miliardi promessa dalla Cassa sarà effettivamente concessa. Vorrei inoltre sapere in quale modo verranno reperiti dalla Cassa per il Mezzogiorno questi sette miliardi, perchè io mi preoccupo della even-

II LEGISLATURA

CXIX SEDUTA

21 OTTOBRE 1954

tualità che essi vengano attinti da qualche altro capitolo destinato anche esso ad opere da eseguire in Sardegna. Naturalmente sarò felice di constatare che si tratta di una mia supposizione, di una mia preoccupazione eccessiva. Vorrei anche sapere se la erogazione dei sette miliardi sarà effettuata in diversi esercizi ed esattamente in quanti, e quale sarà la cifra che verrà erogata per il primo esercizio.

Quando avremo avuto una risposta a tutte queste domande, e quando saranno stati chiariti questi nostri dubbi, saremo meno scettici di quanto ha dimostrato di essere ieri l'onorevole Zucca. Noi siamo scettici, perchè sono scettici anche i nostri contadini e i proprietari terrieri della Sardegna.

Quando teniamo presente che la relazione, per il completamento di tutta la rete delle strade rurali, sottolinea la necessità di costruire 20.000 chilometri di tali strade, con una spesa che dovrebbe aggirarsi intorno alla cifra di 40 miliardi, noi non possiamo fare a meno di chiederci se voi, davvero, non pecchiate di ingenuità. Noi comprendiamo il vostro attaccamento alla nostra terra; comprendiamo che questo attaccamento può anche portarvi all'euforia. Voi, forse, vi commuovete pensando alla realizzazione di tutte queste opere; ci commuoviamo anche noi dinanzi a questa prospettiva, ma vorremmo che non fosse un sogno. Voi prevedete la spesa di due milioni circa per la costruzione di un chilometro di strada vicinale. Sette miliardi sono, quindi, sufficienti per costruire solo un sesto delle strade vicinali di cui abbiamo bisogno.

Stando così le cose, noi dobbiamo sapere se voi ritenete veramente di poter risolvere il problema in dieci anni. Si possono fare tutte le previsioni ma noi ameremmo prevedere le cose certe. Se la cifra sulla quale si può contare è soltanto quella di sette miliardi, diluiti in tre o quattro o forse cinque esercizi, noi vorremmo sapere sulla base di quali elementi voi ritenete che altri stanziamenti verranno erogati in misura tale da consentire la soluzione del problema in dieci anni.

Onorevoli colleghi che fate parte della Giunta, a me pare che il vostro linguaggio, quando a Roma esponete i problemi della nostra Isola,

debba essere diverso. La vostra responsabilità è estremamente grave: il popolo sardo non vi chiede e non vi chiederà di illustrare tutto ciò che avrete fatto con l'intenzione di conseguire determinati risultati; voi dovrete, invece, rendere conto al popolo sardo di quanto avrete saputo ottenere in ordine al riconoscimento dei suoi sacrosanti diritti. A me pare che anche voi, nel presentare questo disegno di legge, non abbiate la ferma convinzione che esso possa commuovere e interessare alla totale soluzione del problema la Cassa per il Mezzogiorno, che appare poco sensibile ai nostri problemi e alle nostre sollecitazioni; anzi direi che oggi essa appare meno sensibile di ieri. A me pare che, nella ridda di spese aggiuntive o sostitutive, straordinarie od ordinarie, la Cassa per il Mezzogiorno si prenda gioco di noi, in un certo senso. Noi vorremmo, perciò, che l'azione che voi svolgete a Roma fosse condotta e sostenuta con la massima energia; che non si parlasse più di possibilità, ma di certezza; e che voi indicaste esattamente al Governo centrale quali sono i suoi doveri nei confronti della Sardegna.

Noi non siamo contrari a questo disegno di legge, perchè ci rendiamo conto che esso servirà ad iniziare un'opera colossale e decisiva per la nostra economia, quantunque si limiti a sfiorare, timidamente, un grande problema della nostra Isola. Saremo sempre favorevoli a tutti i tentativi di impostare, per risolverli, i nostri problemi. (*Approvazioni a destra*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ASQUER.

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

PASOLINI. Onorevole Presidente, signori consiglieri, ho chiesto la parola per rispondere brevemente all'onorevole Zucca il quale, nella seduta di ieri sera, forse per aver dovuto improvvisare il suo intervento a causa della anticipata discussione del disegno di legge numero 46, ci ha offerto — sul problema della viabilità minore in Sardegna — una ricostruzione, direi storicistica; cioè una ricostruzione esclusivamente soggettiva. A fondamento di questa sua ricostruzione soggettiva l'onorevole Zucca

II LEGISLATURA

CXIX SEDUTA

21 OTTOBRE 1954

ha posto questa premessa: che le varie Giunte regionali susseguitesì in quest'aula dal 1950 ad oggi, nonchè i vari titolari dell'Assessorato all'agricoltura, non hanno svolto una politica univoca e coerente sul problema della viabilità minore. La dimostrazione di questa premessa logica egli l'ha ritrovata nel fatto che solo oggi — a distanza di un quadriennio — il disegno di legge relativo alla viabilità rurale viene presentato al Consiglio regionale per la sua approvazione. E trattasi inoltre di una legge non risolutiva, ma di una leggina che — secondo l'onorevole Zucca — sfiora appena il problema della viabilità minore nell'Isola.

Il mio amico avvocato Nino Campus — che ha molta competenza in materia giuridica — potrebbe, a questo punto, constatare che si tratta di falso in atto pubblico, poichè tutti i documenti dimostrano il contrario. E valga il vero: il problema della viabilità minore fu impostato dall'Assessore Casu nel 1950 e, nello stesso periodo, il relativo disegno di legge fu discusso dai Gruppi di maggioranza democristiana e sardista e regolarmente presentato alla quarta Commissione permanente dell'agricoltura per la discussione e l'approvazione. Inoltre, molta parte di responsabilità, per il ritardo con il quale il disegno di legge è pervenuto al Consiglio, grava sulla quarta Commissione permanente (della quale fa parte, in qualità di vicesegretario, anche l'onorevole Zucca) per le interminabili discussioni svoltesi nel suo seno. Ad ogni modo, in sede di Commissione, tutti i Gruppi politici furono d'accordo nel ritenere e constatare che la risoluzione del problema della viabilità minore in Sardegna doveva considerarsi come la premessa necessaria ed indispensabile per la rinascita economico-sociale dell'Isola e per la sua evoluzione rurale.

Non riesco quindi a comprendere la meraviglia che ha esternato l'onorevole Zucca nel sentire il discorso dell'onorevole Cadeddu, il quale — nel suo intervento — ha semplicemente enunciato questo principio unanimemente accettato.

In realtà, se si vuole ricostruire il processo storico attraverso il quale è passato questo disegno di legge — e se si vuol essere oggettivi nella ricostruzione —, si deve riconoscere che il

ritardo col quale il Consiglio regionale discute il problema della viabilità minore è dovuto a ragioni esclusivamente reali, che erano e sono nelle cose, in quanto si tratta di uno dei più complessi problemi che l'Amministrazione regionale ha dovuto studiare e risolvere.

Il problema della viabilità minore è, infatti, complesso, sia dal punto di vista finanziario ed economico, che sotto il profilo giuridico: e sono proprio lo studio di questi problemi e la ricerca su di essi di un accordo che hanno oggettivamente ritardato la presentazione del relativo disegno di legge.

La divergenza tra i vari Assessori, quindi, e la non univocità della politica delle Giunte non sussistono in linea di fatto; *ad abundantiam* rilevo che questo disegno di legge proposto dall'onorevole Casu con una Giunta democristiano-sardista, è stato presentato per l'approvazione in Consiglio dall'onorevole Costa, Assessore democristiano in una Giunta monocolora. Quindi, tra le varie Giunte regionali non ci fu assolutamente nessun contrasto sul problema della viabilità minore; in ogni caso, le divergenze furono esclusivamente di metodo, ma non di sostanza.

Che il problema della viabilità minore in Sardegna sia un problema complesso, mi pare che non abbia necessità di una lunga dimostrazione: è perciò sufficiente accennare ai principali problemi che ne scaturiscono.

Il primo problema che preoccupò la Giunta regionale e la quarta Commissione permanente fu quello della definizione della viabilità minore, delle così dette strade vicinali o comunali o rurali o strade di penetrazione agraria. Questo problema che, ad un affrettato esame, potrebbe sembrare puramente formalistico, in effetti non lo è, perchè la definizione e classificazione delle strade vicinali influiscono direttamente, non solo sulla formulazione dei piani relativi alla viabilità minore, ma anche sui finanziamenti, giacchè solo per le strade che sono definite e classificate rurali è possibile chiedere il contributo del 92 per cento previsto dalle leggi dello Stato.

C'è voluto, quindi, da parte dell'Assessorato all'agricoltura, un lungo studio e molto amore

per poter definire e classificare tutte queste strade vicinali che si estendono attraverso l'Isola per oltre 20.000 chilometri. Ed un'eco di questo grave problema si trova nella relazione che accompagna il disegno di legge, là dove si dice « si tratta di circa 20.000 chilometri di strade propriamente rurali, comunemente classificate comunali o vicinali, senza che, nella maggior parte dei casi, si possa stabilire la ragione della classifica nell'una o nell'altra categoria ».

L'altra grave questione connessa alla viabilità minore e che ha interessato non solo la Giunta regionale e la quarta Commissione, ma anche tutti i Comuni ed i tecnici dell'Isola, è quella tecnica relativa alla costruzione delle strade vicinali. Si debbono cioè nell'interesse della economia agraria costruire strade di tre metri di larghezza, ovvero di quattro, oppure di cinque? La discussione fu al riguardo lunghissima, essendo i pareri — come in tutte le cose umane — discordi, anche perchè la risoluzione di questo problema tecnico incide, evidentemente, in modo grave sui finanziamenti relativi. Oggi — dopo lunghe trattative — la Cassa per il Mezzogiorno ha accettato il principio della costruzione di strade sia di tre metri sia di cinque, secondo le categorie dei Comuni classificabili o no come montani. Ed è di tutta evidenza come la risoluzione di questo problema abbia notevolmente ritardato la elaborazione e la presentazione dei relativi piani; ma due di essi l'Assessorato all'agricoltura ha regolarmente presentato e depositato presso la Cassa per il Mezzogiorno; due piani che importano un complesso di circa tre miliardi di lavori, e che la Cassa ha regolarmente approvato (non ricordo adesso con precisione se entrambi, ma uno è stato certamente approvato ed è pronto per la esecuzione).

Altra difficoltà oggettiva — ed anch'essa grave — che la Giunta regionale ha dovuto affrontare e risolvere era costituita dal problema di ambiente relativo alla costituzione dei Consorzi, indispensabili per l'attuazione della legge stessa. Vincere, infatti, la neghittosità e l'ostilità dei Comuni e dei proprietari interessati non fu opera agevole, giacchè non basta-

va sancire — come è sancito nel disegno di legge — il principio della obbligatorietà, ma era anche necessario creare quel clima indispensabile — con lunga opera di persuasione — affinché questi Consorzi potessero operare bene. E questo è un indubbio merito dell'Assessorato all'agricoltura.

Per valutare adeguatamente le difficoltà che si sono dovute superare, è sufficiente che l'onorevole Consiglio ricordi come la legge relativa alla viabilità minore in Italia sia il decreto legislativo del 1 settembre 1918, il quale — malgrado le notevoli provvidenze in esso sancite — ha trovato, nella Penisola e in Sardegna, scarsissima applicazione a causa della ostilità e neghittosità dei Comuni e dei proprietari interessati.

Fu, inoltre, necessario risolvere il problema principale: quello del finanziamento. Poichè era chiaro che la Regione Autonoma della Sardegna non poteva assumersi l'onere della costruzione o del riattamento dei 20.000 chilometri di strade, data la ristrettezza del suo bilancio, fu invocato l'intervento della Cassa per il Mezzogiorno; e l'Assessore all'agricoltura nel prosieguo della discussione potrà precisare — servendosi della documentazione ufficiale — come la Cassa per il Mezzogiorno si sia regolarmente impegnata a finanziare il piano generale della viabilità minore per la Sardegna, disponendo il relativo primo stanziamento di sette miliardi. I sette miliardi ci sono e sussiste il relativo impegno della Cassa per il Mezzogiorno, e tutte le diffidenze, sia da parte dell'estrema sinistra, sia da parte dell'onorevole Frau, cadranno allorchè l'Assessore leggerà la lettera del Presidente della Cassa per il Mezzogiorno.

Le Giunte regionali susseguitesi dal 1950 ad oggi hanno, per quanto riguarda il problema della viabilità minore in Sardegna, seguito una politica univoca, coerente e concreta, realizzando quello che era possibile realizzare nell'attuale situazione politica.

Sostengono inoltre l'onorevole Zucca e l'onorevole Frau che il disegno di legge in discussione non risolverebbe l'intero problema della viabilità minore. Anche questa è una critica priva di ogni fondamento. Vorrei infatti sa-

pere quando mai, sia da parte della Giunta regionale, sia da parte del Gruppo di maggioranza, è stato affermato il contrario. La relazione della Giunta dice testualmente: « Le strade da ripristinare verranno comprese in un piano generale, dove risulteranno inquadrare secondo un ordine cronologico compilato in base all'urgenza ed alla importanza delle opere. In un decennio si prevede di poter ripristinare l'intera rete di importanza agraria dell'Isola ».

In un decennio — signori consiglieri — non in un giorno, nè in un anno e non solo con questa legge, ma con tutte le altre leggi e con tutti gli altri finanziamenti che saranno necessari.

Ma, precisato questo punto, è necessario che da tutti venga riconosciuta la verità, e cioè che questa legge segna l'inizio, segna l'avvio per la risoluzione del fondamentale problema della viabilità minore. D'altronde, anche se avessimo ottenuto in un solo esercizio finanziario i 40 o 50 miliardi necessari per la costruzione dei 20.000 chilometri di strade rurali in Sardegna — prescindendo dal fatto che il bilancio regionale non potrebbe sopportare l'onere dell'8 per cento su 50 miliardi —, vorrei conoscere dall'onorevole Zucca ove si sarebbero potuti trovare sia le imprese che i lavoratori necessari per attuare — in un solo esercizio — un piano di questa ampiezza.

ZUCCA. Ma nessuno lo sostiene; lei combatte contro i mulini a vento.

PASOLINI. Lo ha sostenuto lei ieri. Ho preso esatti appunti sul suo intervento: e, se sto combattendo contro mulini a vento, la colpa non è mia. La verità è che lei ha offerto al Consiglio una ricostruzione fantastica del problema della viabilità minore nell'Isola, ed è soprattutto per questa ragione che ho preso la parola.

Un altro problema sul quale si è lungamente soffermato l'onorevole Zucca è quello della manutenzione. Ha detto il collega Zucca: « Voi affidate la manutenzione proprio a coloro, privati e Comuni, che non hanno mai saputo o voluto provvedere alla manutenzione

delle strade rurali e vicinali ».

Prescindiamo innanzi tutto dal problema giuridico: lei sa benissimo, onorevole Zucca, che gli articoli 3 e 4 dello Statuto speciale sanciscono, come limite invalicabile dalla nostra competenza legislativa, il rispetto dei principi dell'ordinamento giuridico dello Stato e dei principi stabiliti dalle leggi dello Stato. Ed è principio generale — sancito in tutta la legislazione riguardante i consorzi di qualsiasi genere e tipo — che i proprietari partecipanti al consorzio debbano direttamente contribuire alla manutenzione delle opere di bonifica. Bene, quindi, hanno operato sia l'Assessore proponente che la quarta Commissione permanente nell'attenersi a questo principio generale, perchè altrimenti, la legge, sicuramente, sarebbe stata rinviata. D'altronde, onorevole Zucca, non sono solo ragioni tecnico-giuridiche che hanno obbligato l'Assessore all'agricoltura e la Commissione quarta a codificare un tale principio, ma anche altre ragioni. Lei sa benissimo che l'ente finanziatore del piano della viabilità minore è la Cassa per il Mezzogiorno, la quale — ai sensi del suo statuto — ha vita solamente decennale: era perciò indispensabile — per poter ottenere i relativi finanziamenti — precisare nella legge quale ente si sarebbe assunto l'onere della manutenzione, non potendo la Cassa assumere impegni indefiniti nel tempo: e questo ente non poteva evidentemente essere altro che il Consorzio dei Comuni e dei proprietari.

ZUCCA. Nessuno afferma il contrario. Altro mulino a vento: ho detto che alla manutenzione, come non si è provveduto finora, non si provvederà nel futuro.

PASOLINI. Questa è un'altra sua fantasia, onorevole Zucca. Il futuro — ad ogni modo — è in grembo a Giove. Perchè lei vuol prenderne il posto? E' così giovane lei per fare il Giove...

CAPUT. Sei forse diventato pagano?

PASOLINI. Il mio nome me lo impedisce, onorevole Caput.

Restava, quindi, onorevole Zucca, eventualmente la Regione. Ma penso che, allo stato degli atti, lei non possa sostenere un principio di questo genere: che cioè il problema della manutenzione della viabilità minore debba gravare esclusivamente sulla Regione. Il problema della manutenzione delle strade vicinali, d'altronde, oggi non è un problema attuale: il significato e la ragione d'essere di questa legge — che sancisce il contributo regionale dell'8 per cento — riguarda esclusivamente, o, quanto meno, essenzialmente, il problema della costruzione delle strade.

La questione della manutenzione non si sarebbe dovuta nemmeno sollevare, oggi, in una pubblica discussione nanti il Consiglio regionale, poichè noi abbiamo tutto l'interesse — come suol dirsi — a non svegliare i cani che dormono e le...

ZUCCA. E i cani chi sarebbero?

PASOLINI. Scelga lei, onorevole Zucca.

Il problema che affronta questa legge è uno solo: quello di costruire le strade rurali della Isola, poichè queste sono il presupposto indispensabile della sua rinascita economica e sociale. Perciò, questa è una legge provvida che il Gruppo democratico cristiano si augura venga confortata dal voto unanime dell'intero Consiglio regionale. (*Consensi al centro*).

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

TORRENTE. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, dichiariamo subito che noi siamo stati sempre della opinione che non bisogna mai perdere neppure un centesimo degli stanziamenti dello Stato destinati alla Sardegna, e che bisogna fare ogni sforzo per facilitarne la utilizzazione. Pertanto, abbiamo accolto in Commissione ed accogliamo in Consiglio favorevolmente ogni iniziativa legislativa che, come il disegno di legge in esame, apertamente si ispiri a questo principio. Questa dichiarazione di consenso abbiamo voluto fare in apertura del nostro intervento, perchè riteniamo che

dopo di essa potrà meglio essere apprezzato dall'onorevole Consiglio il valore costruttivo delle osservazioni, delle riserve e delle critiche che faremo intorno al disegno di legge stesso.

Un primo ordine di considerazioni e di osservazioni critiche deriva proprio dalla limitatezza dichiarata di questo disegno di legge. Nella relazione della Commissione e nella intestazione stessa del disegno di legge è confessata questa limitatezza. La relazione afferma che, con questo disegno di legge, non si intende risolvere integralmente il problema della viabilità rurale in Sardegna.

Noi sosteniamo, onorevoli colleghi, che questo disegno di legge non solo non risolve integralmente il problema, ma non lo affronta neppure o, per lo meno, non lo affronta nel modo giusto. Le argomentazioni del relatore e di qualche altro collega che mi ha preceduto si basano esclusivamente su un calcolo chilometrico delle strade da ripristinare in Sardegna; si moltiplicano questi chilometri per un certo numero di milioni e si ottiene una certa cifra; e siccome con questo disegno di legge sarà possibile utilizzare una somma di molto inferiore a quella che sarebbe necessaria, si arriva alla conclusione che, con questo disegno di legge, non si può risolvere integralmente il problema della viabilità rurale.

Ma secondo noi non si tratta di una questione di entità di spese: potrebbero non essere più 7 miliardi — come qualcuno ci ha detto in Commissione — i fondi della Cassa per il Mezzogiorno destinati alla risoluzione di questo problema. E' che non solo questo disegno di legge — diciamo la verità, onorevoli colleghi —, ma anche gli altri che lo hanno preceduto in ordine al problema della viabilità minore (e che sono stati oggetto di tutte quelle discussioni che, secondo l'onorevole Pasolini, hanno ritardato la discussione in Assemblea) sono tutti partiti da un punto di vista sbagliato, da un punto di vista non giusto, da un punto di vista non sardo, perchè ciascuno di essi aveva esclusivamente lo scopo di utilizzare i miliardi della Cassa per il Mezzogiorno.

Noi abbiamo ripetutamente affermato, in Commissione, che questo problema non può es-

sere visto come problema a sè stante, avulso dalle linee di sviluppo dell'economia agricola sarda e dei rapporti sociali esistenti nelle campagne della Sardegna. Lo abbiamo affermato nel 1950, lo abbiamo ripetuto nel 1951 e in tutte le occasioni: il problema della viabilità rurale in Sardegna non può essere visto come un problema a sè stante, avulso da una realtà economico-sociale che è in movimento e di cui noi dobbiamo essere i primi e i più forti costruttori.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CORRIAS EFISIO.

(Segue TORRENTE). Il problema della viabilità minore, della viabilità rurale — lo abbiamo detto sempre, e l'onorevole Gardu ce ne può dare atto — deve essere visto e risolto nel quadro della attuazione concreta di ampi e profondi provvedimenti di riforma agraria che incidano sulla situazione della Sardegna. E che questa nostra tesi non fosse peregrina è confermato da due elementi: innanzitutto dal fatto che voi, ad un certo punto, siete stati costretti a considerare le strade rurali come strade di trasformazione fondiaria...

PASOLINI. E' previsto dalla legge...

TORRENTE. Mi permetta, onorevole Pasolini, di dire qual'è l'altro elemento che conferma la nostra tesi: ad un certo punto, quando la Commissione decise di accantonare il disegno di legge Costa, chiese di avere dall'onorevole Casu, che allora si accingeva ad assumere la responsabilità della direzione dell'Assessorato all'agricoltura, una relazione scritta nella quale noi chiedevamo (ricordo di avere fatto proprio io questa proposta, che fu approvata a grande maggioranza dalla Commissione) che l'onorevole Casu indicasse il modo in cui la Giunta intendeva impostare tutti quei problemi ai quali accennava or ora l'onorevole Pasolini, perchè noi ritenevamo, in qualità di Sardi che vogliono bene alla Sardegna e che vogliono risolvere questo problema nel quadro dell'avvenire delle campagne sarde, che non si potesse affrontare il problema senza avere una idea esatta, completa, chiara, dettagliata della situa-

zione e di tutto ciò che era stato già fatto in ordine al problema stesso da parte delle Giunte regionali che hanno preceduto quella attuale. Questa relazione scritta, onorevole Pasolini, non è stata presentata; ma due mesi dopo, in Commissione, con un colpo di maggioranza, è stato ripreso in esame il disegno di legge Costa ed accettato nella sua limitatezza.

Si è detto e si è promesso che sarebbe stato presentato un nuovo disegno di legge. Proprio l'onorevole Casu ha promesso di presentare — se ne fa cenno anche nella relazione — un nuovo disegno di legge per affrontare integralmente il problema, per affrontarlo da Sardi, nel quadro di una attuazione di piani particolari in riferimento all'articolo 8 dello Statuto speciale per la Sardegna. Noi prendiamo atto di questo impegno dell'onorevole Casu; e potrei anzi aggiungere che il nostro atteggiamento favorevole a questo disegno di legge è stato determinato in gran parte dalla speranza di vedere attuato questo impegno dell'onorevole Casu.

Però io, a questo punto, vorrei dire che non basta preparare un disegno di legge che affronti e che preveda la soluzione di questo problema nel quadro di un piano speciale di cui all'articolo 8 dello Statuto. Io credo che la Giunta regionale debba tener conto, oltre che di questo piano speciale, anche di altri elementi in ordine ai quali essa deve svolgere un'azione politica che le consenta di conseguire determinati scopi. La Giunta deve tener conto del fatto che in Sardegna si viene attuando, o si dovrebbe attuare, la legge stralcio; che in Sardegna opera l'E.T.F.A.S. e che è quindi necessario risolvere il problema del controllo di questo ente, che opera, o dovrebbe operare, in tutta la Sardegna, come trasformatore della realtà isolana. E' necessario affrontare e risolvere il problema della viabilità rurale in Sardegna nel quadro di un effettivo controllo da parte della Regione non solo sull'E.T.F.A.S., ma su tutti gli enti e i Consorzi di bonifica operanti in Sardegna, cioè nel quadro generale della trasformazione fondiaria in Sardegna, della riforma agraria nel senso più ampio della parola, tenendo conto dei rapporti sociali esistenti nelle

nostre campagne, e delle modificazioni dell'economia e dell'ambiente. E' in questo quadro che la Giunta e il Consiglio regionale devono studiare, discutere ed attuare il nuovo disegno di legge e il piano particolare che ci è stato promesso, ma che ancora non è stato presentato.

Ho già detto all'inizio che il disegno di legge in discussione ha una finalità limitata.

Badate bene, onorevoli colleghi, non è vero che questa limitazione sia stata dettata nel luglio scorso da un ragionamento come questo: non abbiamo tempo da perdere; diamo ai nostri Consorzi, ai nostri agricoltori, ai nostri Comuni la possibilità di utilizzare i sette miliardi della Cassa per il Mezzogiorno, o quello che resta dei sette miliardi; limitiamo, per il momento, le nostre prospettive, adeguando il disegno di legge Costa alla necessità di utilizzare gli stanziamenti della Cassa. Io sostengo che sin dal primo momento, sin dall'inizio, si è pensato ad un provvedimento legislativo limitato. Questo indirizzo si è, in seguito, concretato nel disegno di legge Costa e nelle modifiche apportatevi dalla Commissione all'agricoltura.

Un altro ordine di considerazioni che noi dobbiamo svolgere si riferisce all'effettivo raggiungimento degli obiettivi pur limitati che il disegno di legge si propone. Che cosa pensiamo di poter fare con questa legge? Il collega che mi ha preceduto ha fatto una considerazione iniziale non molto cortese, nè molto gentile nei confronti dei Comuni. Egli ha detto che si deve constatare l'esistenza di una neghittosità da parte dei Comuni e dei proprietari interessati nei confronti del problema della viabilità rurale...

DERIU. Bisogna pur dirla, la verità. Non è questione di cortesia e di gentilezza.

TORRENTE. Caro Deriu, io non faccio che ripetere quello che ha affermato l'onorevole Pasolini. Il concetto fondamentale dal quale si è partiti, nell'impostare questo disegno di legge e quelli che lo hanno preceduto, è che fosse necessario trovare il modo di spingere gli agricoltori e i Comuni ad utilizzare le provvidenze della Cassa per il Mezzogiorno.

(Voce dal centro). Ma questo disegno di legge è il primo!

TORRENTE. No, abbiamo avuto occasione di discuterne un altro, quando era Assessore all'agricoltura il professor Pais. E forse l'onorevole Medda è in grado di ricordare che, in Commissione, anche quel disegno di legge, ad un certo momento, era stato riportato nel quadro della utilizzazione dei 7 miliardi della Cassa per il Mezzogiorno. Noi abbiamo buona memoria e abbiamo l'abitudine di tener nota di tutte le riunioni della nostra Commissione. (Interruzione dell'Assessore Casu). Sì, onorevole Casu, lei ha ragione, ma quel disegno di legge, quantunque non contenesse alcun accenno alla Cassa per il Mezzogiorno, in Commissione era stato messo concretamente in relazione con i finanziamenti della Cassa, tanto è vero che fu esaminato anche il primo piano particolare che l'Assessore Pais doveva presentare alla Cassa per il Mezzogiorno. La maggioranza della Commissione aveva sin da allora accettato la tesi secondo la quale non era neppure il caso di parlare di una soluzione del problema della viabilità rurale prescindendo dai sette miliardi della Cassa. Onorevole Casu, come vede, io do a Cesare quello che è di Cesare; non siamo usciti mai dalla realtà, da questo quadro, da questa limitatezza.

Per effetto dell'applicazione della legge stralcio di riforma, la Sardegna è stata dichiarata e classificata comprensorio di bonifica di prima categoria: pertanto, sono applicabili alla Sardegna i provvedimenti relativi ai comprensori di bonifica di prima categoria previsti dalla legge sulla bonifica integrale del 13 febbraio 1933, numero 215. Essendo stata posta in condizioni di poter utilizzare in tutto il suo territorio i provvedimenti che prima potevano essere utilizzati solo dai Consorzi nell'ambito dei comprensori di prima categoria, tutta la Sardegna si è trovata nelle condizioni di poter utilizzare il contributo del 92 per cento per la viabilità rurale e per le strade di trasformazione fondiaria.

Si è partiti, dicevo, dalla considerazione che gli agricoltori e i Comuni non sentissero l'esi-

genza di utilizzare i sette miliardi della Cassa per il Mezzogiorno, perchè non volevano affrontare l'onere dell'8 per cento; e si è ritenuto opportuno presentare un disegno di legge che integrasse il contributo della Cassa per il Mezzogiorno. Si è cioè ritenuto che, la Regione aggiungendo al 92 per cento dei contributi della Cassa per il Mezzogiorno un contributo dell'8 per cento, i Comuni avrebbero sentito la esigenza di costituire i consorzi e di utilizzare i sette miliardi della Cassa.

Nel testo del disegno di legge proposto dallo onorevole Costa, all'articolo 1, era detto: «La Amministrazione regionale presiede all'attività relativa al ripristino e manutenzione delle strade di trasformazione fondiaria della Sardegna presentanti caratteri di pubblica utilità». L'uso del verbo «presiedere» in questo articolo si traduce in una affermazione fondamentale. I cardini del disegno di legge dell'onorevole Costa — riportati nel testo della Commissione con qualche variante — erano questi: utilizzare i sette miliardi, dare un contributo dell'8 per cento, eliminare la neghittosità dei Comuni e dei privati. Il testo dell'onorevole Costa prevedeva addirittura che la Regione curasse direttamente anche la progettazione delle singole opere. Questi erano i cardini del testo del disegno di legge proposto dall'onorevole Costa.

Ora, è necessario che io faccia le mie riserve in questa Assemblea. Io non so di quali nuove notizie sia in possesso l'Assessore all'agricoltura; ricordo però che nella seduta del 28 luglio di quest'anno, in Commissione, fu proprio l'onorevole Casu a dirci che (nonostante una comunicazione ufficiale in cui si informava la Giunta che esistevano sette miliardi a disposizione della Sardegna da investire in strade di trasformazione fondiaria) circolava in tutti gli ambienti della Cassa per il Mezzogiorno, ufficiosamente, la notizia che una parte di questi miliardi — da due a cinque — era stata distolta dalla finalità iniziale ed utilizzata in altro modo, perchè i sardi non l'avevano utilizzata nei primi anni. Ricordo anche che uno degli argomenti con i quali si sostenne la necessità di approvare rapidamente il disegno di legge in esame si fondava sul pericolo che anche i due miliardi ancora disponibili

per la viabilità rurale in Sardegna venissero destinati ad altro scopo. Ritengo che le mie affermazioni possano essere confermate dalla lettura dei verbali della Commissione.

L'onorevole Casu ha ricevuto una lettera in questo momento; ed io gli auguro che sia una lettera del Presidente della Cassa per il Mezzogiorno per comunicargli che i sette miliardi sono sempre disponibili. (*Si ride*).

Comunque, se questi miliardi sono stati spesi per altri fini, per altre opere, per altre regioni, io vorrei che il Consiglio fosse messo in condizioni di sapere perchè ciò è avvenuto. Perchè è avvenuto? Perchè i Sardi sono neghittosi? Perchè i nostri Comuni non comprendono la utilità del 92 per cento dei contributi per il ripristino e la manutenzione delle strade rurali? Il mio parere è che, se anche fosse vero che questi elementi sussistono, essi non sarebbero tuttavia la causa originaria di quanto è avvenuto. Io preferisco intrattenermi, invece, sulle responsabilità che è possibile accertare.

Dal 1951 in poi è stato affermato che noi abbiamo fatto ogni sforzo per utilizzare i sette miliardi della Cassa. Nella relazione si dice, con maggiore precisione, che nel 1951 vi furono dei contatti con la Cassa, per decidere le forme di intervento della medesima in ordine alle strade vicinali; si suggeriva alla Cassa per il Mezzogiorno di utilizzare la legge regionale numero 46 o la legge stralcio; il compianto Assessore professor Pais scelse la strada dei piani annuali per la soluzione del problema in determinate zone, avvalendosi del contributo del 92 per cento in base alla legge 215. Ma l'onorevole Casu, in quella stessa occasione, affermò anche che la Cassa aveva ostacolato la soluzione del problema. Le testuali parole dell'onorevole Casu, che io trovo segnate nei miei appunti, sono queste: «La Cassa ha ostacolato...». Dei mille ostacoli posti dalla Cassa per il Mezzogiorno, l'onorevole Casu ci diede un'idea quando ci disse che la Cassa cominciò a porre i problemi della misura delle strade, della classificazione delle strade, della progettazione, eccetera. La Cassa ha ostacolato in mille modi la utilizzazione in Sardegna dei sette miliardi destinati alla viabilità rurale. Dalle afferma-

zioni dell'onorevole Casu risulta che, per quanto l'azione della Giunta fosse stata, come dire, limitata, a un certo punto due piani annuali dell'Assessore Pais arrivarono alla Cassa per il Mezzogiorno. Un piano fu anche approvato dal Comitato dei Ministri, ma non dalla Cassa. Furono presentati anche alcuni progetti; e si affermò che le opere di taluni di essi erano state già appaltate.

Dell'altro piano si sapeva che era stato approvato dalla Giunta regionale, ma non si sapeva se fosse stato inviato alla Cassa per il Mezzogiorno o al Comitato dei Ministri. La Cassa per il Mezzogiorno ha ostacolato la utilizzazione dei fondi destinati alle strade rurali della Sardegna, seguendo una linea di condotta contraria agli interessi dell'Isola. La Cassa per il Mezzogiorno ha, quindi, delle grandi responsabilità nei confronti della Sardegna.

Ora, io mi domando se debba essere considerato un elemento risolutivo il fatto che nel testo del disegno di legge in discussione — sia in quello proposto dall'onorevole Costa che in quello proposto dalla Commissione — si afferma che la Regione deve provvedere alla preparazione del piano decennale per le strade rurali. L'Assessore Pais aveva potuto presentare due piani annuali che non si riferivano ad una apposita norma di legge regionale, perchè per la presentazione di simili piani noi abbiamo già lo strumento legale, cioè la legge istitutiva della Cassa per il Mezzogiorno, che ci riconosce il diritto di presiedere alla compilazione dei piani e dei programmi per l'attuazione delle opere finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno in Sardegna.

L'articolo 25 della legge 10 agosto 1950, numero 646, prevede, infatti, che «programmi particolari delle opere relative alla Sicilia e alla Sardegna — da approvarsi sempre a tenore del primo comma dell'articolo 4 dal Comitato dei Ministri — saranno predisposti dalle Amministrazioni delle Regioni d'intesa con la Cassa ed in conformità al programma ed alle direttive di cui al primo comma dell'articolo 1. Alla progettazione, ed alla esecuzione delle singole opere, la Cassa provvederà di intesa con le Amministrazioni regionali...».

In questo articolo della legge istitutiva della Cassa per il Mezzogiorno sono indicate tutte le possibilità che la Regione aveva — ed ha — e tutti i doveri che la Cassa per il Mezzogiorno aveva ed ha nei riguardi della Regione Sarda. Non era necessario precisare nel nostro disegno di legge che i piani annuali saranno redatti dall'Amministrazione regionale, dall'Assessorato all'agricoltura; non era necessario predisporre un disegno di legge per affermare questo principio. La Cassa per il Mezzogiorno, sin dal 1950, dal suo sorgere, sa che i programmi particolari delle opere relative alla Sardegna devono essere predisposti dall'Amministrazione regionale; sa che la progettazione e l'esecuzione di queste opere dovevano e devono essere attuate d'intesa con l'Amministrazione regionale della Sardegna. Ma, onorevoli colleghi, è evidente che, quando noi non sappiamo per anni combattere e vincere sul terreno della applicazione puntuale di una norma di legge qual'è quella che vi ho letto, vi sono responsabilità gravi della Cassa, ma vi sono responsabilità gravi dell'Amministrazione regionale, delle varie Giunte regionali.

Onorevole Pasolini, lei dice che l'onorevole Zucca ha fatto una «ricostruzione fantastica» delle vicende della legge sulle strade vicinali e si è reso colpevole di «falso in atto pubblico», muovendo ingiuste accuse alle Giunte precedenti. Ma, onorevole Pasolini, che cosa hanno fatto le Giunte precedenti per far rispettare dalla Cassa per il Mezzogiorno le leggi della Repubblica Italiana e i diritti della Sardegna? Commettiamo forse un reato di «falso in atto pubblico» quando vi chiediamo di rispondere a questa domanda? (*Interruzione del consigliere Castaldi*). Caro onorevole Castaldi, è facile oggi gabbare l'opinione pubblica con la storia che la Regione non aveva la possibilità di intervenire. La Regione aveva il diritto e aveva gli strumenti legislativi per costringere la Cassa per il Mezzogiorno a fare il suo dovere. La Amministrazione regionale non si è servita di questi strumenti; vi sono quindi anche delle responsabilità della Regione.

D'altra parte, (chi di voi ha ricevuto il Bollettino della Cassa per il Mezzogiorno?) voi tutti

sapete che la Cassa ha diviso i suoi fondi per settori; e, così come lamentiamo il pericolo che ci siano sfuggiti i fondi destinati alla viabilità rurale, vi avremmo potuto chiedere, per esempio, che cosa avete fatto per utilizzare i fondi per le opere di interesse turistico. Per anni i bollettini della Cassa per il Mezzogiorno non hanno pubblicato neppure un accenno a progetti per opere di interesse turistico presentati dalla Regione Sarda. Eppure si diceva che la Cassa aveva stanziato per opere di interesse turistico somme ingenti, e si diceva che la Giunta aveva studiato i progetti relativi alla utilizzazione di questi fondi. Perchè, dunque, sostenere che tutte le responsabilità sono della Cassa?

Il Governo ha creato la Cassa per il Mezzogiorno per attuare una sua politica meridionalistica, la politica del fumo negli occhi, degli stanziamenti elettorali. La Cassa è stata creata per assolvere a questo compito: è evidente. Dobbiamo ammettere, perciò, che anche la Giunta regionale ha le sue responsabilità. Caro Casu, se la Cassa oggi ha delle giustificazioni, lo dobbiamo alla mancanza di energia... (*Interruzioni dal settore di centro*). Io potrei citare episodi clamorosi per dimostrarvi qual'è lo atteggiamento della Cassa nei confronti della Regione Sarda. La Cassa per il Mezzogiorno — l'onorevole Costa ricorderà l'episodio — finanzia la costruzione di un piccolo elettrodotto del consorzio di bonifica Elmas - Assemini; finanziato e costruito l'elettrodotto, sempre attraverso il consorzio, viene costruita la linea per dare l'energia elettrica ai contadini della zona; i contadini hanno avuto, almeno sulla carta, i contributi della Regione, hanno avuto il credito dagli Istituti di Credito, hanno costruito il pozzo e l'impianto di irrigazione; si aspettava, da un momento all'altro, che la Cassa per il Mezzogiorno si decidesse a collaudare l'opera. Ma la Cassa, per nove mesi, non si è mossa. Intanto le opere andavano in rovina; i contadini si vedevano scadere le cambiali presso le banche e si vedevano costretti a rinnovarle e pagare gli interessi, nè potevano avere contributi perchè le opere eseguite non potevano essere collaudate.

Tutto questo perchè? Perchè la Cassa del Mezzogiorno non può delegare la Regione Sarda a collaudare un'opera eseguita con il suo finanziamento, ma deve mandare un ingegnere da Roma. Ecco qual'è l'atteggiamento della Cassa nei confronti della Regione Sarda, ecco qual'è la collaborazione tra la Regione e la Cassa per il Mezzogiorno! Per ottenere che la Cassa delegasse a collaudare le opere il Provveditorato alle opere pubbliche, è stato necessario un intervento personale dell'onorevole Costa, allora Assessore all'agricoltura. Ecco quali sono i rapporti che intercorrono fra la Cassa per il Mezzogiorno e la Regione! Ecco perchè la Cassa per il Mezzogiorno non ha speso neppure un centesimo in certi settori, ed ha trovato mille scuse per non finanziare i piani che voi le avete presentato!

Perchè lamentare che i Comuni e i consorzi interessati non si decidevano a presentare i progetti relativi alle strade comunali e vicinali? La legge istitutiva della Cassa per il Mezzogiorno stabilisce che la progettazione e la esecuzione delle opere è effettuata dalla Cassa di intesa con la Regione: a che dunque quella lamentela? Ma, se fosse vero che la mancata soluzione del problema delle strade rurali è dovuta alla mancanza d'iniziativa da parte dei Comuni, e che con la integrazione del contributo del 92 per cento il problema dovrebbe essere avviato a soluzione, se questo fosse il vostro convincimento, perchè nell'articolo 1 del disegno di legge avete escluso dal godimento del contributo dell'8 per cento i consorzi di bonifica operanti nei comprensori classificati di prima categoria? («Sono escluse le strade da costruire o da ripristinare nei comprensori dei consorzi di bonifica classificati ai sensi della legge 13 febbraio 1933, numero 215»). Voi a questa nostra osservazione avete risposto che sarebbe una vergogna ammettere al contributo regionale questi consorzi che godono già di un contributo speciale per spese generali...

MEDDA, *relatore*. I consorzi di bonifica utilizzano altri fondi.

TORRENTE. Si è detto, onorevole Medda,

II LEGISLATURA

CXIX SEDUTA

21 OTTOBRE 1954

che i consorzi di bonifica godono di un contributo per le spese generali e non hanno bisogno del contributo dell'8 per cento, perchè i progetti li fanno in modo tale che il 92 per cento corrisponde al 100 per cento delle spese; per cui è necessario che il contributo dell'8 per cento venga concesso solo a quei consorzi che non possono contare sul rimborso delle spese generali e delle spese di progettazione. Ora, se voi ritenete che i consorzi di bonifica dei comprensori classificati di prima categoria debbano essere esclusi dal contributo della Regione perchè capaci di utilizzare le provvidenze della Cassa del Mezzogiorno direttamente, spiegate mi perchè in questi tre anni neppure uno delle decine di consorzi di bonifica esistenti in Sardegna ha presentato un progetto per ottenere il contributo del 92 per cento dalla Cassa per il Mezzogiorno per strade di trasformazione fondiaria...

SPANO. Sono stati presentati.

TORRENTE. A me non risulta, onorevole Spano. Da una parte voi dite che la colpa è dei consorzi degli interessati che non hanno presentato i progetti, e dall'altra parte affermate che i progetti sono stati presentati, ma non sono stati approvati dalla Cassa per il Mezzogiorno. Mettetevi d'accordo con voi stessi!

Se è vero che i consorzi hanno presentato i progetti, allora è evidente che il problema da risolvere non è soltanto quello della integrazione del contributo; ma, se è vero il contrario e cioè che i consorzi non hanno presentato i progetti — o ne hanno presentato pochissimi —, allora è evidente che anche la questione del contributo è molto rilevante. Io credo che le maggiori difficoltà da superare siano quelle opposte dalla Cassa per il Mezzogiorno; difficoltà che non solo hanno ostacolato i nostri Comuni e i nostri consorzi, ma addirittura la Regione Sarda quando ha tentato in qualche modo di affrontare il problema della viabilità rurale.

Oggi tutta la Sardegna è comprensorio di bonifica di prima categoria: quando sostenete che si devono escludere dal godimento di que-

sto contributo integrativo i consorzi dei comprensori di prima categoria commettete una grossa ingiustizia. C'è un solo ente che, al di fuori dei comprensori di bonifica di prima categoria, opera con gli stessi diritti dei consorzi di bonifica; c'è un solo ente cioè che opera al di fuori dei comprensori delimitati ai sensi della legge 13 febbraio 1953, numero 215; ed opera in Sardegna come se tutto il territorio dell'Isola fosse un comprensorio di prima categoria: l'E.T.F.A.S. Viene il sospetto che, se all'E.T.F.A.S. salta il ticchio di presentare progetti per strade vicinali da costruire in qualsiasi punto della Sardegna, l'E.T.F.A.S. potrà ottenere il contributo del 92 per cento dalla Cassa per il Mezzogiorno, ma anche quello integrativo dell'8 per cento dalla Regione.

Voi escludete dal contributo i piccoli consorzi, come quelli di Guspini e Pabillonis, costituiti da poveri agricoltori che hanno compiuto tutti gli sforzi possibili per utilizzare le provvidenze previste dalle leggi vigenti (perchè, secondo voi, questi piccoli consorzi non avrebbero bisogno del contributo dell'8 per cento); ma poi create la possibilità per l'E.T.F.A.S. (che ottiene miliardi dalla Cassa per il Mezzogiorno, che spreca miliardi per la sua propaganda, per le sue piccole cose) di godere, almeno teoricamente, del contributo integrativo dell'8 per cento! Infatti, l'E.T.F.A.S., per legge, può costituire consorzi di utenti; e voi non lo potete negare. Se l'E.T.F.A.S., per esempio, nella zona di riforma di Castiadas costituisce un consorzio di assegnatari, e lo presenta come un consorzio di utenti delle strade da costruire nella zona, la Cassa per il Mezzogiorno non potrà negare all'E.T.F.A.S. il contributo del 92 per cento, e voi non avrete motivo, in base alla legge in discussione, per rifiutarvi di concedere all'E.T.F.A.S. il contributo integrativo dell'8 per cento. Voi darete i quattrini della Regione all'E.T.F.A.S.; voi darete l'integrazione a Pampaloni, non ai consorzi...

CASU, *Assessore all'agricoltura e foreste.*
Si farà il piano, e solo in base ad esso...

TORRENTE. Ma dovrete farlo d'intesa con

II LEGISLATURA

CXIX SEDUTA

21 OTTOBRE 1954

la Cassa per il Mezzogiorno, che vi costringerà ad includere anche l'E.T.F.A.S., ad estendere anche a questo ente il contributo integrativo dell'8 per cento. Voi, in base a questo disegno di legge, darete il contributo integrativo allo E.T.F.A.S.

In ogni modo, io ho prospettato questa eventualità come un caso limite di applicazione della legge in discussione. Onorevoli colleghi, io non sostengo che il disegno di legge è stato presentato col preciso scopo di arricchire le casse dell'E.T.F.A.S. con i contributi della Regione; io sostengo che, in virtù di queste norme, è possibile che l'E.T.F.A.S. ottenga dalla Regione i contributi integrativi del 92 per cento della Cassa per il Mezzogiorno. Questo, secondo me, è immorale, perchè, come escludiamo il consorzio di Guspini e di Pabillonis, dovremmo escludere l'E.T.F.A.S. dal godimento del contributo regionale dell'8 per cento.

Il disegno di legge in discussione pone questi ed altri interrogativi che ci inducono a formulare delle riserve. Abbiamo detto all'inizio — e lo diremo anche a conclusione di questo intervento — che noi siamo favorevoli al disegno di legge, ma dobbiamo fare delle riserve persino in ordine alla formulazione di esso. Non mi riferisco al testo proposto dall'onorevole Costa, il quale — mi perdoni l'onorevole Costa — era addirittura inaccettabile. Mi riferisco al testo della Commissione, perchè non si può certo dire che la sua stesura sia perfetta.

Io non riesco a comprendere, per esempio, perchè si sia sentito il bisogno di dire nell'articolo 2 quanto è già detto nell'articolo 25 della legge istitutiva della Cassa per il Mezzogiorno. Nell'articolo 2 è previsto che i piani annuali saranno sottoposti al parere del Comitato regionale dell'agricoltura e che dovranno essere approvati dalla Giunta regionale. E' un articolo evidentemente inutile...

CASU, *Assessore all'agricoltura e foreste*. E l'obbligatorietà?

TORRENTE. Ne parlerò, onorevole Casu. Nell'articolo 4 è detto che i lavori devono essere « eseguiti a cura dei Consorzi degli interessati ».

Qual'è lo scopo, la necessità di questa norma? La Cassa per il Mezzogiorno, quando concede il 92 per cento, lo concede in base alla legge 13 febbraio 1933, numero 215, la quale stabilisce quali sono i doveri dei consorzi. E allora, qual'è la necessità del primo comma dell'articolo?

Non mancano, è vero, nel testo proposto dalla Commissione, alcune innovazioni rispetto alla legislazione vigente. Ma non riesco a capire perchè nell'articolo 2 e nell'articolo 4 si ripetono norme contenute in leggi vigenti, quando nell'articolo 6 si stabilisce: « Per quanto non previsto dalla presente legge si applicano le leggi dello Stato vigenti in materia ».

Io avrei preferito che il disegno di legge avesse una impostazione più ampia; avrei accettato un articolo 1 che comprendesse tutte le opere ammesse al contributo del 92 per cento da parte della Cassa per il Mezzogiorno, sia che vengano eseguite in comprensori di bonifica montana, sia che non vengano eseguite in tali comprensori — questa proposta, salvo errore, era stata fatta proprio dall'onorevole Casu —. Io avrei accettato, avrei compreso una modifica di questo genere. Ma aggiungere, al concetto semplicissimo della integrazione dei contributi, una serie di altre norme che sembrano avere lo scopo di far apparire questa leggina una legge sulla viabilità minore in Sardegna, non mi sembra giusto. Non si tratta di altro che di una integrazione di contributi: a che serve l'aggiunta di norme che non si giustificano perchè non modificano nessuna delle norme vigenti che dovranno essere sottoposte ad un approfondito esame e modificate quando faremo la legge organica sulle strade vicinali, sulla viabilità minore?

Io sono del parere che dovremo modificare la legislazione vigente in ordine ai consorzi di bonifica. Ritengo, perciò, che taluni commi degli articoli del disegno di legge potrebbero essere eliminati. Noi proporremo la soppressione di qualche articolo e di alcuni commi di taluni articoli, perchè siamo del parere che ci si debba limitare ai seguenti concetti: concessione del contributo dell'8 per cento per queste opere stradali finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno; urgenza e indifferibilità di queste opere; compiti dei Comuni.

II LEGISLATURA

CXIX SEDUTA

21 OTTOBRE 1954

Noi voteremo a favore di questo disegno di legge sottolineando, francamente, che la sua applicazione pratica, la sua effettiva utilità è condizionata alla urgente eliminazione delle gravi responsabilità politiche della Cassa per il Mezzogiorno e del Governo nei confronti della Sardegna, perchè, se non si avrà una svolta nella politica meridionalista del Governo e nell'atteggiamento della Cassa per il Mezzogiorno nei confronti della Sardegna, questa vostra leggina rimarrà lettera morta. Fino a quando la Cassa per il Mezzogiorno continuerà ad opporre ai vostri piani tutti quegli arzigogoli, tutte quelle difficoltà che ha posto finora; fino a quando non ci sarà una svolta nell'atteggiamento della Cassa per il Mezzogiorno, e fino a quando non ci sarà una svolta nella vostra azione politica nei confronti della Cassa, cioè fino a quando voi non sarete in grado di imporre alla Cassa il rispetto dei diritti della Regione, questa leggina, quantunque elimini un certo numero di difficoltà, non potrà essere applicata.

In definitiva, noi confermiamo il nostro orientamento favorevole al concetto fondamentale di questo disegno di legge, e invitiamo la Giunta a svolgere l'azione politica che abbiamo richiesto, a presentare i piani e i progetti che ci ha promesso, a tener conto delle osservazioni che abbiamo svolto in ordine al problema generale delle strade vicinali. Invitiamo, infine, il Consiglio regionale a tener conto di quelle richieste di modifica che, secondo noi, effettivamente sono necessarie. (*Consensi a sinistra*).

PRESIDENTE. Presenterà degli emendamenti, onorevole Torrente?

TORRENTE. Presenteremo degli emendamenti.

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

AZZENA. Rinuncio.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Medda.

MEDDA, relatore. Onorevole Presidente, colleghi consiglieri, sarò brevissimo, perchè mi pare che la discussione generale sia stata abbastanza esauriente.

Il disegno di legge non ha, e credo non avesse neanche in origine, lo scopo di risolvere completamente il problema della viabilità rurale. La somma stanziata dalla Cassa per il Mezzogiorno è certamente notevole, ma non è sufficiente a risolvere integralmente il problema, anche se, come io ritengo, l'entità della somma sia rimasta quella originaria. Ad ogni modo, anche se l'entità della somma disponibile fosse quella preventivata in origine, io credo che noi, con esso stanziamento, potremmo risolvere solo una parte molto limitata del problema; cioè potremmo tutt'al più sistemare soltanto il 10-15 per cento delle strade che ne avranno necessità, vale a dire 2.000-2.500 chilometri dei 20.000 chilometri che vorremmo sistemare. Perciò — ed io in questo momento mi rendo anche interprete del pensiero di tutti i componenti la Commissione dell'agricoltura — desidererei che la Giunta studiasse il problema in tutta la sua complessità e tentasse di risolverlo integralmente.

Il problema base, però, non è, secondo me, un problema legislativo, ma un problema di finanziamento. Ora, quanto alla cifra necessaria per la risoluzione integrale del problema, anche calcolando una spesa a chilometro molto modesta, se non vogliamo che all'atto pratico la cifra prevista si riveli insufficiente, dobbiamo ammettere, sin d'ora, che la spesa a chilometro sarà dell'ordine di grandezza di 3-4 milioni di lire, cioè per sistemare 20.000 chilometri di strade rurali bisognerà disporre di 40-60 miliardi di lire. Una cifra di questo genere è al di fuori delle possibilità della Regione. Infatti, anche se il problema dovesse essere affrontato e risolto in un periodo piuttosto lungo, tale periodo non può essere di 50 o 60 anni, ma di 10, 15 anni; e, per risolvere il problema in 10-15 anni, occorrerebbe uno stanziamento minimo di 3-4 miliardi all'anno; stanziamento che non credo sia consentito dal bilancio regionale.

Dalla Commissione sono stati esaminati altri due disegni di legge presentati dall'onorevole Casu, durante la prima legislatura quando egli era Assessore, e all'inizio della corrente le-

II LEGISLATURA

CXIX SEDUTA

21 OTTOBRE 1954

gislatura. Io credo che la matura riflessione e le discussioni che si sono avute in seno alla quarta Commissione abbiano convinto la maggior parte di noi che forse, se avessimo approvato quei progetti di legge, avremmo fatto cosa avventata e forse deleteria per la soluzione integrale del problema. Il concetto principale di quei progetti di legge era che le somme necessarie per il riattamento delle strade rurali esistenti fossero a carico della Regione, per una certa percentuale, (salvo errore del 50 per cento nella prima stesura del progetto, e del 70 per cento nella seconda stesura), e che il 30 per cento dovesse rimanere a carico dei Comuni e dei privati. Ora, il 30 per cento, secondo me ed anche secondo la maggioranza dei componenti la quarta Commissione, è una cifra difficilmente sopportabile per la proprietà privata, e difficilmente sopportabile persino per i Comuni.

Se noi abbiamo protratto piuttosto a lungo l'esame di questo problema, l'abbiamo fatto a ragion veduta; e credo che il risultato definitivo che abbiamo conseguito (cioè questa soluzione, che ci consente, per il momento, di costruire un limitato chilometraggio di strade rurali con un contributo del 92 per cento a carico dello Stato e un contributo dell'8 per cento a carico della Regione) sia un risultato che potremmo definire soddisfacente. Se in origine prevedevamo il 50 o il 70 per cento a carico della Regione, ed il 50 o il 30 per cento a carico dei Comuni o dei privati, mi pare che il risultato sia importante, anche se non costituisce una soluzione integrale del problema.

L'onorevole Zucca non ha fiducia nei Consorzi comunali per la manutenzione; io francamente, vi dico che sono meno scettico di lui su questo punto. Ma ritengo che sarà compito dell'Assessorato all'agricoltura esercitare su questi Consorzi la dovuta sorveglianza; ho meno fiducia nella manutenzione affidata esclusivamente ai Comuni. Quindi, o affidiamo la manutenzione delle strade ad un ente appositamente costituito — e sarebbe naturalmente un ente mastodontico —; oppure l'affidiamo ai Consorzi. E' evidente che, poichè non tutti i Consorzi saranno buoni, sarà necessario intervenire e richiamarli al loro dovere.

L'onorevole Zucca ha anche fatto un'osservazione

in merito alla legge regionale 26 ottobre 1950, numero 46, che concede dei contributi per le strade vicinali: però bisogna distinguere fra strade vicinali e strade di trasformazione fondiaria. Le strade che dovrebbero essere riattate in base alla legge in discussione, dovrebbero essere quelle di trasformazione fondiaria, non le strade vicinali vere e proprie, perchè in queste ultime l'interesse del privato supera l'interesse della collettività. Questo da un punto di vista generale, perchè non sappiamo ancora con precisione come possano essere definite le strade vicinali; sappiamo, però, che dovrebbero essere considerate strade vicinali quelle in cui è prevalente l'interesse privato, sia per quanto riguarda la costruzione che per quanto riguarda la manutenzione. Al contributo del 65 per cento previsto dalla legge regionale 46 dovrebbero essere ammesse soltanto le piccole strade; le strade di una certa importanza dovrebbero, invece, essere costruite col contributo dell'8 per cento a carico della Regione e del 92 per cento a carico dello Stato. L'aspetto più importante del problema — ripeto — non è quello legislativo, ma quello finanziario.

L'onorevole Torrente si è preoccupato della eventualità che queste strade per le quali la Regione concede un contributo dell'8 per cento vengano costruite anche nei comprensori di bonifica dell'E.T.F.A.S. Devo, a questo proposito, osservare che sarà l'Amministrazione regionale a decidere se includere o no le strade dell'E.T.F.A.S. nel piano di strade da costruire in base alla legge in discussione; e che la costruzione di qualche strada può essere nell'interesse della Regione non meno che dell'E.T.F.A.S., perchè il comprensorio dell'E.T.F.A.S. rappresenta sempre una piccola parte di una determinata zona per servire la quale la strada verrà costruita. Generalmente l'E.T.F.A.S., anche nelle zone in cui possiede una vasta superficie — quando si eccettui il comprensorio di Castiadas —, possiede soltanto una piccola parte dell'intera zona...

TORRENTE. Il mio ragionamento si fondava nel diverso trattamento che questo disegno di legge riserva all'E.T.F.A.S. ed ai consorzi di bonifica.

MEDDA, *relatore*. Le dirò perchè si è ritenuto di dover escludere i consorzi di bonifica, onorevole Torrente. I finanziamenti per le strade dei consorzi di bonifica vengono effettuati su un altro stanziamento della Cassa per il Mezzogiorno, ed è esattamente lo stanziamento per la bonifica. Se noi includiamo le strade che vengono costruite dai consorzi di bonifica in questo disegno di legge, provochiamo una riduzione dell'apposito stanziamento della Cassa per il Mezzogiorno ...

TORRENTE. Ma abbiamo incluso anche le strade dei comprensori di bonifica montana, che gravano su un altro capitolo ...

MEDDA, *relatore*. No, non ci intendiamo. Il nostro scopo non è quello di non concedere il nostro contributo dell'8 per cento.

TORRENTE. Allora perchè escludiamo i consorzi di bonifica?

MEDDA, *relatore*. I consorzi di bonifica ottengono il finanziamento su altri fondi della Cassa per il Mezzogiorno, sui fondi destinati appunto alla bonifica. Praticamente, infatti, molti consorzi di bonifica non fanno altro che strade. I consorzi di bonifica costruiscono strade nei terreni migliori ed ottengono altri finanziamenti per la costruzione di altre opere pub-

bliche (sistemazione dei fiumi e di altri corsi d'acqua, irrigazione, eccetera). Le strade di cui al disegno di legge in discussione dovranno essere costruite, invece, nelle zone più povere della Sardegna. Nelle zone migliori si sono già costituiti consorzi di bonifica. Quindi, una differenza di trattamento fra i consorzi di bonifica che godono di tutti questi vantaggi, e i consorzi che si costituiscono per la costruzione e la manutenzione di strade rurali deve essere fatta, perchè i primi, ripeto, oltre che il vantaggio derivante da appositi finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno, hanno il vantaggio di operare nei terreni migliori, mentre i secondi dovranno operare in quelli peggiori.

Io non ho altro da aggiungere. Raccomando al Consiglio l'approvazione di questo disegno di legge che, secondo me, quantunque non costituisca la soluzione integrale del problema delle strade rurali, ne è un buon avvio. (*Approvazioni al centro*).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 17.

La seduta è tolta alle ore 13 e 20.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1955