

CCLXXXIX SEDUTA

(POMERIDIANA)

MERCOLEDÌ 7 MARZO 1956

Presidenza del Vicepresidente ASQUER

INDICE

Disegno di legge: «Provvidenze a favore dell'agricoltura». (20) (Discussione):

CASU	5481-5483
PRESIDENTE	5481-5483
SASSU	5481
COSTA, Assessore all'industria, commercio e rinascita	5481-5483
LAY	5482
DESSANAY	5482-5483
SERRA	5483
TORRENTE	5488
AZZENA	5488

Interpellanza e interrogazioni (Svolgimento):

MILIA	5470-5475-5476-5477
BROTZU, Presidente della Giunta	5471-5473-5475-5476
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	5472-5473-5479-5480
FALCHI PIERINA, Assessore alla pubblica istruzione, assistenza e beneficenza	5472
MUSIO, Assessore tecnico all'agricoltura e foreste	5476
PINNA	5477
BAGEDDA	5480

La seduta è aperta alle ore 18.

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

Svolgimento di interpellanza e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza e di alcune interrogazioni.

Pag.

Si dia lettura dell'interpellanza rivolta dall'onorevole Milia al Presidente della Giunta regionale.

DESSANAY, Segretario:

«Per conoscere quale azione energica ed inflessibile svolgerà il Governo regionale sardo per poter intervenire autorevolmente nelle discussioni per il rinnovo delle convenzioni marittime fra lo Stato italiano e le società concessionarie dei servizi marittimi, con particolare riferimento alla Società Tirrenia che ha in esclusiva il servizio più importante di collegamento fra la Sardegna e la Penisola. Ciò in quanto le dette convenzioni marittime, comprese quelle interessanti la nostra Isola, scadranno entro il 1956 e dovranno necessariamente essere stipulate prima della scadenza. E' infatti superfluo chiarire che, se o la Tirrenia o altra società dovessero ulteriormente gestire le linee marittime che interessano la Sardegna ed i Sardi con gli stessi sistemi, metodi e criteri sino ad oggi usati, si verrebbe a danneggiare ancora, per lungo tempo ed in modo eccezionalmente grave, la nostra Isola che trova il maggiore ostacolo per la sua affermazione nel campo commerciale industriale e turistico. Per sapere se il Governo regionale sardo, visto che, nonostante il programma di costruzioni navali già attuato e quello annunciato per i prossimi anni, il servizio marittimo passeggeri da e per la Sar-

degna dà luogo ad inconvenienti di eccezionale gravità e ad episodi che offendono la dignità di un popolo come quello sardo e la stessa personalità, e ciò proprio per difetto di organizzazione e non soltanto per mancanza di mezzi idonei, ritenga opportuno, se non indispensabile, che le dette linee di navigazione vengano nuovamente affidate, come già suggerito da talune Camere di commercio, all'amministrazione delle Ferrovie dello Stato anziché a Società private, e ciò anche in considerazione della prossima entrata in servizio delle navi traghetto gestite dalle dette ferrovie, permettendo così di realizzare una organica gestione dei collegamenti marittimi e terrestri interessanti la Sardegna. La presente interpellanza ha carattere di massima urgenza». (86)

PRESIDENTE. L'onorevole Milia ha facoltà di illustrare questa interpellanza.

MILIA (P.N.M.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'oggetto di questa mia interpellanza mi dovrebbe esonerare da un qualunque commento, perchè quando si parla di trasporti da e per la Sardegna, automaticamente, direi, ritorna alla nostra mente l'immagine di quanto giorno per giorno accade ad Olbia e a Civitavecchia dove è necessario fare una lunga fila per ottenere quello che ogni Italiano ha il diritto di avere, e cioè un biglietto di viaggio per spostarsi da un punto ad un altro del territorio nazionale. L'oggetto della mia interpellanza non avrebbe bisogno di particolare illustrazione, perchè quando si parla di mezzi di trasporto da e per la Sardegna automaticamente si ricorda la Società che questi trasporti gestisce, cioè la Tirrenia.

Il problema dei trasporti è un problema di una gravità eccezionale. E' vero che in questa nostra Isola pullulano i problemi, a migliaia direi; ed è anche vero che sono tutti problemi di una particolare gravità. Ma, mentre la gran parte degli altri problemi sono gravi nei confronti di determinate categorie di Sardi, il problema dei trasporti da e per la Sardegna è di una gravità eccezionale per tutte le categorie, per tutte le classi sociali, direi per tutti i Sar-

di indistintamente, qualunque sia la classe sociale, la categoria o il partito al quale appartengono, qualunque sia l'attività, il mestiere che esercitano.

Pertanto, io ritengo che il problema dei trasporti in Sardegna sia veramente il più sentito ed il più grave, anche perchè alla sua risoluzione è legata, subordinata la risoluzione, o per lo meno l'avvio a soluzione, di molti altri problemi sardi. Il problema dei trasporti è sentito non solo sotto un profilo economico, ma anche sotto un profilo eminentemente morale. La distanza che separa la Sardegna dal Continente è una distanza che con i tempi moderni potrebbe essere annullata, perchè oggi giorno la lontananza non è data dal numero dei chilometri che separa una località da un'altra e neppure dal fatto che lo spazio fra le due località sia occupato dalla terra o dal mare, ma è data dal numero delle ore in cui può avvenire lo spostamento delle persone e delle merci dall'una all'altra località. La lontananza della Sardegna dalla penisola si fa tanto più sentire quanto più è difficile trovare posto nel mezzo che compie la traversata e quanto più lento è questo mezzo. Io credo che la difficoltà e la lentezza dei trasporti potessero trovare una giustificazione prima di oggi, cioè quando i mezzi di trasporto erano pochi, quando i passeggeri da e per la Sardegna erano in numero limitatissimo, quando la civiltà moderna non aveva ancora creato gli attuali rapporti sociali caratterizzati da una straordinaria frequenza e dalla rapidità con cui si intrecciano. La lentezza dei trasporti poteva essere tollerata quando l'individuo non si trovava nella necessità di spostarsi rapidamente da una località all'altra per adeguarsi al ritmo dei rapporti sociali. Oggi però anche il cittadino sardo, una volta così restio ad allontanarsi dalla propria terra, dalla propria Isola, si trova nella necessità di rompere l'inerte, atavico isolamento, ed è spinto dalle esigenze della vita moderna a spostarsi rapidamente e quotidianamente. Una volta era minimo nell'Isola lo stesso movimento interno fra provincia e provincia e nell'ambito di una stessa provincia; oggi le corriere e i treni sono affollatissimi.

E' nel quadro delle esigenze della vita mo-

derna che non si giustificano la lentezza e le difficoltà dei trasporti tra la Sardegna e la Penisola. Io potrei in quest'aula formulare un atto d'accusa alla Società Tirrenia, elencare tutte le negligenze — per usare un eufemismo — di questa Società nello svolgimento di quell'attività che le era stata concessa dallo Stato con regolare contratto; potrei riferire episodi e fatti documentati non solo da testimonianze orali, ma da testimonianze fotografiche. Mi limiterò a ricordare l'episodio di quel noto professionista di Sassari al quale nel porto di Civitavecchia fu sequestrata la macchina da presa cinematografica, perchè aveva ripreso la scena, veramente disgustosa e umiliante, dei Sardi che si azzuffavano per riuscire a mettere piede sulla nave della Tirrenia, mentre pioveva a dirotto, perchè i posti disponibili erano sufficienti solo per la metà delle persone che avrebbero voluto compiere la traversata. Sarebbe facile, ripeto, formulare un atto d'accusa contro la Tirrenia, ma mi astengo dal formularlo soltanto perchè ormai, nel 1956, tale atto d'accusa è addirittura superfluo.

Io ho rivolto la mia interpellanza al Presidente della Giunta e non all'Assessore ai trasporti, perchè...

BROTZU (D.C.), *Presidente della Giunta*. L'ho passata all'Assessore ai trasporti per competenza.

MILIA (P.N.M.). Io ho voluto indirizzarla al Presidente della Giunta, perchè ritengo che su questo problema debba essere impegnata la Giunta come organo collettivo rappresentante il popolo sardo e gli interessi del popolo sardo. A me pare, cioè, che la questione sia così grave e di così grande interesse da richiedere una presa di posizione della Giunta come organo collegiale. Ho indirizzato la mia interpellanza al Presidente della Giunta anche perchè nel 1956 — ed è per questo che ho definito superfluo un atto di accusa contro la Tirrenia — scade il contratto che la Tirrenia aveva stipulato con lo Stato italiano per la gestione dei servizi ad essa affidati.

Onorevoli colleghi, entro il corrente anno de-

ve essere stipulato un nuovo contratto tra lo Stato e un'altra Società di navigazione, oppure con la stessa Tirrenia, per il collegamento della Sardegna con la Penisola. La Giunta deve impegnarsi formalmente davanti al Consiglio regionale a intervenire per dettare le clausole relative al nuovo contratto che verrà stipulato allo scadere di quello attuale.

Mi limiterò ad accennare soltanto ad alcuni dei più importanti problemi che ancora attendono di essere risolti, e che possono essere risolti con un po' di buona volontà da parte di tutti e con un po' di fermezza da parte della Giunta regionale. Dai dati ufficiali delle Camere di commercio risulta che la Tirrenia trasporta un numero di passeggeri che supera annualmente del 30 per cento quello corrispondente alla capienza delle navi. Questo significa che le navi della Tirrenia non effettuano mai il viaggio se non al completo; questo significa che non vi può essere Società di navigazione in stato di attività economica superiore a quello della Tirrenia, in relazione naturalmente alle linee gestite. Questo significa anche che non rispondono a verità le continue affermazioni della Tirrenia di un suo *deficit*. La Tirrenia, che sostiene sempre di essere in *deficit*, non si decide a mettere una nave in più se non in casi eccezionalissimi. Si ottenne una nave in più, in seguito a una serie di autorevoli telegrammi e di autorevoli telefonate, in occasione di una partita di calcio che duemila «tifosi» sardi — sembrava che tutta l'Isola fosse in subbuglio — vollero vedere a Roma. In altre circostanze la Tirrenia concesse una nave in più con partenza da Olbia alle 11 del mattino, cioè proprio all'ora in cui nessuno si imbarca: l'esperimento durò sette o otto giorni; determinata con molta furbizia l'ora della partenza, la Tirrenia poté concludere l'esperimento con conclusioni negative per i Sardi, cioè col rilevare la mancanza di un numero adeguato di passeggeri e quindi la inutilità di una nave in più.

Onorevoli colleghi e onorevole Assessore, col dinamismo che oggi caratterizza l'attività collettiva e individuale, il tempo è oro. Il cittadino non può permettersi il lusso di perdere una giornata sulla nave per andare a Roma, ha in-

II LEGISLATURA

CCLXXXIX SEDUTA

7 MARZO 1956

teresse a viaggiare durante la notte, cioè durante le ore in cui il ritmo degli affari conosce una sosta, durante le ore del riposo, per trovarsi a Roma nella mattinata...

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Ma due navi non possono stare in porto contemporaneamente.

MILIA (P.N.M.). Esatto: basterebbe però far partire le navi ad una certa distanza di tempo l'una dall'altra (una alle 19 e una alle 22 per esempio) per superare la difficoltà cui ella accenna, onorevole Assessore. Se una nave vuota poteva partire alle undici del mattino, non vedo perchè non possa partire una nave carica alle tre o alle sei di sera. Le navi che oggi collegano la Sardegna con la Penisola impiegano meno di sei ore per compiere la traversata; basta partire da Olbia a mezzanotte per essere alle sei-sei e mezzo del mattino a Civitavecchia e per essere alle nove e trenta a Roma. Non vi era nessuna necessità di fare un esperimento di partenza alle undici del mattino, perchè è facile capire che ai cittadini sardi non conviene partire da Sassari o da Cagliari alle nove del mattino per essere a Roma alle ventuno, cioè di notte. L'esigenza dei cittadini sardi poteva essere soddisfatta — è solo un esempio, un'ipotesi che io faccio — facendo partire una nave alle 19 e l'altra...

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Non è possibile: sia ad Olbia che a Civitavecchia le navi arriverebbero a distanza di un'ora — una alle cinque e una alle sei — ; ma non potrebbero stare in porto contemporaneamente...

MILIA (P.N.M.). Mi scusi, io non discuto la esistenza di questa difficoltà. Affermo però che questo problema deve essere affrontato e risolto, perchè fino a quando prospetteremo la impossibilità di scaricare due navi contemporaneamente nel porto di Olbia o nel porto di Civitavecchia, non potremo risolvere il problema delle comunicazioni da e per la Sardegna. Onorevole Assessore, la necessità assoluta di un

miglior collegamento e di un più intenso collegamento è stata avvertita dal popolo sardo soprattutto nel dopoguerra. E sono ormai dieci anni che si studia la questione della presenza contemporanea di due navi nel porto di Olbia e nel porto di Civitavecchia, ma ancora non è stata prospettata nessuna soluzione. Si tratta di un ostacolo che deve essere eliminato.

Il nuovo contratto, sia che venga stipulato con la Tirrenia sia che venga stipulato con altra Società, deve contenere clausole ben precise. Conosciamo ormai tutti i dati del problema dei trasporti con la Penisola e conosciamo il disagio non solo materiale, ma anche morale che l'attuale situazione di questi trasporti comporta per i cittadini sardi. Oggi, il povero cittadino sardo che voglia acquistare il biglietto nella sede romana della Tirrenia deve sacrificare un'intera mattinata, dalle 9 alle 13. Le lunghe file di poveri cittadini sardi davanti all'Ufficio romano della Tirrenia in attesa di potersi munire del biglietto per la traversata non si formano soltanto a causa del limitato numero di posti disponibili, ma anche a causa del fatto che un lavoro che dovrebbe essere svolto da tre o quattro impiegati viene affidato dalla Tirrenia ad un solo impiegato. Sono questioni di dettaglio — è vero —, ma contribuiscono ad aggravare quella situazione di disagio materiale e morale alla quale ho accennato. Chi deve fare la fila a Civitavecchia deve farla al vento, alla pioggia o al sole; ad Olbia, nel punto d'imbarco non si trova neppure un tabacchino...

FALCHI PIERINA (D.C.), *Assessore alla pubblica istruzione, assistenza e beneficenza*. Sono sempre riuscita ad acquistare le sigarette.

MILIA (P.N.M.). Non certo in un tabacchino.

Ma non è necessario che io elenchi questi piccoli problemi, perchè, onorevole Assessore ai trasporti, lei conosce bene, e tutti conosciamo bene, anche gli aspetti più minuti della questione.

Io confido che nella stipulazione del nuovo contratto intervenga non soltanto la buona volontà della Giunta regionale ma anche quella

del Presidente del Consiglio dei Ministri che, essendo sardo, dovrebbe conoscere perfettamente le esigenze dei Sardi.

Voglio, prima di concludere accennare ad un altro aspetto della questione: i prezzi. (*Interruzione dell'onorevole Zucca*).

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Sarei curioso di sapere che cosa farebbe l'onorevole Zucca, se fosse al mio posto.

MILIA (P.N.M.). Non si tratta di un problema creato dalla Giunta Brotzu, o dall'Assessore Gardu in particolare; si tratta di un problema che è sempre esistito. Dicevo che per il trasporto di una modestissima automobile, la «1100», è necessaria una spesa di oltre 11.000 lire. Che una Società di navigazione che gode di contributi statali, che fa viaggiare le sue navi al gran completo, che indiscutibilmente (non ha importanza quello che essa può denunciare al fisco) guadagna centinaia di milioni, possa permettersi...

BROTZU (D.C.), *Presidente della Giunta*. E le integrazioni di bilancio?

MILIA (P.N.M.). ... possa permettersi di far pagare il trasporto di una macchina 11.000 lire, è molto significativo.

Il vecchio contratto sta per scadere, il nuovo contratto deve essere stipulato. Credo che sia indispensabile l'intervento di un rappresentante del Governo regionale al perfezionamento e alla stesura delle clausole. Si tratta di un problema che, direi, ha innanzitutto carattere morale, perchè il distacco materiale della Penisola molto spesso si converte o si trasforma anche in distacco morale e spirituale. Ma è un problema che riguarda l'economia dei Sardi, il trasporto delle merci dei Sardi, il trasporto dei passeggeri da e per la Sardegna, e lo sviluppo turistico. Ora, a me non interessa che da ora in poi sia la Tirrenia o un'altra Società di navigazione a gestire questo servizio; a me, e credo a tutti noi e a tutti i Sardi, interessa che il nuovo contratto ponga dei limiti e degli obbli-

ghi ben precisi alla Società che gestirà questo servizio.

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

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Sono in grado di fornire i seguenti elementi e notizie, tali, io credo, da soddisfare, almeno nella sostanza, l'onorevole interpellante. Col 31 dicembre 1956 andrà a scadere, come è noto, la convenzione stipulata con la Società Tirrenia dai Ministeri della marina mercantile e delle finanze il 21 gennaio 1939, ma con validità fino dal 1936, e approvata con decreto interministeriale in data 14 febbraio 1939. Con tale convenzione veniva affidato alla predetta Società Tirrenia l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale del Tirreno e con la Libia, del Periplo Italiano e del Mediterraneo occidentale comprese le linee oltre Gibilterra, con il Nord-Europa.

L'articolo 1, per stabilire i servizi da eseguire, si riferisce all'allegato 1, nel quale figurano le seguenti linee interessanti la Sardegna: 1) Napoli-Cagliari, settimanale; 2) Civitavecchia-Terranova-Civitavecchia, giornaliera; 3) Genova - Civitavecchia - Cagliari - Trapani - Tunisi, settimanale; 4) Genova - Livorno - La Maddalena - Terranova - Cagliari - Trapani - Palermo, quattordicinale; 5) Genova - Livorno - La Maddalena - Portotorres - Cagliari - Palermo - Trapani, quattordicinale; 6) Genova - Livorno - Bastia - Portotorres - Alghero - Carloforte - Cagliari, quattordicinale; 7) Terranova - Golfo Aranci - La Maddalena - Golfo Aranci - Terranova, giornaliera; 8) La Maddalena - Palau - La Maddalena, settimanale; 9) Carloforte - Calasetta - Carloforte, bigiornaliera; 10) Carloforte - Portovesme - Carloforte, bigiornaliera.

Attualmente sono in servizio: 1) Civitavecchia - Olbia, giornaliera; 2) Napoli - Cagliari, settimanale; 3) Civitavecchia - Cagliari, bisettimanale; 4) Genova - Bastia - Portotorres, settimanale; 5) Genova - Portotorres, settimana-

II LEGISLATURA

CCLXXXIX SEDUTA

7 MARZO 1956

le; 6) Genova - Livorno - Palau - La Maddalena - Olbia - Siniscola fino a Palermo, quattordicinale; 7) La Maddalena - Palau - Santa Teresa - Bonifacio, giornaliera; 8) La Maddalena - Palau, domenicale; 9) Carloforte - Calasetta, bigiornaliera; 10) Carloforte - Calasetta, domenicale; 11) Carloforte - Portovesme, bigiornaliera.

Ciò premesso, a titolo informativo, si rende noto che il Ministero della marina mercantile, a suo tempo interessato in relazione agli indirizzi programmatici che l'Amministrazione regionale si proponeva di perseguire in seno alla Compagnia di Navigazione «Sardamare» (vedi relazione al Consiglio regionale del 25 settembre 1954) e particolarmente sulla proposta di affidare alla medesima i servizi sovvenzionati minori di collegamento della Sardegna con le isole di La Maddalena, S. Antioco e Carloforte, ebbe testualmente a precisare che: «avendo l'esercizio di tali linee la durata di 20 anni a decorrere dal 1° gennaio 1937, non si vede la possibilità fino al 31 dicembre 1956 di concedere, a seguito di trattative con lo stesso Ministero e la Società Tirrenia, alla Società «Sardamare» l'esercizio delle linee sovvenzionate minori di collegamento dell'Isola Madre con quelle di La Maddalena, S. Antioco e Carloforte, nonchè l'esercizio della linea del periplo sardo».

Inoltre, e per quanto riguarda il periodo successivo al 31 dicembre 1956, il detto Ministero precisava ancora: «di non poter dare nessun affidamento, poichè il nuovo assetto delle linee attualmente gestite dalle società di navigazione di preminente interesse nazionale dovrà essere determinato con legge; comunque, come indicazione orientativa non si reputa inopportuno di segnalare che, per quanto riguarda i servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale, la legge 5 gennaio 1953 numero 34, ha stabilito che l'esercizio di tali servizi sia affidato alla industria privata mediante pubblica gara, ovvero a licitazione privata».

Nel frattempo, con nota numero 885, del 20 gennaio 1955, la Presidenza della Giunta inoltrava richiesta al Ministero competente intesa ad ottenere una propria rappresentanza in seno al Consiglio Superiore della Marina Mercantile

(il punto, mi pare, sul quale si è incentrato l'interesse dell'onorevole interpellante); ed il predetto Ministero, in data 3 marzo 1955 assicurava: «Intanto, dato che il progetto di riforma dell'attuale composizione del Consiglio stesso trovavasi ancora nella fase di studio, si è provveduto a segnalare la richiesta al Presidente del Consiglio predetto, perchè, nel caso che si dovessero trattare argomenti interessanti direttamente codesta Regione, esamini l'opportunità di invitare a partecipare alla discussione anche un rappresentante della Regione Autonoma della Sardegna».

A seguito di tali promettenti assicurazioni, lo stesso Ministero della marina mercantile, facendo seguito alla nota predetta, con nota del 21 settembre ultimo scorso, comunicava alla Presidenza della Giunta, testualmente: «... Si assicura comunque che, allorchè in seno al predetto Consiglio saranno trattati argomenti interessanti direttamente la Regione Sarda, sarà invitato a partecipare alla discussione un rappresentante di codesta stessa Regione».

In tal modo venivano fissate le premesse per un intervento diretto della Regione al momento in cui dovrà essere preso in esame, in campo nazionale, il problema dei servizi marittimi sovvenzionati dallo Stato, allo scadere della convenzione in corso con la Società Tirrenia, la quale esercita tutte le linee marittime che interessano la Sardegna.

Allo scadere del corrente anno, la nuova situazione imporrà indubbiamente, al momento opportuno, una presa di posizione della Regione, alla luce delle esigenze del traffico verso il Continente, nonchè di quello marittimo locale interessante l'Isola.

Non appare chiaro, perchè l'interpellanza è sintetica, se l'auspicata statizzazione dei servizi marittimi ed il loro passaggio alla gestione delle Ferrovie dello Stato si vogliono estendere a tutte le linee sovvenzionabili che interessano la Sardegna, ovvero limitarle alla sola Olbia - Civitavecchia. La gestione di questa ultima linea, da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato — che peraltro non consentiva l'applicazione della tariffa differenziale ferroviaria sull'intero percorso ferroviario marittimo

—, cessò, come noto, nel 1922 per passare all'industria privata. Comunque, se si riuscisse a superare le difficoltà di indole economica, il problema della statizzazione della Olbia - Civitavecchia per servizio viaggiatori, abbinata a quella relativa alle navi traghetto Golfo Aranci - Civitavecchia per merci (in base a uno studio che mi risulta, per informazioni dell'onorevole Mannironi, essere stato già ultimato e nel senso favorevole; studio compiuto a cura degli uffici tecnici delle Ferrovie dello Stato) potrà essere a suo tempo validamente sostenuto, con tutta probabilità di una favorevole soluzione.

Più difficile potrebbe invece apparire il passaggio alla gestione delle Ferrovie dello Stato di tutte le altre linee marittime interessanti la Sardegna, tanto più se, come parrebbe intenzione delle stesse Camere di Commercio isolate, si intendesse favorire lo sviluppo di una Società di navigazione a carattere e con capitali regionali, assicurando ad essa la sovvenzione afferente all'esercizio delle linee di navigazione che collegano la Sardegna alle sue isole minori.

Comunque, quando in campo nazionale si dovrà discutere la importante questione attinente ai detti servizi marittimi, la Regione non mancherà di sostenere le sue esigenze ed i suoi diritti, da concretare in un programma dei servizi e dei mezzi concordato con gli enti politici ed economici qualificati.

L'onorevole interpellante ha anche posto l'accento sui disagi che si incontrano al tempo presente nei viaggi da e per il Continente. Non c'è dubbio che egli ha detto molte verità, anche se queste verità sono indubbiamente brucianti per il cittadino sardo che, quando deve recarsi nella Penisola, deve superare disagi di ogni genere, specialmente nel periodo cosiddetto di punta. Forse l'onorevole interrogante ha già saputo che, con la immissione — speriamo che avvenga entro l'anno — di altre tre motonavi della classe «Regione», è previsto il rinforzo della linea Civitavecchia - Olbia, come è previsto — anzi sono stati ottenuti al riguardo affidamenti precisi anche da parte del Ministero della marina mercantile — il passaggio alla frequenza pentasettimanale della linea Civitavecchia - Cagliari, che indubbiamente alleggerirà di molto

il traffico sulla Olbia - Civitavecchia. E' inoltre previsto — e questa notizia farà piacere all'onorevole Milia come sassarese — un rinforzo e l'abbreviazione del percorso sulla linea Portotorres - Genova, utilissima, per chi, dal centro e dal Nord della Sardegna, volesse recarsi nelle città del Nord-Italia. Ora, io non vorrei che, essendo previsti tutti questi miglioramenti, da attuarsi, come speriamo, entro l'anno 1956...

MILIA (P.N.M.). Ma si tratta solo di promesse o di assicurazioni?

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. No, non si tratta di promesse: sono state date assicurazioni precise. Si tratta soltanto di ottenere che i cantieri siano puntuali — come è dato sperare — nella consegna delle nuove motonavi. Non vorrei, dicevo, che essendo previste tutte queste...

BROTZU (D.C.), *Presidente della Giunta*. Le nuove motonavi, pur essendo del tipo «Regione», sono più veloci e più lunghe, ed hanno un maggior numero di cabine.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Del resto, è noto (non vorrei che questo risultasse neppure a verbale) che le navi della classe «Regione», originariamente, erano state concepite di lunghezza maggiore e sono state ridotte per ragioni portuali.

Dicevo, onorevole Milia, io non vorrei che nel corso dell'anno, avendo ottenuto questi miglioramenti con motonavi che saranno di proprietà della Tirrenia, noi ottenessimo, nell'auspicare una diversa soluzione, anziché un miglioramento (in cui possiamo, per le assicurazioni fornite, confidare) un peggioramento. Ad ogni modo, ripeto l'assicurazione che ho dato poc'anzi: la Regione sarà presente quando saranno dibattute le questioni che interessano la Sardegna e farà sentire la sua voce ed il suo peso. Su questo punto in particolare tengo a dare precisa assicurazione e affidamento all'onorevole interpellante.

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

MILIA (P.N.M.). Il mio Gruppo aveva, diciamo la verità, la intenzione di trasformare l'interpellanza in mozione, perchè venisse discussa dal Consiglio, nella certezza assoluta che essa avrebbe trovato la approvazione di tutti i settori indistintamente. Ma debbo dire che la risposta fornitami dall'onorevole Assessore è più che appagante; da Sardo mi rende più che lieto, e penso che sarà accolta con vivissimo piacere da tutti i Sardi indistintamente, sia per la notizia attinente alle nuove motonavi che entro il corrente anno o ai primi del prossimo dovrebbero entrare in linea e svolgere quel servizio che la penuria di mezzi non permette di svolgere, sia per l'assicurazione relativa all'intervento della Regione Sarda quando sarà stipulato il nuovo contratto per i trasporti marittimi interessanti la nostra Isola.

Devo precisare che io non chiedevo la statizzazione delle linee di trasporto marittimo; io formulavo semplicemente un'ipotesi, nel senso che, qualora la Tirrenia non si trovasse o non si dovesse trovare nelle condizioni di svolgere quel servizio in modo adeguato, si studiasse anche la possibilità della statizzazione delle linee in questione. Debbo dire che sull'oggetto specifico della mia interpellanza l'onorevole Assessore è stato più che preciso e categorico; ed io di questo lo debbo ringraziare anche perchè, bisogna darne atto, mi sono accorto che e l'Assessore e la Giunta avevano già affrontato il problema e avevano già posto dei punti fermi. La risposta che ha letto l'onorevole Assessore testimonia del lavoro svolto dalla Giunta.

Per questi motivi, io mi dichiaro soddisfatto della risposta.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dell'onorevole Milia all'Assessore all'agricoltura. Se ne dia lettura.

DESSANAY, Segretario:

«Per sapere se sia vero che molte decine di migliaia di quintali di grano, prodotti e raccolti nell'annata 1954-1955 nei terreni espropriati e gestiti dall'E.T.F.A.S. siano stati danneggiati a causa della negligenza ed imperizia con le quali furono ammassati e conservati dal

detto Ente. Nella ipotesi che il detto danno si sia effettivamente verificato, il sottoscritto consigliere regionale chiede di conoscere l'entità precisa dei danni suddetti, a chi si è fatta o si fa risalire la responsabilità dell'accaduto e quali i provvedimenti adottati. La presente interrogazione ha carattere di urgenza». (503)

PRESIDENTE. L'Assessore all'agricoltura ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

MUSIO, Assessore tecnico all'agricoltura e foreste. In merito a quanto l'onorevole interrogante prospetta, circa il grano ammassato all'aperto dall'E.T.F.A.S. ed andato in deperimento, posso comunicare le notizie che sono state richieste dall'Assessorato e trasmesse dall'E.T.F.A.S. I dati che io leggerò sono quelli forniti dall'E.T.F.A.S., in quanto, non avendo noi possibilità ispettive sulla gestione dell'E.T.F.A.S., dobbiamo accontentarci delle notizie che ci vengono fornite. Si tratta di notizie che ci eravamo già premurati di richiedere per essere più o meno al corrente della situazione; situazione che non potrà cambiare fino a che non avremo, come Regione, la possibilità di un controllo reale ed efficace sugli Enti di riforma. Questo controllo potrebbe esserci attribuito se l'impugnativa relativa alla legge istitutiva degli Enti di riforma avesse buon esito...

BROTZU (D.C.), Presidente della Giunta. ... o se venisse accolta la richiesta che è stata fatta della delega alla Regione per il controllo degli Enti di riforma.

MUSIO, Assessore tecnico all'agricoltura e foreste. Comunque, io posso leggere quanto l'E.T.F.A.S., interessato in merito al contenuto dell'interrogazione, ha precisato: «I dati relativi alla produzione granaria 1954-1955 dell'E.T.F.A.S., con gli scarichi della medesima, sono i seguenti: produzione complessiva, quintali 104.319,98; conferiti all'ammasso per contingente, quintali 36.099,25; venduti a diversi, quintali 37.410,48; destinati alla semina, 7.624,54 quintali; versati agli assegnatari per fabbisogno familiare, 20.924,97 quintali; conferiti per nolo trebbie, 633,78 quintali; confe-

riti per fitto terreni, 68,40 quintali; conferiti alle opere pie, 71,5 quintali; calo naturale, 82,83 quintali; residuo tuttora giacente nei nostri magazzini in attesa di essere esitato, 4.404,23.

Per quanto riguarda la conservazione del prodotto — così si esprime l'E.T.F.A.S. — nei centri di maggior produzione, quali Alghero, Oristano e Castiadas, il grano, per complessivi 60.000 quintali circa, era stato accumulato allo aperto in prossimità dei costruendi sili. I sacchi quintalati erano accatastati a regola d'arte su piattaforme di legno, sollevate da terra 40 centimetri e protette da tendoni impermeabili. Le tre partite sono state costantemente tenute sotto controllo da parte dei tecnici e ispezionate anche da tecnici estranei all'Ente di riforma. Lo stesso Ministero dell'agricoltura dispose, a suo tempo, una ispezione a mezzo di un proprio funzionario, il quale non rilevò alcunchè di anormale per difetto di conservazione. Controlli accuratissimi sono stati effettuati, in modo particolare, subito dopo le piogge, e sempre si è constatato che il grano non aveva subito alcun danno. E' dimostrato — è sempre l'E.T.F.A.S. che lo asserisce — che il grano, quando i sacchi sono ben riempiti e accatastati a regola d'arte (cataste a schiena d'asino) non subisce alcun danno anche se è toccato dalla pioggia, in quanto l'acqua scorre liberamente. Risulta che alcuni anni or sono la Società Esercizio Mulini di Cagliari aveva accatastati all'aperto, sul piazzale del proprio stabilimento, oltre 70.000 quintali di grano. Si era nel mese di settembre e non si erano prese precauzioni per proteggere il grano dalla pioggia. Contrariamente alle previsioni, in quel periodo piovve tutti i giorni per più di una settimana. I tecnici dell'Esercizio Mulini confermano che nessun quantitativo di grano andò perduto.

Quanto sopra esposto non rappresenta affatto il caso nostro, in quanto le nostre cataste erano sempre ben protette e qualche eventuale raffica di pioggia che abbia potuto toccare i sacchi non ha recato danno alcuno al prodotto. A riprova che il grano fosse ben conservato, l'Ente può dimostrare che alcune ditte hanno acquistato e pagato il prodotto senza preoccuparsi del ritiro, sollevando l'Ente stesso da ogni e

qualsiasi responsabilità circa la conservazione. Il grano prodotto dagli altri centri di colonizzazione è stato invece conservato in magazzini o comunque ritirato dalle aie e conferito all'ammasso subito dopo il raccolto. In sostanza — conclude l'E.T.F.A.S. — si può affermare che nessun quantitativo di grano è andato perduto o comunque deteriorato per difetto di conservazione».

MILIA (P.N.M.). Da chi è firmata la risposta dell'E.T.F.A.S.?

MUSIO, *Assessore tecnico all'agricoltura e foreste*. Dal dottor Nino Giagu De Martino, per il Presidente.

PINNA (M.S.I.). Non risulta dalla risposta il costo dei teloni?

MUSIO, *Assessore tecnico all'agricoltura e foreste*. No, non risulta.

MILIA (P.N.M.). Vorrei conoscere la data della risposta dell'E.T.F.A.S.

MUSIO, *Assessore tecnico all'agricoltura e foreste*. La risposta è del 27 febbraio 1956.

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

MILIA (P.N.M.). L'onorevole Assessore ha esordito precisando di dover leggere quanto gli era stato comunicato dall'E.T.F.A.S. e ricordando di non poter assicurare la veridicità dei dati che egli ci avrebbe comunicato perchè appunto sull'E.T.F.A.S. la Regione non ha alcuna vigilanza, alcun controllo. Noi non siamo addentro alle segrete cose dell'E.T.F.A.S., perchè altrimenti avremmo potuto iniziare un'azione diversa da quella politica nei confronti di questo Ente di riforma che — mi pare di averlo già detto — fa vergogna alla Sardegna sotto tutti i punti di vista, non solo per quanto riguarda i contratti, ma anche per le falsità — mi riferisco a falsità comunicate in precedenza e smentite pubblicamente — comunicate non solo al Consiglio regionale, ma anche al Ministro all'agricoltura Medici.

II LEGISLATURA

CCLXXXIX SEDUTA

7 MARZO 1956

Io debbo ringraziare l'Assessore per la sua risposta. Egli, in sostanza, non poteva fare altro che chiedere i dati all'E.T.F.A.S., ma penso che neppure l'Assessore, poichè ha a cuore e deve avere a cuore le sorti dell'economia agricola sarda, possa essere soddisfatto della risposta dell'E.T.F.A.S. Quanto è scritto nella lettera dell'E.T.F.A.S. non risponde a verità, perchè io sarei in grado di produrre una smentita recisa da parte di funzionari dell'E.T.F.A.S., se il Presidente della Giunta e l'Assessore potessero assicurarmi che i funzionari che sottoscrivessero tale dichiarazione contraria non perderebbero il posto dopo 24 ore.

La lettera dell'E.T.F.A.S. che ci è stata letta dall'Assessore all'agricoltura non risponde a verità: l'E.T.F.A.S. avrà coperto il suo grano con tendoni e lo avrà accatastato su legno più o meno asciutto, ma sta di fatto che l'acqua è caduta abbondantemente dal cielo ed ha bagnato il grano, che ha germogliato perchè non era stato custodito convenientemente secondo i criteri tecnici necessari ed indispensabili. Io penso — formulo una ipotesi — che forse anche l'onorevole Costa, che non è Assessore all'agricoltura, sia al corrente di questo fatto, perchè ritengo che basterebbe arrivare fino a Fertilia, nell'agro circostante Alghero e la zona d'Alghero, per avere quelle notizie più precise che l'onorevole Assessore non ha potuto avere.

Io mi auguro che l'azione iniziata dalla Giunta per portare l'E.T.F.A.S. sotto il controllo della Regione sia un'azione energica e possa avere esito positivo. A me risulta che un alto funzionario dell'E.T.F.A.S. che avrebbe dovuto essere allontanato (in seguito ad inchiesta condotta da un ispettore ministeriale molto severo e molto rigido, che aveva già ispezionato altri Enti di riforma, e che nel caso al quale mi riferisco presentò una relazione dettagliata al Ministero dell'agricoltura) non è stato allontanato dallo E.T.F.A.S. L'Ente, che avrebbe dovuto corrispondergli una indennità di buona-uscita di 25 milioni di lire, ha preferito allontanarlo dall'ufficio e continuare a corrispondergli lo stipendio, piuttosto che liquidargli quella indennità di buona uscita che indiscutibilmente era superiore alla somma di tutti gli stipendi che il detto

funzionario avrebbe dovuto percepire se fosse rimasto al suo posto ancora per alcuni anni. Si informi l'Assessore all'agricoltura su questo episodio e chieda dati precisi all'E.T.F.A.S. Io ritengo che l'Assessore all'agricoltura, il Presidente della Giunta e l'onorevole Costa, Presidente della Federconsorzi, siano a conoscenza di queste cose, che sono conosciute da tutti.

Ringrazio l'onorevole Assessore per la risposta fornitami, lo ringrazio per la cortesia che mi ha voluto usare, ma — ripeto — non posso assolutamente dichiararmi soddisfatto della risposta che l'E.T.F.A.S. ha fornito all'onorevole Assessore.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione dell'onorevole Bagedda al Presidente della Giunta e agli Assessori ai lavori pubblici e all'istruzione. Se ne dia lettura.

DESSANAY, Segretario:

«Per conoscere quale sollecita azione intendano svolgere al fine di risolvere i seguenti problemi che interessano la popolazione di Talana: 1°) strada Talana-Lotzorai — Da oltre un anno l'interrogante chiese che il tronco venisse trasferito all'Amministrazione provinciale, in modo che ne venisse curata almeno la manutenzione ordinaria. L'interrogazione, ad oggi, non ha avuto il privilegio di una risposta. La strada, frattanto, è diventata pressochè intransitabile ad ogni genere di veicoli, e la S.I.T.A. (giustamente) minaccia di sospendere i collegamenti automobilistici, con pregiudizio gravissimo all'intero paese, che ha quella sola via di collegamento con gli altri centri dell'Isola. E' da sottolineare che nel 1952, con telegramma elettorale, un influente personaggio politico assicurò lo stanziamento di 54 milioni per la sistemazione della rotabile. Si spera che quei milioni non siano svaniti con la delusa speranza d'una vittoria nelle elezioni di quel tempo. 2°) Strada Talana - Urzulei (12 Km.). — Iniziata nel 1948 non è stata portata ancora a compimento, ed attualmente vi lavora un numero irrilevante di operai. 3°) Casggiato scolastico — Costruito un 1° lotto, è doveroso giungere al termine dell'opera, giacchè la popolazione scolastica è attualmente si-

II LEGISLATURA

CCLXXXIX SEDUTA

7 MARZO 1956

stemata in locali inadeguati e malsani. 4°) Illuminazione pubblica — La rete e gli impianti sono pronti, ma ... manca l'energia elettrica! Quella popolazione, povera e dimenticata, avrebbe inoltre necessità dell'acquedotto, delle fognature, e di corsi scolastici per adulti. Concludendo, si domanda che gli organi interrogati prendano a cuore questi problemi, dando al paese la speranza nel futuro, se non la soddisfazione di un intervento immediato». (456)

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

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. L'interrogazione presentata dall'onorevole Bagedda è complessa, essendo rivolta al Presidente della Giunta, all'Assessore ai lavori pubblici e all'Assessore all'istruzione, ma non a chi vi parla. Io mi limiterò a rispondere per la parte di mia competenza e cioè per la parte relativa alla viabilità.

Strada Talana-Lotzorai: in effetti, le condizioni di detta strada sono da vari anni molto brutte, e vanno peggiorando al punto di pregiudicare il collegamento automobilistico del Comune di Talana, per il quale tale strada costituisce l'unica via di comunicazione. La strada ha qualifica comunale; alle numerose richieste tendenti ad ottenere l'iscrizione fra le strade provinciali, l'Amministrazione provinciale di Nuoro ha opposto la sua impossibilità finanziaria di assicurare la sistemazione alla strada e la conseguente manutenzione.

Le ragioni che hanno dettato tale risposta permangono oggi in tutta la loro gravità, e la Provincia, costretta a mantenere anche oggi il punto di vista costantemente espresso, ha redatto fin dal 1949 un progetto che il Comune trasmise al Ministero dei lavori pubblici, ottenendo un sussidio di lire 6.250.000 che, peraltro, non poté utilizzare perchè avrebbe dovuto supplire in proprio alla differenza di spesa, che ammontava ad una somma notevole. Nel 1953, sempre la Provincia, allestì un secondo progetto di sistemazione della strada, che il Comune presentò al Provveditorato alle opere pubbliche per il finanziamento fra i lavori di riparazione dei

danni alluvionali dell'ottobre 1951, a norma della legge del 2 maggio 1951, numero 9. Il progetto fu approvato in linea tecnica dal Comitato del Provveditorato, con voto numero 7214, nella seduta del 25 luglio 1953 (ed ecco forse l'origine del telegramma elettorale, che comunque non è mio); ma l'ufficio del Genio Civile comunicava nel dicembre dello stesso anno che, per il momento, non poteva provvedersi al finanziamento. Infine nell'ottobre 1954, la Provincia suggeriva al Comune l'opportunità di presentare nuova istanza perchè fosse provveduto con i fondi stanziati per lo stesso scopo con la legge 9 agosto 1954, numero 636. Risulta che il Comune inoltrò istanza con foglio numero 1293 del 3 novembre 1954, ma evidentemente con esito negativo, se nessun intervento statale si è finora verificato.

Questo Assessorato, al fine di addivenire ad una sollecita risoluzione della pratica interessante detta strada, in data 5 novembre 1955 ha sollecitato da parte del Provveditorato alle opere pubbliche l'assolvimento dell'impegno preso dal Comitato Tecnico nella seduta del 25 luglio 1953. Il Provveditorato ha risposto con la seguente lettera, che è opportuno leggere perchè fornisce anche una risposta soddisfacente — io credo — all'interrogazione dell'onorevole Bagedda: «Il Provveditorato alle opere pubbliche, in seguito al precedente interessamento dello scrivente Assessore, ha comunicato che, essendo stato possibile reperire sui fondi di bilancio la somma di lire 10 milioni già destinata ad altro lavoro, si è autorizzato l'ufficio del Genio Civile di Nuoro a redigere per tale somma un primo stralcio del progetto generale dei lavori interessanti la strada Lotzorai-Talana. Detto progetto di stralcio è ora in corso di esame e quanto prima sarà indetto l'appalto dei lavori in esso previsti, che hanno lo scopo di migliorare la transitabilità della strada medesima». Questo per quanto riguarda la strada Lotzorai-Talana.

Per il completamento della strada Talana-Urzuilei, che è classificata provinciale, mancano due brevi tronchi intermedi. La costruzione viene eseguita dal Provveditorato alle opere pubbliche con fondi del suo bilancio ordinario, nei

II LEGISLATURA

CCLXXXIX SEDUTA

7 MARZO 1956

limiti di tali fondi e con impegno di contributi da parte della Provincia. Attualmente sono in corso le pratiche per l'inizio di un lotto dell'importo di lire 30 milioni a cura dello stesso Provveditorato, il quale ha di recente comunicato che nel prossimo bilancio impegnerà una egual somma per dare definitiva sistemazione alla strada.

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

BAGEDDA (M.S.I.). Come ha detto ora l'Assessore, la mia interrogazione era rivolta a diversi Assessori perchè riguardava diversi problemi che interessano l'abitato di Talana. Ho presentato l'interrogazione perchè ritenevo e ritengo che il paese di Talana, almeno fra quelli della provincia di Nuoro, occupi uno dei primi posti nella scala dei bisogni. La stessa collocazione naturale pone il paese di Talana un po' al di fuori di tutte le arterie di grande traffico dell'Isola e ne fa un centro veramente e spaventosamente arretrato. Col presentare questa mia interrogazione io intendevo dare anche un suggerimento alla Giunta, la quale — a parer mio — nell'assegnare i mezzi, tutt'altro che inesauribili, di cui dispone dovrebbe seguire dei criteri di giustizia distributiva; criteri di giustizia distributiva che molto spesso contrastano con le esigenze elettorali, alle quali un po' tutti, e quindi immagino anche i rappresentanti della Giunta, siamo particolarmente sensibili. Non bisogna dimenticare che molto spesso l'essenza morale sta proprio in questo: nel fare ciò che è giusto, anche se contrasta con i nostri interessi particolari. E' giusto che le popolazioni dei paesi che hanno maggiore necessità abbiano anche un particolare riguardo da parte degli organi che sono predisposti al pubblico interesse.

Quello di Talana è — come dicevo — un paese poverissimo, un paese isolato — come è detto nell'interrogazione e come ha ripetuto l'Assessore —, collegato con la Orientale sarda da un unico tronco stradale, qualificato comunale. Noi conosciamo i bilanci comunali e sappiamo come — purtroppo — siano illusioni quelle di chi pensa che un Comune di per sé poverissimo

possa sopperire con il suo bilancio deficitario, come tutti i bilanci comunali, alla manutenzione, anche ordinaria, di un tronco stradale di 12 chilometri. Percorrere oggi la strada in questione è come trovarsi nel mezzo della vicenda di un film *western*. A me personalmente è successo di cadere — letteralmente, senza alcuna iperbole — con l'automobile dentro una delle molte buche di quella strada: ne sono uscito grazie all'aiuto di due gioghi di buoi. Voi capite, quindi, che non si tratta di una strada che ha bisogno di una manutenzione ordinaria, perchè non si tratta di colmare piccole buche, ma fossi enormi che la rendono intransitabile ai veicoli. La strada Talana-Lotzorai oggi, almeno in certi punti, non sembra transitabile che da bipedi e quadrupedi; eppure costituisce l'unica via di comunicazione per la popolazione di Talana.

Io prendo atto dell'impegno assunto dall'Assessore per quanto riguarda la strada Talana-Urzulei: potrebbe anch'essa offrire una possibilità di collegamento con l'Orientale sarda, ma non dobbiamo farci illusioni, perchè — se io non cado in errore — il tronco stradale Urzulei-Orientale sarda è anch'esso qualificato comunale...

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. No, è provinciale, ed ha ottenuto un finanziamento di 30 milioni.

BAGEDDA (M.S.I.). Ma mi riferivo al tronco che da Urzulei va all'Orientale, non al tronco Urzulei-Talana.

In ogni modo, è già un indubbio avviamento a soluzione del problema il fatto che la Provincia abbia provveduto ad allacciare Talana con Urzulei. Io mi auguro, quindi, che la speranza contenuta nelle dichiarazioni dell'Assessore abbia a diventare realtà; e sotto questo aspetto mi dichiaro soddisfatto della risposta dell'Assessore.

Voglio sottolineare, infine, la necessità che io abbia risposta anche per i rimanenti interrogativi che sono contenuti nella mia interrogazione. Chiedo pertanto che gli Assessori interessati, e cioè l'Assessore all'istruzione e l'Assessore ai lavori pubblici, mi forniscano una

risposta anche scritta per evitare il ritorno dell'interrogazione in Consiglio. Chiedo formalmente che sia data risposta scritta alle rimanenti parti della mia interrogazione.

Discussione del disegno di legge: «Provvidenze a favore dell'agricoltura». (20)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: «Provvidenze a favore dell'agricoltura». Dichiaro aperta la discussione generale.

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

CASU (P.S.d'A.). Onorevole Presidente, prima di iniziare la discussione di questo disegno di legge, o meglio di questi progetti di legge, dato che sono stati presentati numerosi emendamenti che modificano sostanzialmente il testo che è stato presentato all'esame del Consiglio, io proporrei che gli stessi emendamenti venissero sottoposti all'esame delle competenti Commissioni, che sono quella dell'agricoltura e quella delle finanze. L'accoglimento di questa mia richiesta tende a mettere il Consiglio in condizioni di affrontare la discussione del provvedimento sulla base di un unico testo e ad evitare che la discussione si debba svolgere — come oggi potrebbe accadere — su dei testi sostanzialmente molto dissimili. Chiedo che il testo del disegno di legge numero 20 e gli emendamenti relativi vengano esaminati dalle Commissioni e riportati in Consiglio entro un termine massimo di due giorni.

PRESIDENTE. Onorevole Casu, lei dunque chiede il rinvio del progetto alle Commissioni competenti, affinché queste lo riesaminino insieme con gli emendamenti presentati. E' così?

CASU (P.S.d'A.). Esatto.

PRESIDENTE. Apro la discussione su questa richiesta dell'onorevole Casu.

SASSU (D.C.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. A favore o contro?

SASSU (D.C.). A favore dell'inizio immediato della discussione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SASSU (D.C.). Onorevole Presidente, io sono favorevole alla discussione immediata del disegno di legge, la cui approvazione è attesa da tutti gli agricoltori indistintamente. Gli agricoltori attendono l'entrata in vigore di questa legge perchè hanno visto distrutte tutte le colture e devono rinnovarle. Non possiamo, pertanto, riportare il disegno di legge alla Commissione dell'agricoltura, perchè un riesame comporterebbe un grave ritardo, pregiudizievole per la nostra agricoltura.

Dobbiamo esaminare il disegno di legge in questa seduta, eventualmente modificandolo con gli emendamenti che si ritengono opportuni. Comunque, questa è una discussione che deve essere condotta a termine stasera.

PRESIDENTE. Hanno parlato un oratore a favore e un oratore contro. Qual'è il parere della Giunta?

COSTA (D.C.), Assessore all'industria, commercio e rinascita. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, praticamente oggi è in discussione non un disegno di legge numero 20, ma una proposta di legge numero 20 presentata dalle Commissioni. Forse è opportuno precisare alcuni dati. Le Commissioni, nella elaborazione del nuovo testo da esse presentato, hanno tenuto conto di tutti gli altri progetti presentati sull'argomento. Il Consiglio si è occupato di questo provvedimento sin dal 1951, per cui può affermarsi che tutte le questioni, tutti gli aspetti del provvedimento sono stati ormai chiariti e precisati.

La differenza sostanziale tra il testo del proponente del disegno di legge numero 20 e il testo della Commissione si può riassumere in due parole. Mentre nel testo del proponente esisteva una innovazione, contenuta negli articoli 3 e 5 nei quali si prevedeva la possibilità del cumulo del mutuo e del contributo e (nell'articolo 3) si dava elasticità massima per operare; nel

II LEGISLATURA

CCLXXXIX SEDUTA

7 MARZO 1956

testo delle Commissioni, nel quale si tiene conto anche delle leggi precedenti sullo stesso argomento, si limitano le possibilità offerte dal testo del proponente. Con gli emendamenti che sono stati presentati in Consiglio al testo proposto dalla Commissione — perchè la discussione in Consiglio verte su di esso — si vuole, sostanzialmente, riportare la legge sul binario originario, pur tenendo conto di tutte le giustissime osservazioni fatte dalla Commissione all'agricoltura nel corso dei suoi lavori, durati per un lungo periodo di tempo.

Io penso che non sia praticamente indispensabile, necessario rimandare il progetto alla Commissione, perchè tutti i consiglieri sono in condizioni di discutere oggi questi emendamenti, che non prevedono modifiche sostanziali, nel senso che essi tendono ad offrire più larghe possibilità di applicazione del provvedimento, a consentire cioè interpretazione non restrittiva della legge. Se si approvano gli emendamenti che tendono a riprodurre il testo del proponente, si hanno larghe possibilità di intervento; se invece si approva il testo della Commissione, praticamente si limitano queste possibilità. La questione è in questi termini. Sostanzialmente bisogna che il Consiglio si esprima su questo punto, perchè è inutile continuare a far rimbalzare il disegno di legge dalle Commissioni al Consiglio e dal Consiglio alle Commissioni. Praticamente dal 1951 non si è fatto altro che questo; ed è dal 1951 che sono disponibili dei fondi che non vengono impiegati a favore degli agricoltori.

Ritengo inutile — ripeto — un riesame del provvedimento da parte delle Commissioni, perchè i consiglieri dovrebbero essere tutti in condizioni di affrontare oggi la discussione...

LAY (P.C.I.). Ma non è questo il problema; il problema è un altro.

COSTA (D.C.), *Assessore all'industria, commercio e rinascita*. Io ritengo che noi siamo in condizioni di discutere gli emendamenti. Del resto, il regolamento interno non dice che quando vengono presentati degli emendamenti, anche se questi sono numerosi, si debba riportare il progetto di legge all'esame della Commis-

sione. Ad ogni modo, poichè il Consiglio è sovrano decida come meglio crede, ma noi insistiamo nel sostenere la necessità e l'urgenza di una discussione immediata.

DESSANAY (P.C.I.). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DESSANAY (P.C.I.). Noi non siamo d'accordo sulla richiesta di sospensiva, perchè riteniamo che ormai il problema di una regolamentazione del credito agrario in Sardegna possa considerarsi maturo, sia pure limitatamente ad un fondo di rotazione che la Regione metterebbe a disposizione delle banche, ma soprattutto perchè questa discussione ci dà motivo di richiamare la Giunta alla necessità di attuare l'impegno da essa assunto di procedere alla presentazione al Consiglio regionale di un disegno di legge di credito agrario relativo ai danni provocati dal gelo. E' evidente che a proposito del disegno di legge in discussione, a proposito cioè della possibilità che la Regione ha di fornire mezzi per il credito, si parlerà necessariamente della soluzione anche dell'altro problema, che chiameremo contingente.

Non vorremmo che venisse l'estate senza avere avuto la possibilità di discutere il disegno di legge, che la Giunta è stata impegnata a presentare mediante un ordine del giorno approvato all'unanimità dal Consiglio. Vogliamo la discussione immediata del disegno di legge anche perchè vogliamo sapere se il fondo di rotazione sarà destinato tutto alla normale attività creditizia oppure dovrà servire anche per i danni causati dal gelo in base ad un'apposita legge che la Giunta deve ancora presentare. Vogliamo una conferma dell'impegno che è stato assunto pochi giorni or sono. La Giunta è in grado di dirci se il disegno di legge al quale mi riferisco è stato approntato o sta per esserlo immediatamente? Se è distinto da quello in discussione oppure no? Mi pare che la discussione immediata del disegno di legge numero 20 ci offra la possibilità di chiarire questi punti con la dovuta urgenza. Per queste ragioni, noi ri-

teniamo che il disegno di legge numero 20 debba essere discusso subito.

SERRA (D.C.). Domando di parlare per un chiarimento.

PRESIDENTE. Onorevole Serra, io posso darle la facoltà di parlare per dichiarazione di voto.

SERRA (D.C.). Se è già stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, io vorrei pregare la Presidenza di procedere alla distribuzione ai consiglieri di copia del regolamento sulla legge sulla siccità e, naturalmente, della legge stessa, perchè possano essere esaminati i punti che possono essere messi in relazione col disegno di legge in esame; se il regolamento non è stato ancora pubblicato, si distribuisca copia della sola legge.

La discussione sul disegno di legge potrebbe avere inizio anche stasera, ma domani avremmo comunque degli elementi utili.

PRESIDENTE. Onorevole Serra, lei è dunque per un rinvio breve?

SERRA (D.C.). No, nessun rinvio. Io propongo che, sia che la proposta Casu venga accolta, sia che venga respinta, si distribuisca ai consiglieri una copia del regolamento della legge sulla siccità.

COSTA (D.C.), *Assessore all'industria, commercio e rinascita*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COSTA (D.C.), *Assessore all'industria, commercio e rinascita*. Desidero precisare che il progetto di regolamento della legge sulla siccità, giustamente richiamato dall'onorevole Serra, è stato inviato alla Giunta perchè esprimesse un parere. La Giunta ha espresso il suo parere, ha proposto qualche emendamento ed ha rimesso il regolamento al Governo. Il regolamento è stato già pubblicato nella Gazzetta Ufficiale e può essere, pertanto, distribuito.

Ritengo peraltro che la discussione sul diseg-

no di legge numero 20 possa avere inizio senz'altro, anche senza tener conto del regolamento in questione, perchè il nostro proposito è quello di approvare una legge ampia, che possa essere applicata sempre e che sia tale da non costringerci a presentare una legge speciale per ogni singolo avvenimento eccezionale che possa verificarsi. Noi riteniamo cioè che il provvedimento in discussione possa essere adeguato non solo nei periodi normali, ma anche per i casi eccezionali. Quindi noi possiamo senz'altro, ripeto, iniziare la discussione del disegno di legge ed arrivare alla sua approvazione senza attendere la distribuzione dei provvedimenti sulla siccità; provvedimenti che, d'altra parte, tutti più o meno esattamente conosciamo.

DESSANAY (P.C.I.). Ma il disegno di legge per i danni del maltempo è stato presentato?

COSTA (D.C.), *Assessore all'industria, commercio e rinascita*. Noi riteniamo che la legge in discussione possa servire anche per gli eventuali casi eccezionali e quindi anche per la situazione creata dal recente maltempo. Ma, se il Consiglio non fosse di questo avviso, non escludiamo la possibilità di elaborare un'apposita legge. Ma è inutile dire che occorre un nuovo progetto in questo momento, cioè prima che il Consiglio abbia esaminato il disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. Metto in votazione la proposta dell'onorevole Casu. Chi l'approva alzi la mano.

(Non è approvata).

Si procede nella discussione generale.

CASU (P.S.d'A.). Io mi ero cullato nell'idea che la discussione di questo disegno di legge sarebbe stata rinviata perchè si potessero avere elementi di giudizio più precisi, anche perchè — come già ha fatto presente l'onorevole Serra — non conosciamo nemmeno il regolamento della legge sulla siccità, nella quale sono previsti anche interventi di natura creditizia addirittura più rilevanti di quelli previsti dal disegno di legge in discussione. Il Consiglio,

II LEGISLATURA

CCLXXXIX SEDUTA

7 MARZO 1956

che ha voluto la discussione immediata, mi vorrà dunque scusare se io sarò un po' disordinato e un po' impreciso.

Nei limiti delle mie possibilità cercherò, innanzitutto, di inquadrare il problema del credito agrario nel problema più vasto dell'economia agraria dell'Isola, per dimostrare come il credito agrario possa e debba intervenire per dare un impulso a questa nostra economia agraria. E' noto a tutti che il credito, in tutte le attività economiche, costituisce una potente leva di progresso. Gli industriali e i commercianti ricorrono frequentemente al risparmio di terzi (anzi i commercianti e gli industriali sono quasi sempre dei debitori); gli agricoltori vi ricorrono anch'essi, sebbene più limitatamente, e vi ricorrono in misura sempre maggiore man mano che l'agricoltura si industrializza. Gli agricoltori, pur essendo considerati essenzialmente dei risparmiatori, ricorrono al capitale di terzi in misura larghissima attraverso forme particolari caratteristiche del processo produttivo dell'agricoltura. Affitti, pagamenti in natura, prestazioni, contratti particolari di compartecipazione, sono tutte combinazioni che creano una serie di rapporti di dare e di avere scaglionati nel tempo e legati al particolare modo di realizzare dei ricavi, legati cioè al periodo di raccolto, a data fissa. In tutti i casi, queste forme di credito sono regolate da garanzie, da garanzie reali, anche se non sempre assistite da privilegi legali o convenzionali, perchè si tratta di singolari forme di rapporti che le consuetudini hanno codificato.

Tuttavia, a queste forme di credito che i diversi partecipanti al processo produttivo hanno stabilito fra di loro e che si inquadravano soprattutto in un'agricoltura, in una economia più spiccatamente familiare, — cioè in un'economia che possiamo chiamare di consumo interno — deve succedere una forma più larga e più dinamica di credito che consenta un maggiore sviluppo del circolante, una maggiore intensità di produzione, un'economia di scambio. L'azienda agraria non può esimersi da quel ritmo di progresso che pervade tutta la vita moderna; e per aumentare il prodotto netto deve aumentare notevolmente il capitale di antici-

pazioni e il capitale di scorte, cioè il capitale di esercizio. D'altro canto, la terra nuda, lasciata in balia dei fattori naturali, che specie nel nostro ambiente esercitano una azione negativa, manifesta una ricchezza solo allo stato potenziale, ricchezza che ha necessità di capitale e di lavoro per essere vivificata. E tale capitale deve incorporarsi in notevole misura in questa terra nuda, immobilizzandovi opere per diventare capitale fondiario, altrimenti essa non consente al lavoro un giusto compenso, non consente al capitale di esercizio un conveniente impiego. L'agricoltura mantiene il suo volto tragico di immensa miseria, che pervade poi tutto l'ambiente, per cui il progresso agricolo, il progresso vero, non solo tecnico, ma anche economico e sociale, è legato intimamente e sempre di più (specie in un'agricoltura che fatalmente deve evolversi come la nostra) al volume del capitale sia fondiario che di esercizio, al circolante.

Per dare un'idea di come giocano i rapporti fra terra, capitale e lavoro nelle diverse forme di agricoltura, per vedere cioè come lo stesso reddito fondiario acquisti diverso valore a seconda degli investimenti di capitali fondiari, e correlativamente si incrementi unitariamente il prodotto netto, il reddito del capitale di esercizio e quello del lavoro, farò il confronto fra una azienda pastorale cerealicola dell'agro di Ozieri, che può essere considerata una azienda tipica media dell'agricoltura della Sardegna, e varie aziende di altre zone d'Italia. Valore del terreno nudo: Ozieri, 200.000; Lodi, 1.768.000 lire; Conca d'Oro, 11.472.000 lire; Colli Fiorentini, 1.100.000 lire. Valore fabbricati: Ozieri, 13.200; Lodi 372.000; Conca d'Oro, 360.000; Colli Fiorentini, 720.000 lire; Falda Vesuviana, 840.000 lire. Vi indico gli elementi che possono spiegare un po' le premesse da me fatte. Prestazioni di lavoro: 10.000, Ozieri; 143.000, Lodi; 341.000, Conca d'Oro; 172.000, Colli Fiorentini; 357.000, Falda Vesuviana. Prodotto lordo vendibile: Ozieri, 24.500; Lodi, 388.000 lire; Conca d'Oro, 1.400.000 lire; Colli Fiorentini, 356.000; Falda Vesuviana, 860.000. Reddito fondiario: 10.000 lire, Ozieri; 105.000,

Lodi; 819.000, Conca d'Oro; 66.000, Colli Fiorentini; 236.000, Falda Vesuviana.

Da questi dati schematici, si rileva che, per quanto riguarda il valore, occorrono 10 ettari di Ozieri per un ettaro di Lodi; 9 ettari di Ozieri per un ettaro dei Colli Fiorentini; 20 di Ozieri per uno della Falda Vesuviana; 55 di Ozieri per uno della Conca d'Oro.

Capitale di esercizio: 18 per un ettaro di Lodi; 10 per un ettaro dei Colli Fiorentini; 5 per uno della Conca d'Oro; 7 per uno delle Falde Vesuviane. Lavoro: 14 per un ettaro a Lodi; 34 per un ettaro nella Conca d'Oro; 17 per un ettaro nei Colli Fiorentini; 35 per un ettaro nella Falda Vesuviana.

Questi, naturalmente, sono calcoli di natura indicativa; non sono assolutamente matematici. E' evidente che molta parte della differenza di valore è data dai capitali investiti nel terreno, sia sotto forma di capitale fondiario, sia sotto forma di capitale di esercizio. Infatti, vediamo che, per esempio, nei Colli Fiorentini e nella stessa Conca d'Oro il valore potenziale della terra nuda, per la fertilità naturale, non si discosta da quella dell'agro di Ozieri; tuttavia, nei primi due, il valore del terreno è aumentato rispettivamente di 9 volte e di 55 volte. La differenza di tale valore è soprattutto data dal capitale fondiario investito ed immobilizzato nel terreno, che è stato completamente trasformato nel suo regime fondiario. Ma anche il reddito di tale terreno è andato aumentando con l'investimento di capitali di esercizio e di lavoro; tanto è vero che si ha il rapporto rispettivamente di 10 e 17 nei Colli Fiorentini, 5 e 34 nella Conca d'Oro, rispetto ai dati di Ozieri.

Questo quadro indica la strada che deve ancora compiere la trasformazione fondiaria in Sardegna e rivela la immensa mole di capitali che ancora devono essere impiegati per raggiungere in Sardegna un livello produttivo paragonabile a quello delle altre regioni italiane.

Come si può formare questo capitale? Una parte viene dal risparmio. L'agricoltore è un risparmiatore, anzi è il risparmiatore per eccellenza, perchè ogni anno investe una parte del prodotto netto nel terreno. Anzi, vi è una forma di investimento *sui generis* che è data dal

risparmio, per così dire, in potenza che viene effettuato da parte dei contadini imprenditori che eseguono poco per volta opere di miglioramento nella loro terra impiegando il proprio lavoro e ottenendo quella che viene chiamata la capitalizzazione del lavoro. Molti esempi di trasformazioni profonde si devono proprio a questa forma di capitalizzazione del lavoro.

Ma il prodotto netto della azienda con l'attuale ritmo di attività non consente, di regola, di realizzare una quantità di risparmi tale da permettere investimenti notevoli nella terra: o si impone all'attività un ritmo diverso e tale che moltiplichi il prodotto unitario o la terra stessa non potrà crearsi quei capitali che sono necessari al suo potenziamento. D'altro canto, il lavoro, anche se volesse, non potrebbe intensificarsi economicamente; ne abbiamo esempio in Sardegna, ove il 60 per cento del lavoro che viene esercitato in agricoltura è dato da quello che si impiega in aziende a colture esclusivamente cerealicole, le quali si effettuano su terreno nudo con pochissimi investimenti di capitali fondiari e con più modesti capitali di esercizio (ove la terra nuda, quindi, è valorizzata esclusivamente col solo lavoro). Un fenomeno di questo genere non solo comporta uno scarso reddito di lavoro, ma comporta anche quell'attività discontinua che è causa principale della povertà dell'ambiente.

Se la nostra agricoltura soffre dei due mali estremi (troppo lavoro rispetto al capitale e troppo capitale fondiario rispetto al lavoro) nelle due manifestazioni più tipiche, pastorizia e cerealicoltura, è proprio perchè non vi è equilibrio fra di loro. La mancanza di questo equilibrio deriva dalla deficienza di capitale, che è capitale fondiario ed è anche capitale di esercizio.

Ma il risparmio non può soddisfare l'esigenza del capitale necessario. La politica perseguita specialmente dalla Regione di consentire che ogni azienda agraria possa investire più capitali nella terra e nell'esercizio dell'impresa, è la sola politica che possa determinare, se raggiunge una adeguata profondità di livello, la rinascita dell'Isola. Favorire l'iniziativa privata, disciplinandola, stimolandola, coordinando-

la, col conseguire più alti risparmi, con l'imporre l'investimento di una parte proporzionale di essi nel terreno e nelle scorte, con opportune disposizioni per difendere e valorizzare i prodotti, significa rispondere alla esigenza del nostro ambiente. Quindi, necessità di mettere a disposizione questi capitali che oggi la nostra terra non ci dà; necessità di dare i contributi per opere di miglioramento fondiario per poter incorporare più ricchezza produttiva nel terreno; necessità di mettere a disposizione dell'attività agricola una quantità di circolante che consenta un impiego notevole di mezzi produttivi.

Capitale fondiario e capitale di esercizio: i due grandi assenti dal nostro processo produttivo. Pensate all'incidenza di questo fenomeno sullo stato di depressione del nostro ambiente. E' stato dimostrato tante altre volte che la depressione del nostro ambiente è manifestata soprattutto dallo stato di discontinuità di occupazione della nostra massa lavoratrice, con la conseguente eccedenza di potenzialità di lavoro rispetto alla capacità di assorbimento. Tale eccedenza è rappresentata da ben 10 milioni di giornate lavorative. Ma la eccedenza di potenzialità di lavoro non soddisfatta non è di soli 10 milioni di giornate. In Sardegna abbiamo soltanto 31 persone attive su 100, contro le 49 del Piemonte; nella nostra Isola vivono due persone a carico di ogni lavoratore, mentre nel Piemonte il carico è di una sola persona. La cifra delle giornate lavorative non soddisfatte nella nostra Isola sale così per lo meno a 14 milioni. Accanto a questa eccedenza di potenzialità di lavoro dobbiamo registrare il fatto che il 70 per cento della superficie coltivabile non è coltivata, e che il rimanente 30 per cento della superficie è coltivata soprattutto a colture estensive, che richiedono poco lavoro, ed a coltura più povera, la cerealicola. A me pare che sia collegata con questi dati fondamentali tutta la nostra vita civile, tutta la nostra economia, il nostro ambiente.

Se questa è la manifestazione più tangibile della nostra depressione, come è possibile soddisfare tutta la potenzialità di lavoro della nostra Isola? In Sardegna l'impiego di una uni-

tà lavorativa in agricoltura comporta la spesa per valore fondiario, ossia capitale fondiario e capitale di esercizio, di circa 6 milioni. Non so se sono stato chiaro, ma è questo il concetto per poter impiegare a pieno regime un lavoratore per tutto l'anno, occorre un terreno che abbia un valore medio, compreso il capitale di esercizio, di circa 6 milioni di lire. Tale valore di 6 milioni può aversi in 30 ettari di pascolo, oppure in 4 ettari di orto irriguo. Si tratta, quindi, di investire nei terreni a coltura somme tali da raggiungere quell'intensità di capitale per unità di superficie. Rapportando a giornata il valore del capitale occorrente, abbiamo l'equivalente di 20.000 lire a giornata d'impiego. Questi sono i calcoli che si fanno, oltre che nell'agricoltura, nelle industrie e in tutte le altre attività, quando si vuole conoscere l'ammontare del capitale necessario per dare occupazione a un determinato numero di persone. Da questi calcoli, che sono naturalmente congetturali, si arriva a stabilire che, per soddisfare 10 milioni di giornate lavorative non occupate, occorrerebbe un investimento fondiario, un investimento di capitali fondiari e di esercizio, di ben 200 miliardi.

Noi non possiamo, quindi, illuderci che con un colpo di bacchetta magica si possa trasformare di colpo l'ambiente, perchè occorre un gran numero di miliardi. Ogni occupazione operaia costa quello che costa. E' in questa situazione, in questa esigenza di capitale circolante e di capitale fondiario, che si inseriscono le proposte di legge che noi dobbiamo discutere, secondo taluni per contribuire a risolvere il problema, secondo altri — veramente illusi — per risolverlo completamente. Disponendo di appena un miliardo, vi è chi vuole risolvere un problema la cui soluzione richiede una disponibilità di almeno 200 miliardi.

Pur rilevando la esiguità dei nostri mezzi finanziari, noi riconosciamo che ogni azione tendente a sviluppare il credito agrario, a movimentare capitali circolanti, è un'azione utile e positiva, naturalmente nei limiti delle possibilità finanziarie che l'accompagnano. Sono stati presentati molti progetti di legge per il credito agrario, ma io sono del parere che, per

semplificare e per non accendere polemiche inutili, sia opportuno discutere soprattutto sulla proposta di legge ultima, presentata dalla Commissione, per lo meno per avere una base di discussione. Naturalmente, in sede di esame dei singoli articoli dovremo prendere in attenta considerazione gli emendamenti che sono presentati, ma in questo momento dobbiamo attenerci al testo che ci viene proposto dalla Commissione.

All'inizio della seconda legislatura era stata presentata una proposta di legge con una certa urgenza, perchè si riconosceva da parte di tutta la Commissione all'agricoltura che era tempo di mettere in circolazione il miliardo disponibile per il credito agrario. La proposta era stata presentata dall'onorevole Serra, su incarico della Commissione; la quale ne aveva già iniziato l'esame quando fu presentato dalla Giunta il disegno di legge numero 20.

La proposta di legge Serra prevedeva la costituzione di un fondo di rotazione presso l'Istituto di Credito Agrario per la Sardegna; prevedeva inoltre di destinare una certa somma per diminuire il tasso di interesse delle operazioni di esercizio eseguite dall'I.C.A.S. e di destinare una parte dello stesso fondo di rotazione per diminuire il tasso di interesse dei mutui da concedere agli agricoltori sul fondo assegnato all'I.C.A.S. dall'«Interim-Aid», per prolungare il periodo di ammortamento dei mutui concessi con la legge 25 luglio 1952, numero 949, partendo dal presupposto di disporre di 1.200 milioni e di poter poi incrementare lo stesso fondo con eventuali altri stanziamenti. Il disegno di legge presentato dalla Giunta, che va sotto il nome dell'onorevole Costa, aveva un'impostazione un po' più ampia: come nella proposta di legge Serra, vi si prevedeva la costituzione di un fondo di rotazione, ma non il pagamento degli interessi all'Istituto di Credito Agrario; si destinava il fondo per operazioni di credito di esercizio e di miglioramento; si tendeva a ridurre il tasso di interesse dei prestiti di esercizio e dei mutui di miglioramento; si aggiungeva la possibilità che i prestiti venissero concessi dall'Istituto o dagli Enti intermedi, come le Casse comunali di credito agrario o i Con-

sorzi Agrari, lasciando facoltà alla Giunta di determinare anno per anno l'entità complessiva dei finanziamenti da concedere a questi Enti. Infine, nel disegno di legge Costa, era prevista una innovazione profonda, rispetto alla proposta di legge presentata dall'onorevole Serra (che chiamiamo senz'altro proposta di legge Serra, quantunque fosse stata elaborata dalla Commissione) e anche rispetto alla legislazione vigente in materia di credito agrario. Nel disegno di legge Costa si proponeva di cumulare i contributi con i mutui; si dava cioè all'agricoltore che doveva eseguire un'opera di miglioramento fondiario il cento per cento della somma occorrente: il 50 per cento sotto forma di contributo a fondo perduto e il rimanente 50 per cento sotto forma di mutuo a lunga scadenza e a basso tasso di interesse. Però, la Commissione alle finanze e la Commissione all'agricoltura si attennero prevalentemente alla proposta di legge Serra. La Commissione ha proposto di destinare 200 milioni alla formazione della piccola proprietà contadina; di ridurre dell'uno e mezzo per cento il tasso di interesse per i prestiti «Interim-Aid»; di disporre interventi integrativi per prolungare la legge 949; e la concessione di prestiti di esercizio.

Ora, a me pare che con la proposta di legge presentata dalla Commissione ci si discosti dalla legge Costa, soprattutto per quanto riguarda il fondo di rotazione. A mio avviso, il fondo di rotazione dovrebbe essere un fondo che non si esaurisca sotto forma liquida o sotto forma di cambiali o per lo meno di garanzie, di prestiti concessi: dovrebbe essere, cioè, quella che in chimica è la sostanza catalizzatrice che entra in una combinazione chimica, favorisce la reazione, ma in essa non si consuma. Non si può parlare di fondo di rotazione, quando si abbia un fondo che, per una qualunque ragione (per esempio, per pagare tassi di interesse superiori a quelli che il fondo stesso produce), è soggetto ad esaurirsi.

Nel testo proposto dalle Commissioni si parla della piccola proprietà contadina (anzi fui proprio io a proporre questa aggiunta in Commissione). Posto che vogliamo fare una legge sul credito agrario, che ha una importanza

grandissima, determinante, nella nostra economia agricola — come mi pare di avere dimostrato — vediamo come si tiene conto nella legge in discussione dei problemi del credito agrario. In verità, questa legge, nel testo proposto dalla Commissione, sgonfia completamente il disegno di legge Costa, ma, d'altra parte, è anch'essa incapace di determinare un notevole impulso nell'economia agricola. Devo anzi dire che il disegno di legge Costa — se fosse stato accettabile — aveva almeno il merito di voler favorire le opere di miglioramento fondiario, perchè prevedeva la concessione al proprietario del terreno del cento per cento delle spese occorrenti per le opere di miglioramento fondiario, purchè, naturalmente, le disponibilità finanziarie fossero sufficienti. Pur essendo completamente favorevole al principio contenuto nel disegno di legge Costa, pur ritenendo cioè necessaria la concessione del contributo oltre che del mutuo, mi domando — è di questo che mi preoccupa — se sia possibile l'applicazione pratica di questo principio, e cioè se gli agricoltori che hanno bisogno di avere il mutuo possano ottenerlo, o se invece debbano vedersi respinta la richiesta per mancanza di fondi. Poichè, se approvassimo una tale legge, illuderemmo l'agricoltore — ed io credo che il proposito dell'onorevole Costa fosse quello di illudere l'agricoltore — poichè in nessun modo potremmo mai reperire i fondi necessari per l'attuazione anche parziale della legge.

Esaminiamo intanto — io ho premesso che sarei stato disordinato e lo sono veramente — che cosa si prevede per la formazione della piccola proprietà contadina nel testo proposto dalle Commissioni: 200 milioni. Si tratta di un'attività economica — con aspetti politici — di prima importanza. I contadini sardi manifestano — e dobbiamo compiacercene — una profonda aspirazione alla piccola proprietà: è nella piccola proprietà contadina che si ottengono quei miracoli di capitalizzazione del lavoro che consentono di ottenere delle trasformazioni profonde anche nei terreni più impervii. Quella tendente a promuovere la formazione della piccola proprietà contadina sarebbe una iniziativa santa, una iniziativa che potrebbe risolvere

da sola molti problemi della Sardegna. Ma la somma destinata alla formazione della piccola proprietà contadina è assolutamente inadeguata. Basta il primo punto dell'articolo 3, dove sono indicati gli scopi per i quali verranno spesi i 200 milioni, per capire che con tale somma si potrà, nella migliore delle ipotesi, realizzare il passaggio di appena 1000 ettari dalla grande alla piccola proprietà contadina. Che peso possono avere 1000 ettari ai fini della soluzione del problema...

TORRENTE (P.C.I.). Si faccia la riforma agraria!

CASU (P.S.d'A.). Io, che sono favorevolissimo alla erogazione di fondi per la creazione e formazione della piccola proprietà contadina, mi domando veramente se si ritiene di poter affrontare il problema con una legge regionale che stanziava appena 200 milioni, dei quali soltanto 160 o 170 potranno essere spesi per l'acquisto di terreno. Io avevo proposto, sì, uno stanziamento di 200 milioni, ma si trattava di uno stanziamento annuale per cinque anni. Naturalmente, non era neanche questo uno stanziamento sufficiente, ma era già qualcosa, il massimo sforzo che la Regione potesse compiere. Francamente, non riesco a comprendere perchè si voglia parlare di politica imperniata sulla piccola proprietà contadina, quando a questo scopo si stanziavano solo 200 milioni.

La Commissione all'agricoltura si è occupata soprattutto dei mutui di miglioramento, anzichè dei contributi. Nella relazione e nelle discussioni che si sono avute in Consiglio si è cercato di spiegare questo indirizzo sostenendo che esso servirebbe a creare un'agricoltura sana.

AZZENA (D.C.). E si moralizza.

CASU (P.S.d'A.). Io mi permetto, onorevole Azzena, di dissentire fondamentalmente da tale impostazione. Potrei ammettere che il mutuo sia da preferire soltanto se avessimo un'agricoltura ricca, con una notevole massa di circolante, con redditi elevati, se noi ci trovassimo di fronte non alla terra nuda, ma alla terra arricchita dai necessari capitali fondiari di

investimento. Ma noi ci troviamo di fronte a una terra nuda, che ha bisogno di un forte investimento di capitali; capitali che non possono derivare dal risparmio, ma che devono essere destinati alla terra attingendo dal pubblico denaro. Si deve, inoltre, tener conto del fatto che per ottenere i mutui si devono superare molte difficoltà, che vengono definite formali, ma che, in pratica, sono sostanziali. Il mutuo di miglioramento consente all'agricoltore di ottenere una somma corrispondente al 60 per cento del valore del fondo; e, naturalmente, la stima del fondo viene effettuata con molta cautela, con molta prudenza da parte dell'Istituto. In una terra nuda, le opere di miglioramento fondiario, molto spesso, hanno un valore maggiore di quello del fondo, come ho dimostrato all'inizio del mio intervento (abbiamo visto che il valore del fondo può aumentare di 35 volte). Se il piccolo contadino vuole trasformare profondamente il suo terreno (e non può fare diversamente, perchè se la proprietà è piccola non può trovarvi sufficiente lavoro e sufficiente occupazione se non dopo averla trasformata profondamente) deve investire in una superficie limitata un notevole capitale, ma non può ottenere un mutuo superiore al valore del fondo, perchè l'Istituto mutuante chiede le dovute garanzie. Avviene così che il piccolo contadino non può ricorrere al mutuo di miglioramento, al quale possono accedere soltanto i grossi proprietari, quelli che possono offrire notevoli e abbondanti garanzie, perchè hanno altri terreni oltre quelli che vogliono trasformare.

A queste difficoltà si aggiungono quelle formali in senso stretto. La proprietà in Sardegna non è sempre perfetta dal punto di vista giuridico. Accade spesso in Sardegna che si effettuino le divisioni della proprietà senza che vengano registrati i frazionamenti; l'Istituto mutuante, però, ha bisogno di conoscere esattamente la situazione patrimoniale del beneficiario del mutuo e così viene a sapere che i proprietari di un determinato fondo sono una quindicina, e che, di essi, uno risiede in America e un altro in Francia, che un altro ancora è deceduto e che i suoi figli sono militari; insomma, l'Istituto non riesce nemmeno a orientarsi.

Una situazione così confusa non è caratteristica di una o dieci aziende, ma di buona parte delle nostre aziende. Un'altra difficoltà notevole è quella derivante dal fatto che in Sardegna sono pochi i terreni che per trent'anni non abbiano subito un'ipoteca. Non sono pochi i terreni gravati di ipoteca, i terreni tarati. In una situazione come questa voi, onorevoli colleghi, volete preferire il mutuo al contributo?

Il piccolo agricoltore preferisce il contributo del 50 per cento, perchè può fare personalmente una parte del lavoro necessario per l'esecuzione dell'opera di miglioramento. Il contributo del 50 per cento sale, a seconda delle prestazioni dell'agricoltore, alla misura del 60 e talvolta anche del 70 per cento della spesa necessaria per l'esecuzione dell'opera. Al contadino che, col suo lavoro, riesce a guadagnarsi il 20 per cento, oltre il contributo del 50 per cento che gli viene erogato dalla Regione, resta da affrontare una spesa reale limitata al 30 per cento. In base alle famose leggi Fanfani del 1949, invece, il contadino può ottenere solo un prestito del 75 per cento e può ottenerlo soltanto ipotecando il fondo. Per la rimanente parte — il 25 per cento — del capitale necessario, non può ricorrere al prestito perchè il suo fondo è già ipotecato, tarato. Ma voi volete, onorevoli colleghi, che l'agricoltore si orienti verso il mutuo!

L'agricoltore è sano di mente e preferisce, a ragione, il contributo. Se può avere anche il mutuo, tanto di guadagnato. Costa è in errore quando afferma che sono pochi gli agricoltori che possono avvalersi del contributo a fondo perduto del 50 per cento, perchè la maggior parte dei contadini non può disporre del rimanente 50 per cento da pagare per la esecuzione dell'opera. Io non escludo che possa anche darsi qualche caso del genere, ma escludo che l'affermazione di Costa sia esatta in linea generale, come è dimostrato dal fatto che il numero delle domande di contributi pervenute ai nostri organi agrari supera quattro o cinque volte le possibilità di accoglimento. Vi è pertanto una remora nella attività di miglioramento fondiario. Una remora che — diciamolo francamente — è data dalla scarsa disponibilità finanziaria

II LEGISLATURA

CCLXXXIX SEDUTA

7 MARZO 1956

ria della Regione o dello Stato. E' evidente, e lo sappiamo tutti, che un agricoltore che non dispone di risparmi, tuttavia è capace di fare miracoli. Dobbiamo tener conto di questa capacità dei nostri agricoltori di realizzare le opere di miglioramento fondiario. In un anno sono stati concessi — in base alle leggi regionali e statali — contributi per oltre 6 miliardi per opere di miglioramento fondiario, nella esecuzione delle quali gli agricoltori hanno concorso, ove col 68 per cento, ove col 50 per cento, ove col 35 per cento.

A me pare che le proposte delle Commissioni, per quanto accettabili, non siano risolutive. Sono accettabili, perchè volte a richiamare il capitale che lo Stato dispone per le opere di miglioramento fondiario. Un'azione tendente a richiamare queste somme è senz'altro positiva. Ma non si illuda nessuno che, prolungando il periodo di ammortamento e abbassando il tasso di interesse dell'uno e mezzo per cento, si possa determinare un notevole aumento delle richieste. Rimangono sempre quelle deficienze che prima abbiamo illustrato e quelle difficoltà che impediscono ai nostri agricoltori di accedere ai mutui. Io sono convinto che, nonostante queste disposizioni che io approvo, noi non assorbiremo tutte le somme messe a disposizione dallo Stato col piano Fanfani.

La Commissione non ha previsto una riduzione del tasso di interesse sui prestiti di esercizio. Io dissento nella maniera più ampia dalla Commissione su questo punto. Sul miliardo, resterà disponibile per il prestito di esercizio una somma che, sì e no, sarà di 400-500 milioni. Sappete qual'è la somma richiesta dal prestito di esercizio lo scorso anno in Sardegna? E' una bella somma: 12 miliardi e mezzo, comprendendo nei prestiti di esercizio quella particolare forma di mutuo di miglioramento (che non è mutuo di miglioramento) che è l'anticipazione sui contributi (che non si tratti di mutuo di miglioramento, ma di credito di esercizio è dimostrato dal fatto che queste anticipazioni sui contributi vengono concesse col sistema delle cambiali, al quale non si ricorre nel caso dei mutui di miglioramento, che vengono concessi sotto altra forma). L'Istituto di Credito Agra-

rio, i Consorzi Agrari e le altre banche lo scorso anno hanno concesso crediti di esercizio per una somma complessiva di 12 miliardi e mezzo, dicevo. A me consta una somma di 12 miliardi e mezzo, ma vi è chi porta la cifra a 15 miliardi. Ora, noi abbiamo a disposizione 4-500 milioni, sì e no, per aumentare il volume dei prestiti di esercizio. Non è chi non veda che il nostro intervento non è altro se non una goccia nel mare, non ha nessun peso ai fini dell'incremento del credito di esercizio. La Banca, dal canto suo, non ha fondi sufficienti per il prestito di esercizio; nè la Regione è in grado di darglieli. La somma complessiva assorbita dai crediti di esercizio è dell'ordine di svariati miliardi. Una politica tendente ad aumentare il volume dei crediti di esercizio non può appagarsi dei 12 miliardi e mezzo attuali, ma deve prevedere un aumento dell'importo complessivo delle operazioni a 20 miliardi. La nostra disponibilità finanziaria non ci consente di determinare un notevole aumento dei fondi destinati al credito di esercizio. Si tratta, ripeto, di una goccia nel mare. Non ho altro da aggiungere a proposito del credito di esercizio.

Per quanto riguarda il tasso di interesse, affermo innanzitutto la necessità di intervenire su tutto l'ambiente e non soltanto a favore di qualche decina di agricoltori fortunati. Due punti di riduzione sull'attuale sette e mezzo per cento potrebbero rappresentare un vantaggio concreto per la nostra agricoltura, se a beneficiarne fossero veramente e soltanto gli agricoltori. Accade spesso, però, che i fondi destinati all'esercizio agrario vengano assorbiti dall'esercizio industriale. La riduzione di due punti sull'attuale tasso di interesse incomincia a rappresentare qualche cosa; tuttavia, senza voler precisare quale debba essere, secondo me, il limite di riduzione, il principio che noi possiamo tranquillamente affermare è questo: soltanto intervenendo per ridurre i tassi di interesse, si può creare un beneficio generale per tutti gli agricoltori, cioè per tutta l'economia. Solo in questo modo si potrebbe incominciare a immettere un maggior volume di circolante, cioè a creare la base dello sviluppo agricolo; si potrebbe richiamare anche altro capitale; si potrebbe impedi-

re che il capitale sardo, il risparmio sardo venga utilizzato fuori dell'Isola.

Per concludere, io sarei favorevole alla proposta di Costa di dare contributi e mutui se egli mi dimostrasse che esiste la possibilità di reperire comunque i capitali necessari. Quando io avessi la sicurezza che a beneficiare della nostra legge sarebbero non pochi fortunati, ma tutti gli agricoltori, sarei favorevole alla proposta Costa. Ma, se io non posso avere questa sicurezza, se devo limitarmi a considerare le somme di cui può disporre la Regione direttamente, non posso che prevedere un'applicazione parziale, pericolosissima e dannosa della legge, perchè ci priveremmo della possibilità di aumentare il circolante e perchè si creerebbero speranze, anche politiche, poco simpatiche.

Mi dichiaro, pertanto, favorevole alla proposta della Commissione nella sostanza, e di essere inoltre favorevole alla riduzione dei tassi di interesse, escludendo però dal testo della Com-

missione — per le ragioni che ho esposto — la parte relativa alla piccola proprietà contadina, quantunque sia stato io a proporre provvedimenti relativi alla formazione della piccola proprietà contadina. Se non si interviene nella forma da me richiesta per almeno cinque anni, mi riservo di presentare una mia proposta di legge per la formazione della piccola proprietà. (*Consensi*).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 11.

La seduta è tolta alle ore 20 e 45.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1956