

CLXXVI SEDUTA

LUNEDÌ 11 MAGGIO 1959

Presidenza del Presidente CERIONI

INDICE

Assenze per più di cinque giorni	3369
Congedi	3369
Interrogazioni (Svolgimento):	
CONTU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	3370-3371-3372
ASQUER	3370
USAI	3372
Proposta di legge (Annunzio di presentazione)	3369
Proposta di legge: «Disposizioni relative alla ripartizione delle spese per le strade vicinali e di trasformazione fondiaria». (21) (Discussione):	
CHERCHI	3373-3378
MACIS ELODIA	3374
CASU, relatore	3374
PERNIS, relatore	3376
CADEDDU, Assessore all'agricoltura e foreste	3376
FRAU	3376
SOTGIU GIROLAMO	3378
Risposta scritta ad interrogazioni	3369

La seduta è aperta alle ore 18 e 20.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Porcu Ruju e Dedola hanno chiesto congedo per 30 giorni, l'onorevole Atzeni per 13 giorni. Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Assenze per più di cinque giorni.

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

Annunzio di presentazione di proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata la seguente proposta di legge:

dai consiglieri Usai - Dedola - Macis Elodia - Castaldi:

« Modifiche alla legge regionale 29 dicembre 1950, numero 74, intese ad ottenere che le provvidenze disposte a favore dell'industria vinicola e casearia vengano estese a quella olearia ». (96)

Per questa proposta di legge è stata richiesta la procedura d'urgenza.

Metto in votazione tale richiesta.

(E' approvata).

Risposta scritta ad interrogazioni.

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

« Interrogazione Sotgiu Girolamo sui danni nella bassa valle del Coghinis ». (516)

« Interrogazione Marras sui progetti per l'irrigazione della piana di Chilivani ». (551)

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune interrogazioni. Per prima viene svolta un'interrogazione Asquer al Presidente della Giunta. Se ne dia lettura.

PIRASTU, *Segretario*:

« Per sapere quale fine abbia fatto un cortometraggio sulla partenza di Sant'Efisio, di cui si è detto molto bene, e per il quale l'Amministrazione regionale, tramite l'Ente provinciale del turismo, aveva fornito i fondi necessari per la realizzazione ». (246)

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

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. L'Amministrazione regionale era originariamente estranea alla produzione di un cortometraggio sulla partenza di Sant'Efisio; non ha, quindi, stretto convenzioni in proposito e meno ancora fornito dei fondi. Sta di fatto che fra l'Ente provinciale del turismo e un noto operatore cinematografico si stipulò una convenzione per la coproduzione di tale cortometraggio, che venne regolarmente girato. In seguito insorsero però delle divergenze fra l'operatore e l'Ente e, superate queste, quando si trattò di mettere in circolazione il cortometraggio, si constatò che una parte di esso era andata perduta, non si sa come e dove. Si trattava di una parte piccolissima ma essenziale.

A questo punto intervenne l'Amministrazione regionale, tramite l'Assessorato del turismo, al fine di ottenere che il cortometraggio venisse sollecitamente completato e posto in circolazione. Vennero, tuttavia, lasciate impregiudicate le questioni che erano sorte tra l'operatore e l'Ente provinciale del turismo, questioni che non sono tuttora risolte, ma che verranno presto rimesse ad una specie di arbitrato. L'Assessorato del turismo ha finanziato con 450.000 lire l'esecuzione della parte di pellicola mancante, sicchè il cortometraggio sarà presto messo in circolazione.

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

ASQUER (P.S.I.). Mi dichiaro soddisfatto della risposta che l'Assessore al turismo ha dato alla mia interrogazione, per quanto mi risulti che i fatti non si sono svolti precisamente come egli ha riferito. Il professor Costa — del quale sono note la capacità e le benemeritenze — ha girato un documentario di notevole importanza sulla partenza di Sant'Efisio. Molte immagini di quel documentario riproducono antichi documenti, stampe e quadri tutti riferentisi a quella partenza, della quale si aveva così una validissima documentazione storica.

L'onorevole Contu ha assicurato che l'Amministrazione regionale non ha anticipato un soldo, mentre a me risulta — ma certamente devo credere all'Assessore — che ha sborsato tre milioni per quella realizzazione.

Il fatto indiscutibile è che a un certo momento il documentario è sparito e, ricercatolo, si seppe che lo deteneva l'Ente provinciale del turismo. Le questioni sorte in seguito pare si debbano al fatto che qualcuno del suddetto Ente desiderasse supervisionare tale documentario e qualche altro pretendesse di provvedere alla sua proiezione in Italia e all'estero. Dietro preghiera del professor Costa mi occupai personalmente della questione, ben s'intende non come avvocato, ma in qualità di consigliere regionale. Avvicinai il segretario dell'Ente provinciale del turismo, il quale mi disse che c'erano sì delle divergenze, ma che potevano essere facilmente appianate e non accennò neppure al fatto che una parte del documentario fosse andata perduta; tanto che io, un po' come amico del professor Costa e un po' come esponente del Consiglio regionale, cercai di appianare le divergenze e compilai una scrittura, una specie di trattato di pace, che feci firmare al professor Costa, e che il segretario dell'Ente provinciale del turismo, approvandola pienamente, mi promise avrebbe fatto firmare anche al Presidente dello stesso Ente non appena questi fosse tornato da uno dei tanti viaggi che egli fortunatamente può compiere.

La sorpresa venne in seguito: quella scrittura non fu più trovata e con essa scomparve una parte essenziale del documentario stesso. Tutto questo suscitò giustamente il disappunto del professor Costa, il quale decise di iniziare una azione giudiziaria. Su quella via non potei più seguirlo. Il professor Costa si rivolse all'avvocato Muntoni, il quale credo abbia notificato un atto di diffida protestando per i danni che l'azione — certamente illegittima — dell'Ente provinciale del turismo poteva procurare al suo patrocinato.

La sparizione di una scritta che era stata redatta in pieno accordo e già firmata da una delle parti non è fatto consueto; tantomeno lo è la scomparsa di una parte del documentario. E' un fatto che, sotto certi aspetti, può persino rasantare, senza voler adoperare parole grosse, il codice penale.

Giunti a questo punto, poichè erano stati intaccati interessi di carattere generale (tutti quelli che han visto i provini di quel documentario ne sono rimasti entusiasti) mi sono rivolto all'Assessore al turismo perchè mi desse qualche spiegazione, tanto più che ero convinto che la Regione avesse concorso con ben tre milioni all'esecuzione del documentario. Oggi l'Assessorato mi ha dato tutte le spiegazioni che potevo pretendere: mi ha assicurato, cioè, che il film ormai è in possesso della Regione — non si corre così il rischio di perderne un'altra parte — che la Regione ha provveduto a farlo completare e che, quindi, presto sarà proiettato. Questo è quanto desideravo; perciò, pur non essendo completamente d'accordo sulla cronistoria, diciamo così, dei fatti, sono d'accordo sulle conclusioni e sono sicuro che l'onorevole Contu, che conosco da lungo tempo, userà tutta la sua energia perchè non si verifichino più fatti del genere che, a dire il vero, sono un po' scandalosi.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Usai all'Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Se ne dia lettura.

PIRASTU, Segretario:

« Per sapere se è a conoscenza che la strada

provinciale Urzulei-Talana, progettata nel 1926 dalla Commissione Reale di Cagliari e costruita in diversi lotti a cominciare dal 1949, non è stata ancora collaudata, e quale azione intende svolgere per la sua immediata apertura al traffico al fine di evitare che gli abitanti di Talana nel prossimo inverno restino completamente isolati com'è avvenuto in questi ultimi anni ».

(379)

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

CONTU (P.S.d'A.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. La strada che dalla cantoniera di Giustizieri porta a Talana, oggetto dell'interrogazione presentata dall'onorevole Usai, è lunga complessivamente chilometri 16 e 230.

Lungo il primo tratto, di chilometri 3 e 460, dalla cantoniera suddetta ad Urzulei la strada è comunale; dall'abitato di Urzulei fino al bivio Talana è invece provinciale e si estende per chilometri 12 e 770. La strada è stata realizzata in diversi lotti e non è stata ancora aperta ufficialmente al traffico in quanto i vari tratti, a cominciare da Urzulei non sono stati ancora collaudati.

L'Amministrazione provinciale, che ha diretto i lavori, prevede che le operazioni di collaudo saranno effettuate prossimamente perchè per il primo lotto, da Urzulei, si attende la venuta del collaudatore, mentre le contabilità finali riguardanti il quarto tratto da Urzulei ed il terzo da Talana sono in fase di completamento.

La stessa Amministrazione provinciale inoltre ha in corso di manutenzione un tronco di strada di 3 chilometri e 150 metri da Talana verso Urzulei ed ha in programma una perizia per i lavori di manutenzione straordinaria per tutti i 12,770 chilometri.

Il tratto di strada comunale che va dalla statale 125 fino all'abitato di Urzulei è stato incluso nel piano di provincializzazione, piano che l'Amministrazione provinciale di Nuoro ha già completato e che di recente è stato appro-

vato dal Consiglio provinciale e poi dal Ministero dei lavori pubblici a Roma, per quanto non definitivamente.

Io, a parte queste risposte, assicuro l'onorevole interrogante che farò di tutto perchè la questione abbia finalmente il suo epilogo. Certo è veramente grave constatare che, mentre si pena tanto per riuscire a realizzare le strade, queste, una volta costruite, devono rimanere inutilizzate. Io penso che questo sia uno dei tanti episodi a cui dà luogo la, per me inefficiente, organizzazione tecnica provinciale non solo di Nuoro, ma in generale di tutte le Province sarde.

Comunque assicuro che mi impegnerò personalmente accchè finalmente questa strada sia aperta al traffico, come è nel desiderio di tutti gli ogliastrini.

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

USAI (D.C.). Ringrazio l'onorevole Contu della risposta data alla mia interrogazione, ma non posso dichiararmi soddisfatto. Con ciò non intendo attribuirgli la colpa del fatto che la strada Urzulei-Talana, dopo 33 anni dalla sua progettazione, è ancora da aprirsi al traffico. La sua storia ha del curioso e del vergognoso. Il suo progetto risale al 1926, a quando cioè fu redatto dalla Compagnia Reale delle Strade di Cagliari, la quale, all'atto della costituzione della Provincia di Nuoro, lo passò a quell'Amministrazione provinciale.

La costruzione ebbe inizio molti anni più tardi. Furono eseguiti diversi lotti a partire alternativamente da Talana e da Urzulei. La strada compresa nel primo lotto a partire da Talana è larga 4 metri, quella invece più vicina a Urzulei 6 metri. Nel 1957, dopo tanti tentennamenti ed errori, si poté considerare quella strada ultimata, ma nessuno provvide a collaudarla ed a destinarvi i cantonieri per assicurarne la manutenzione, e così l'opera compiuta è andata in completo decadimento tanto da richiedere un nuovo stanziamento di altri 20 milioni a favore del Genio civile di Nuoro per lavori di riassetamento.

I privati transitano con i loro mezzi su quella strada non ancora aperta al traffico, furtivamente, da diversi mesi, ma corrono sempre il rischio di essere denunciati all'Autorità giudiziaria per danni causati al piano stradale. Attualmente Talana è unita alla statale 125 da un'unica strada lunga 21 chilometri, che anche la più insignificante pioggia danneggia in modo tale da non consentire più il traffico alle autocorriere, e così 1400 persone restano più volte l'anno, per diverso tempo, completamente isolate. Ecco perchè insisto nel chiedere l'immediato collaudo di quella strada, magari vietando il transito agli automezzi con rimorchio ed a quelli con un carico lordo superiore agli 80 quintali. I lavori di riassetamento recentemente appaltati dal Genio civile possono essere eseguiti anche se vi si svolge traffico.

La popolazione di Talana ha finora dato prova di grande pazienza, ma non bisogna esagerare, perchè anche la pazienza ha un limite. L'onorevole Contu non ha bisogno di sollecitazioni: appartiene all'Ogliastra e di questa regione conosce le necessità; comunque, ritengo che un suo intervento presso il Genio civile e l'Amministrazione provinciale di Nuoro potrebbe servire a qualcosa.

CONTU (P.S.d'A.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. La Regione non c'entra.

USAI (D.C.). Ma la Regione ha tutta l'autorità per intervenire, e, ove fosse necessario, per sostituirsi all'Amministrazione provinciale, perchè il collaudo sia alfine eseguito. Per quanto riguarda la manutenzione della strada Urzulei-Giustizieri, prevista nel piano di viabilità, devo dire che alla domanda « quando cominceranno i lavori? » rivoltami da quella popolazione ho risposto « forse nel 1980 » in quanto ho dovuto tenere conto dei 33 anni trascorsi per la costruzione della strada per Talana. Concludo ringraziando ancora l'onorevole Assessore e mi auguro che egli riesca a risolvere il problema che ho sollevato, uno dei tanti che assillano l'Ogliastra.

Discussione della proposta di legge: «Disposizioni relative alla ripartizione delle spese per le strade vicinali e di trasformazione fondiaria». (21)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge: «Disposizioni relative alla ripartizione delle spese per le strade vicinali e di trasformazione fondiaria», di iniziativa degli onorevoli Casu e Medda; relatori: per la seconda Commissione l'onorevole Pernis, per la quarta Commissione l'onorevole Casu.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

CHERCHI (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la proposta di legge che ci accingiamo a discutere, e che ha ottenuto l'unanime approvazione della seconda e della quarta Commissione, giunge, sebbene in ritardo, assai opportuna. La necessità di una tale legge era largamente sentita dai coltivatori diretti, dai contadini, dai pastori e, in generale, da tutta la popolazione delle nostre campagne; non solo, ma era sentita dalle stesse Amministrazioni comunali di ogni parte politica, che si trovano assai spesso davanti al problema della costruzione e della manutenzione delle strade di penetrazione fondiaria e delle strade vicinali, senza avere la possibilità di risolverlo. Questa necessità largamente sentita si è espressa, come ho detto, nella unanimità di consensi con cui è stata accolta la proposta di legge in discussione dalle Commissioni che l'hanno esaminata e credo che uguale accoglienza avrà qui al Consiglio regionale.

Non dobbiamo, tuttavia, illuderci che questa legge possa rappresentare il toccasana per i mali che affliggono l'agricoltura sarda e in genere l'intera economia agraria della nostra Isola, la quale ha bisogno di altri provvedimenti, ben più profondi e radicali. Tuttavia, questa legge, per ciò che si propone di ottenere, giunge provvida per le nostre popolazioni agricole, poichè, ripeto, nè i contadini consorziati per la gestione o la manutenzione delle strade vicinali, nè le Amministrazioni comunali pos-

sono, stante le attuali leggi, assolvere a questo compito con i loro soli fondi. Zone vastissime della nostra Isola, regioni come il Goceano o il Marghine, rimangono spesso — come ben sappiamo — spopolate proprio per l'impossibilità di giungervi facilmente, e rimangono così non coltivati i terreni anche fertilissimi perchè i contadini preferiscono — essendovi costretti — coltivare zone attorno ai paesi, piuttosto che sottoporsi a sproporzionati sacrifici.

Come dicevo, anche quando i contadini si associano in consorzi per la costruzione, la gestione e la manutenzione di strade vicinali, con i contributi che essi versano non si riesce ad assicurare a quelle strade neanche la più semplice manutenzione, e così dicasi per le Amministrazioni comunali che, obbligate per legge a dare un loro contributo, non possono neanche esse, data la scarsa entità che raggiungono i contributi, risolvere questo problema. A riprova di quanto ho detto, faccio qualche esempio circa le spese che si debbono affrontare per la manutenzione di una serie di strade vicinali consorziate del Comune di Sassari.

Il Comune di Sassari ha 32 consorzi di strade vicinali, per un complesso di circa 149 chilometri, come risulta da un prospetto che mi ha fornito l'Ufficio tecnico comunale; per la manutenzione di questi 149 chilometri di strade vicinali vengono versati dai consociati contributi per 525.000 lire l'anno, mentre occorrerebbe poter disporre, per la loro sistemazione, di 149 milioni. Si è stabilito, infatti, che occorre un milione per la sistemazione di un chilometro di strada. Per la manutenzione di quei 149 chilometri, occorrerebbero poi 14 milioni l'anno. Il Comune di Sassari perciò, spinto anche dalla popolazione del suo agro, ha cercato, in una certa misura, di venire incontro all'esigenza di sistemare queste strade vicinali, ed ha approntato un piano per il loro miglioramento che prevede la sistemazione di una quindicina di strade per una spesa di 136 milioni. Naturalmente, queste strade devono essere sistemate in modo tale da consentire ai mezzi meccanici di transitarvi, di giungere

ai terreni coltivati e di trasportarne i prodotti, col conseguente alleggerimento di spese e con quella celerità che consentirebbero ai contadini, ai coltivatori diretti un migliore reddito, un più alto utile delle loro produzioni.

Questo esempio basti a dimostrare in quale impossibilità si trovino i contadini, che pure si uniscono in consorzi, o le stesse Amministrazioni comunali, di provvedere alla costruzione e alla manutenzione di strade vicinali. Pertanto questa legge che prevede un contributo del 50 per cento da parte dell'Amministrazione regionale alle spese per la manutenzione delle strade vicinali, giunge opportuna per contribuire validamente a risolvere un problema che altrimenti resterebbe insoluto con serio danno per la nostra agricoltura e per l'economia delle aziende agricole o pastorali della nostra regione. Molte zone oggi sono servite da strade in modo assolutamente insufficiente o addirittura in nessun modo. Per questa ragione, il nostro Gruppo voterà a favore della proposta di legge in discussione. (*Consensi*).

PRESIDENTE. E' iscritta a parlare l'onorevole Elodia Macis. Ne ha facoltà.

MACIS ELODIA (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, le relazioni che accompagnano la proposta di legge in discussione dimostrano esaurientemente l'importanza del problema trattato, che riguarda una delle situazioni certamente più gravi della nostra agricoltura. Pertanto le Commissioni, nell'esaminare questa proposta di legge, si sono trovate unanimi nel riconoscerne l'importanza e nel sollecitarne l'approvazione da parte del Consiglio. E' evidente che non si può parlare di rinascita dell'agricoltura, nè tanto meno di intensificazione della capacità produttiva della nostra terra, se non si risolve il problema delle strade di penetrazione agraria, determinando in quale misura esse debbono venire sovvenzionate dall'Amministrazione regionale. La proposta di legge in discussione stabilisce, appunto, quali saranno i limiti di questo intervento e quanto invece sarà riservato ai contributi che dovranno versare coloro che di quelle

strade beneficeranno. Pertanto, rimettendoci alle relazioni presentate e a quanto unanimemente è stato disposto, noi ci dichiariamo favorevoli alla proposta di legge. (*Approvazioni*).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Casu, relatore per la quarta Commissione.

CASU (P.S.d'A.), *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'iniziativa presa dall'Amministrazione regionale, già dall'inizio della sua attività, perchè il problema della viabilità rurale fosse risolto, ha avuto un esito soddisfacente sia per azione diretta della stessa Amministrazione, sia per l'intervento della Cassa per il Mezzogiorno.

Oggi, in Sardegna, sono stati sistemati ben 1182 chilometri di strade vicinali. Tale sviluppo non è certamente sufficiente; tuttavia è un buon inizio, quando si pensi che a tutt'oggi sono stati eseguiti in Sardegna solo 4800 chilometri di strade camionabili. La superficie interessata dalla rete di strade vicinali è di circa 250.000 ettari; ben poca cosa, ripeto, rispetto alla superficie ancora da servire, ragione per cui è compito dell'Amministrazione regionale continuare in quella iniziativa e anzi andare avanti con ritmo sempre maggiore.

Per la sistemazione di quel primo migliaio di chilometri di strade vicinali sono stati spesi circa quattro miliardi dei sette che, per quello scopo, la Cassa per il Mezzogiorno, aderendo ad una richiesta dell'Assessorato dell'agricoltura, aveva stanziato nel 1951. Restano ancora da spendere, se non erro, due o tre miliardi. Sarebbe, quindi, compito dell'Amministrazione regionale accertarsi se tale somma promessa — anche per iscritto, nel 1951 — resta ancora destinata dalla Cassa per il Mezzogiorno alla costruzione delle strade vicinali della Sardegna. Comunque, l'iniziativa della sistemazione delle strade ha avuto, a parer mio, un discreto successo; ci troviamo piuttosto in una fase un po' critica; i 1.000 e più chilometri di strade sistemati, ridiventeranno presto delle mulattiere

impraticabili e tutta la spesa sostenuta, se non si provvederà ad una continua manutenzione, si dimostrerà vana. Bisogna modificare all'uopo la legge esistente, perchè i consorzi per la sistemazione delle strade vicinali sono stati costituiti in base alla legge 1446 del 1918, per la quale l'imponibile che grava sulla proprietà fondiaria e sulle Amministrazioni comunali deve superare il doppio dell'imposta principale fondiaria. Ci si può rendere facilmente conto, dato che l'imposta fondiaria è molto modesta, che le somme che i consorzi possono amministrare sono del tutto insignificanti.

Io ho raccolto qualche esempio: per una strada di 10 chilometri di sviluppo, interessante una superficie di 2.000 ettari, la somma che si può realizzare con i contributi obbligatori a carico degli utenti è di 120.000 lire l'anno, cioè di appena 12.000 lire a chilometro. E' chiaro che con questa somma non si può assolutamente provvedere alla manutenzione di un chilometro di strada; si rende, quindi, indispensabile un intervento più massiccio. Si è esaminata la possibilità di far passare queste strade come strade di bonifica, talune addirittura come strade di penetrazione agraria: di fatto sono tutte di penetrazione agraria, sono tutte strade di bonifica, in quanto tutto il territorio della Sardegna è considerato comprensorio di bonifica di prima categoria. Quindi, i consorzi potrebbero essere costituiti sulla base della legge del 1933 sulla bonifica integrale, la quale dà una impostazione completamente diversa all'imponibile delle quote di contributo per i proprietari, per gli utenti, cioè per coloro che ricevono un beneficio dall'opera di bonifica. Il principio di questa legge è che il concorso dev'essere proporzionato all'utile che deriva alla proprietà dall'esecuzione delle opere. In effetti, però, anche la Commissione ha riconosciuto che, così agendo, l'onere derivante alla proprietà sarebbe notevolmente elevato e, forse, in molti casi, troppo elevato, specialmente nelle zone più povere, dove lo sviluppo delle strade talvolta è più ampio e il costo per chilometro ancora maggiore e quindi l'aumento del reddito di questi terreni, derivante dalla costruzione di quelle strade,

non sarebbe sufficiente a compensare le spese derivanti dalla quota a carico della proprietà.

La Commissione, all'unanimità, ha previsto un intervento diretto dell'Amministrazione regionale, la quale, d'altra parte, ha già provveduto ad integrare nella misura dell'8 per cento le spese sostenute dalla Cassa per il Mezzogiorno per le opere già eseguite. L'Amministrazione regionale non può e non deve consentire che queste strade, tanto costose, vadano in breve tempo in rovina, e pertanto la Commissione ha previsto un contributo regionale del 50 per cento sulle spese di manutenzione; l'altro 50 per cento dovrebbe essere fornito dal Comune e dagli utenti interessati.

Secondo la legge del 1918, i Comuni devono contribuire nella misura del 20-50 per cento alle spese sostenute dal consorzio, perchè i Comuni fanno, per legge, parte del consorzio stesso. Tale principio rimane fermo e la spesa così ripartita: 50 per cento a carico della Regione, 30 per cento a carico degli utenti e il 20 per cento restante a carico dei Comuni. La richiesta dell'intervento dei Comuni è giustificata dalla pubblica utilità che deriva dalla costruzione di una qualsiasi strada, in quanto di quella strada si possono servire sia gli utenti diretti che tutti coloro che vi trafficano per ragioni di commercio o di lavoro.

Per taluni questo intervento della Regione comporterebbe uno sforzo troppo grande; abbiamo fatto un po' di calcoli: i chilometri di strade sistemate sono 1182; la spesa per la loro manutenzione non è superiore alle 100.000 lire a chilometro; si avrebbe, dunque, una spesa totale intorno ai 100 milioni, dei quali 50 a carico della Regione. Ora una spesa di 50 milioni a carico della Regione per una iniziativa di questo genere, per l'importanza che in Sardegna assume la manutenzione delle strade, non ritengo sia eccessivamente elevata. Potrebbe diventarlo in seguito, ma io vorrei che venisse triplicata, quadruplicata perchè significherebbe che lo sviluppo delle strade è finalmente diventato sufficiente e di conseguenza è aumentato il reddito dei nostri terreni e sviluppata l'attività delle nostre campagne.

Perciò, chiedo che, come la Commissione, così anche questo Consiglio, all'unanimità, approvi la proposta di legge in discussione. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pernis, relatore per la seconda Commissione.

PERNIS (P.N.M.), *relatore*. Signor Presidente, onorevoli consiglieri, la proposta di legge in discussione è scaturita dalla pressante urgenza di un intervento da parte dell'Amministrazione regionale, per risolvere, sia dal punto di vista finanziario, sia da quello del coordinamento, il problema delle strade vicinali, si chiamino esse di penetrazione agraria o di trasformazione fondiaria. La situazione è questa: attraverso interventi della Regione e della Cassa per il Mezzogiorno sono state eseguite molte centinaia di chilometri di strade vicinali. Non vi è dubbio che tra tutte le strade vicinali da costruirsi hanno avuto la precedenza — a parte quelle realizzate dalla Cassa per il Mezzogiorno — le strade che avevano già il carattere di arterie comunali o che, perlomeno, anche se poderali o interpoderali, in pratica venivano intese come tali, mentre non sono state eseguite le strade di penetrazione agraria, di trasformazione fondiaria poiché alla loro esecuzione e manutenzione avrebbero dovuto provvedere i consorzi, ancora da costituirsi, dei proprietari interessati.

Voi ben sapete che lo spirito associativo certamente in Sardegna non rifugge: riuscire a mettere d'accordo più di due persone non è facile impresa. E, purtroppo, nei nostri comprensori, la proprietà è così frazionata, che talvolta è difficile stabilire anche il numero dei proprietari, pur avendo a disposizione gli elementi catastali, poichè gran parte della proprietà terriera viene venduta *brevi manu*, o con scrittura privata, ed anche quando esistono dei documenti attestanti la vendita, vige soprattutto il diritto possessorio. E' ben difficile, quindi, specie per strade di una certa importanza, interessanti grandi estensioni, riuscire a costituire i consorzi e attraverso questi operare. Comunque non v'è dubbio che il consorzio si

costituisce più facilmente quando gli interessati sanno di poter contare su un contributo da parte dell'Amministrazione regionale per la costruzione e la manutenzione della strada che loro interessa.

Stando così le cose, io trovo non solo giustificata la presentazione di questo progetto di legge, ma ritengo che il Consiglio faccia opera meritoria nell'approvarlo con le modifiche apportate dalla Commissione, in quanto tale progetto effettivamente contribuisce a risolvere uno dei problemi basilari della Sardegna. Non basta, talvolta, la buona volontà, non bastano le caratteristiche organolettiche dei terreni ad eliminare la difficoltà dei trasporti per la quale anche i coltivatori più coraggiosi, dopo un periodo di sperimentazione, devono abbandonare i loro campi per l'impossibilità di smerciare nei centri di consumo, a prezzi possibili, il prodotto del loro terreno. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore all'agricoltura e foreste.

CADEDU (D.C.), *Assessore all'agricoltura e foreste*. Signor Presidente, onorevoli consiglieri, penso dovremmo ringraziare i colleghi Casu e Medda per aver preparato e presentato la proposta di legge in discussione. A taluno potrà sembrare, questa, una delle tante proposte di legge che il Consiglio regionale si accinge ad esaminare e, mi auguro, ad approvare con larga maggioranza; essa ha invece una importanza particolare, in quanto, se approvata, influirà profondamente sullo sviluppo della economia agricola dell'Isola. Voglio dimostrare il valore di questa legge con un esempio che potrà anche apparire strano e non calzante, ma che, a mio avviso, è il più immediato. Esaminiamo il corpo umano: c'è un cervello al quale il sangue...

FRAU (P.N.M.). Ci dovrebbe essere...

CADEDU (D.C.), *Assessore all'agricoltura e foreste*. Per chi lo ha, è chiaro... al quale il sangue confluisce, purificato e tonificato, attra-

verso tutta una rete di arterie e di vene. Ebbene, come le vene sono essenziali alla vita del cervello, altrettanto essenziale a quella dei centri urbani è la rete stradale: dalle grandi autostrade alle strade provinciali, alle strade comunali fino alle strade vicinali o di penetrazione agraria. Queste ultime sono la base di tutto il sistema stradale come la base di tutto il sistema circolatorio dell'organismo umano sono i piccoli vasi capillari.

Senza un adeguato sviluppo di strade vicinali, che consenta agli agricoltori di far giungere ai centri di consumo i prodotti dei loro campi, non vi può essere trasformazione agraria, non vi può essere rinascita dell'economia agricola della Sardegna, non vi può essere alcuna razionalizzazione della tecnica delle coltivazioni. Questi problemi sono i più importanti, i più urgenti perchè, onorevoli colleghi, fino a quando non potremo vivere di pillole tratte dall'aria o dal mare, l'agricoltura rimarrà la base della vita di tutto l'universo. Sino a quando qualcosa non trasformerà la vita del genere umano, l'agricoltura rimarrà, ripeto, la base di tutto, perchè anche l'industria non potrà vivere e prosperare se non vivrà l'uomo, e l'uomo non vivrà se non di prodotti dell'agricoltura.

Poste queste premesse, stabilito — di questo sono convinto — che gli onorevoli colleghi abbiano riconosciuto l'importanza vitale delle strade vicinali, c'è ancora da dire che non basta far queste strade, come non basta alla vita l'esistenza delle vene e delle arterie; bisogna consentire che queste restino aperte perchè la linfa vitale possa fluirvi regolarmente. Ed allora occorre provvedere ad una manutenzione delle strade perchè altrimenti, fatalmente, crollerebbe l'economia agricola di tutta la regione.

Io chiedo all'onorevole Consiglio se noi pubblici amministratori, che dobbiamo far di tutto perchè la nostra economia agricola raggiunga il livello a cui si trova quella delle regioni più ricche, chiedo se non abbiamo il dovere di vedere quali siano i provvedimenti da prendersi per favorire la costruzione e la manutenzione di queste strade vicinali. E' questo anche un problema sociale di primaria importanza, per-

chè le strade consentono una miglior lavorazione delle terre, un loro più economico sfruttamento; possono, dunque, far sì che una maggior quantità di mano d'opera venga occupata e nei lavori dei campi e nella trasformazione dei prodotti che, inevitabilmente, aumenterebbero. Io vorrei invitare gli scettici a transitare con un carro a buoi o a cavallo od anche con un trattore su strade di campagna, ad esempio, durante il periodo di vendemmia. Il prodotto che parte dalle vigne, attraversa strade in condizioni disastrose e, qualche volta, arriva a destinazione dimezzato. Il prodotto che si ottiene dalla trasformazione dei superstiti primari prodotti agricoli costa indiscutibilmente di più o, addirittura, in taluni casi, la trasformazione stessa è antieconomica. Identica cosa accade ai prodotti orto-frutticoli i quali subiscono, durante lunghi e disagiati trasporti, deteriorazioni varie e fermentazioni anomale.

Anche sotto il profilo economico, la costruzione e la manutenzione di queste strade vicinali si presenta estremamente vantaggiosa, in quanto le strade stesse riducono il costo del prodotto in partenza e il costo della trasformazione e, di conseguenza, quello del prodotto finito.

Mi pare che, dopo quanto ho detto, nessun dubbio possa esservi sul dovere che ha l'Amministrazione regionale di intervenire perchè queste strade siano mantenute in piena efficienza. Qualcuno, e scusatemi se, una volta tanto, faccio l'avvocato del diavolo, potrebbe dire: «Costruisca queste strade chi da esse ne trarrà benefici». Al che potrei rispondere che da queste strade trarranno benefici non soltanto i proprietari dei terreni da esse attraversate, ma tutto il popolo sardo. Pertanto è l'Amministrazione regionale che deve provvedere alla loro costruzione e manutenzione. Ho detto «costruzione e manutenzione», in quanto se si costruisce una strada spendendo decine e centinaia di milioni, si ha il dovere di fare in modo che, dopo un certo numero di anni quella strada non debba essere fatta daccapo. Io mi chiedo quanti milioni spesi negli ultimi nove anni nella costruzione di strade non sono andati per-

si proprio per la mancanza di manutenzione, quando con una legge simile a quella in discussione avremmo potuto salvarli. Tutti i milioni che adesso dobbiamo spendere per la ricostruzione di alcune strade avremmo potuto destinare, invece, se avessimo impedito con una piccola spesa che quelle strade andassero in rovina, alla costruzione di quella rete capillare di strade vicinali di cui ho detto all'inizio.

Diceva il collega Cherchi, se non erro, che per la manutenzione delle strade vicinali occorre un milione a chilometro.

CHERCHI (P.C.I.). Un milione a chilometro per la sistemazione di queste strade, per la manutenzione molto meno. Ad esempio, per i 148 chilometri di strada dei consorzi di Sassari sono sufficienti 14 milioni.

CAEDDU (D.C.), *Assessore all'agricoltura e foreste*. Chiedo scusa, ma non avevo sentito bene. In ogni modo, mi permetto di dire che non sono tanto ottimista, pur riconoscendo che una spesa anche doppia risulterebbe ugualmente economica; se pensiamo, infatti, al risparmio che si realizzerebbe mantenendo trafficabili quelle strade, la spesa di 200.000 lire a chilometro ci appare decisamente insignificante. Ha, dunque, l'Amministrazione regionale il dovere di interessarsi di questo problema? Ha la possibilità di distrarre dal suo bilancio dei fondi per queste opere? Mi pare che dalle premesse che ho fatto risulti che la risposta non possa essere altro che positiva. E' questo un problema per il quale oggi, forse, bisognerà spendere 100 milioni e domani 200 o 300, ma teniamo presente che se aumenterà la spesa per la manutenzione, vorrà dire che è aumentata l'attività agricola, vorrà dire che è in atto la trasformazione di queste terre, vorrà dire che noi non dovremo più ritornare sul problema della costruzione di strade, ma dovremo solo pensare al loro mantenimento. Noi lentamente stiamo costruendo tutte le strade che sono necessarie secondo le disponibilità del bilancio, secondo gli interventi della Cassa, che attualmente ha già speso oltre due miliardi, ed un altro lo sta per spendere.

Ecco un nuovo motivo per approvare il disegno di legge in discussione: la necessità di provvedere alla manutenzione delle strade che costruiamo perchè altrimenti correremmo il rischio di vederci negati i contributi per non aver saputo mantenere quelle opere che tutti gli italiani, noi compresi, hanno pagato. (*Interruzioni dal settore comunista*). Del popolo italiano facciamo parte anche noi; voi non lo so, noi sì.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Onorevole Cadeddu, non faccia dell'ironia di questo genere.

CAEDDU (D.C.), *Assessore all'agricoltura e foreste*. Allora non interrompetemi.

La legge in discussione, così come è concepita e che la Giunta approva integralmente, dà facoltà alla Regione di intervenire direttamente là dove i consorzi costituiti per la manutenzione delle strade vicinali si dimostrassero riottosi o poco efficienti. E' una legge nuova che porterà sicuramente i suoi buoni frutti perchè risveglierà l'attività di chi oggi non può operare a causa della mancanza di mezzi finanziari. Risveglierà le responsabilità delle Amministrazioni comunali che si sentiranno incoraggiate e sorrette da chi sta più in alto di loro. Questa legge, inoltre, presenta l'indiscutibile vantaggio di prevedere la massima semplificazione delle pratiche occorrenti per la concessione di finanziamenti: è sufficiente un decreto dell'Assessore all'agricoltura.

Qualcuno penserà, forse, che dall'aver aggiunto alla legge un regolamento ne sia derivato per la prima un nocivo appesantimento; io sono convinto del contrario: penso, cioè, che il regolamento rende invece più agile e snella la legge in quanto in essa sono stati fissati soltanto criteri basilari, mentre giustamente sono stati trascurati i minuti dettagli che ci avrebbero condotto ad inutili discussioni. C'è un altro punto che ho finora volutamente trascurato e che mi pare abbia toccato il collega Casu. L'articolo 1 *bis* dice che coloro che traggono maggior beneficio dalle strade devono pagare una quota più alta. Mi pare questo un disposto giustissimo, in quanto ad una stessa strada

possono essere interessati grossi, medi o piccoli proprietari o, addirittura, piccolissimi, e non è giusto che essi paghino in base al reddito catastale, che mai risponde alla realtà dei fatti. E' giusto invece che chi in quella strada ha un agrumeto, paghi in relazione al reddito che quell'agrumeto gli dà, chi invece nei campi che possiede lungo quella strada coltiva solo grano, paghi per i benefici che trae da quella coltivazione. D'altra parte, essendoci la possibilità del ricorso, chi riterrà di aver ricevuto un torto non avrà che da ricorrere e la situazione sarà esaminata ed eventualmente modificata.

Forse il mio intervento è stato troppo lungo e noioso, ma è questa una legge che mi appassiona perchè sono convinto che servirà a migliorare tutta l'economia agricola della Sardegna. Detto questo, io mi auguro che questa legge venga approvata all'unanimità, così come all'unanimità la approvò, a suo tempo, la Commissione agricoltura e successivamente la Commissione finanze. Avremo così fatto un altro passo verso la rinascita economica della nostra terra, un piccolo ma importante passo. Vorremmo poter camminare più spediti — ed io

sono il primo a desiderarlo — ma finchè questo non sarà possibile, ci accontenteremo di progressi gradualmente.

L'Isola ha bisogno di questa legge. Vi invito perciò ancora una volta, onorevoli colleghi del Consiglio, a volerla approvare il più celermente possibile. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Metto in votazione il passaggio alla discussione degli articoli. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 17 e 30.

La seduta è tolta alle ore 20.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1959