

CX SEDUTA

(POMERIDIANA)

MERCOLEDI' 19 DICEMBRE 1962

Presidenza del Presidente CERIONI

indi

del Vicepresidente PIRASTU

INDICE

Disegno di legge: «Intervento straordinario della Regione per la costruzione di strade di penetrazione agraria». (57) (Discussione):

ASARA	2201
TORRENTE	2203
SASSU	2206
PINNA PIETRO	2208
PULIGHEDDU	2210
DE MAGISTRIS	2211
GHILARDI	2213
NIOI	2213
CADEDU, relatore	2214
Interpellanza (Annunzio)	2201
Sull'ordine del giorno:	
MARRAS	2216
COVACIVICH, Assessore ai trasporti e turismo	2216
PULIGHEDDU	2216
DETTORI, Assessore all'agricoltura e foreste	2216
PRESIDENTE	2216

La seduta è aperta alle ore 18.

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

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia annunzio dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

ASARA, Segretario:

«Interpellanza Sotgiu Girolamo - Cambo-

su - Ghirra - Nioi - Urraci sulle misure da adottare per impedire l'aumento dei prezzi». (137)

Discussione del disegno di legge: «Intervento straordinario della Regione per la costruzione di strade di penetrazione agraria». (57)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Intervento straordinario della Regione per la costruzione di strade di penetrazione agraria»; relatore l'onorevole Cadeddu.

Dichiaro aperta la discussione generale. E' iscritto a parlare l'onorevole Asara. Ne ha facoltà.

ASARA (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, se è vero che l'operazione relativa alla contrazione del mutuo di 20 miliardi per la costruzione di strade di campagna rappresenterà un grosso onere finanziario per la Regione, è però altrettanto vero che un tale sacrificio merita di essere affrontato, poichè si tratta di colmare, se non integralmente almeno per buona parte, una delle più gravi deficienze della nostra Isola, appunto quella delle strade vicinali.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PIRASTU

(Segue ASARA) E' una legge, quella in discussione, vivamente attesa dagli agricoltori sardi, che da circa un anno ne hanno sentito

parlare; è una legge che, se fosse stata discussa ed approvata prima, senza con questo voler muovere un addebito all'onorevole Assessore all'agricoltura, che anzi ha il merito di averla ideata e presentata da quasi un anno, se fosse stata approvata prima — dicevo — molto probabilmente avrebbe determinato una attenuazione della fuga dalle nostre campagne di tanta gente che reclama migliori condizioni di vita, che richiede l'acqua, la luce e, soprattutto, per certe zone della nostra Sardegna, le strade. Richiedono l'acqua e la luce, le nostre popolazioni, in quanto sono elementi necessariissimi, indispensabili, ma che, senza dubbio, a nulla valgono se non vi sono le strade che consentano di accedere nelle zone isolate della nostra Sardegna, di raggiungere le abitazioni di campagna dove vive e palpita, pur soffrendo, il contadino e il pastore sardo.

Quanti di noi, onorevoli colleghi, non conoscono vaste zone fertilissime, ricche di bestiame dove, specie in Gallura, vivevano un tempo numerosi proprietari, pastori, contadini e che sono state abbandonate per la mancanza di strade! Come il problema della grande viabilità, delle grandi vie di comunicazione costituisce il problema principe per lo sviluppo del commercio, dell'industria e del turismo, così la viabilità minore, la viabilità rurale, è la ragione stessa di vita e di sviluppo delle nostre campagne, è il centro motore che dà l'avvio ad ogni sana attività di produzione, che incoraggia l'attività dei campi, specie quando lo sviluppo e il progresso dell'agricoltura non possono neppure essere concepiti senza una adeguata attrezzatura meccanica.

La legge che noi andiamo discutendo, una volta approvata, oltre a conseguire l'obiettivo principale che si propone, varrà ad evitare la fuga di tante braccia dalle nostre campagne. Mi pare che poche volte come in questo caso il termine di rinascita sia bene appropriato; si tratta, infatti, di dare respiro ad una campagna morta, che morta deve considerarsi una terra abbandonata, senza uomini che la lavorano. Il provvedimento in esame darà subito lavoro ai disoccupati, che non sono pochi, in alcune zone della nostra Sardegna. Mi pare inol-

tre che non vi siano più dubbi sul fatto che i giovani abbiano necessità di muoversi, giacché non potrebbe essere altrimenti in un mondo dove tutto è dinamismo, in un mondo dove tutto è ritmo. Una campagna con una rete di strade adeguata alle necessità di oggi indubbiamente offre ai giovani un maggior senso di conforto; può, anzi, offrire un richiamo, una condizione tale da risospingerli a lavorare con amore la terra, ed a vivere ancora nelle campagne, che, curate secondo le moderne teorie della tecnica, daranno anche la soddisfazione materiale e morale cui, nonostante tutto, essi hanno diritto.

Costruire strade nelle campagne significa infondere fiducia nell'animo delle popolazioni rurali, significa ridare tranquillità a un genere di lavoro così benemerito, significa dare sicurezza ai pacifici contro coloro che attentano alla vita non solo del bestiame, ma anche soprattutto degli uomini onesti che vogliono vivere del loro lavoro e della loro operosità. Le strade sono state sempre e dovunque apportatrici di civiltà e di benessere, e noi tutti non possiamo che plaudire a questa iniziativa dell'Assessore all'agricoltura, sicuri che tutti gli onorevoli colleghi vorranno approvare la legge in esame. Vi potranno essere delle perplessità, forse, da parte di qualcuno, per il sacrificio finanziario che la Regione dovrà sostenere, perplessità che potrebbero essere giustificate dalla preoccupazione che il nuovo mutuo, in aggiunta agli altri già contratti, appesantirebbe la situazione del bilancio regionale; ma a me pare che dall'esame approfondito del problema le perplessità ed i dubbi dovrebbero venire a cadere di fronte ai numerosi benefici che la legge apporta; e dovrebbero, secondo me, cadere per un insieme di considerazioni: la prima è che la Regione con questa legge risolve in gran parte, come prima ho detto, per un certo periodo di tempo, un problema sociale di occupazione e di lavoro; la seconda è che la legge contribuisce notevolmente a portare una più efficiente tranquillità nelle campagne e, conseguentemente, una valorizzazione delle campagne stesse, che, lavorate più intensamente, più curate ovunque, accresceranno la ricchezza ed il benessere.

Tutte queste considerazioni fin troppo evi-

denti valgono, secondo me, a giustificare la spesa. Ma io credo che anche per quanto riguarda il modo di reperimento dei fondi non debbano esistere motivi di allarme. L'importante è vedere se queste strade siano o non siano necessarie, siano o non siano urgenti, si debbano o non si debbano costruire subito. Mi pare che a queste domande non si possa che rispondere in un modo, dato che tutti riconoscono la necessità di costruire subito le strade. Sensata, quindi, e ragionata veramente mi sembra la giustificazione della relazione della Giunta che accompagna il disegno di legge, per cui di fronte ad obiezioni già fatte, o ad altre eventuali, si afferma che la spesa di 20 miliardi oggi consente la realizzazione di opere per le quali domani ne occorrerebbero almeno 30. Il che significa che, costruendo le strade con normali stanziamenti del bilancio, non solo le realizzeremmo con notevole ritardo e conseguentemente con grave e forse inesorabile pregiudizio per l'avvenire della nostra agricoltura, ma spenderemmo anche molto di più di quanto spendiamo ora, pur con gli stessi interessi che dobbiamo pagare per il mutuo contratto. Ciò mi pare sia così evidente da non ritenere necessario ricordare quanto è detto nella relazione della Giunta, allorquando giustamente si parla «di svalutazione di moneta e di talune altre spese, necessarie all'esecuzione delle opere, soprattutto dei salari e degli oneri speciali». Sappiamo che dieci anni fa con tre milioni si costruiva un chilometro di strada, mentre oggi ne occorrono sei; fra qualche anno indubbiamente ne occorreranno molti di più.

Di fronte a questi dati di fatto, di fronte ad una spesa che nulla compromette, anche se di una certa consistenza, non vi è motivo di dubbi e di perplessità. Questa non è una legge a sfondo elettoralistico, come qualcuno vorrebbe affermare, ma una legge che mira a dare lavoro ai bisognosi, che contribuirà, assieme ad altre provvidenze, a ridare fiducia agli uomini delle campagne, che servirà indubbiamente a modificare, così come conclude la relazione della Giunta, la struttura economica della nostra terra. Mi pare che spendere 20 miliardi ora, alla vigilia dei lavori del Piano di rinascita,

non sia un controsenso, ma sia, anzi, un mezzo efficace non solo per avviare l'agricoltura verso una trasformazione rispondente alle esigenze della vita delle popolazioni rurali, ma anche per frenare, specie in certe zone, l'esodo di tante braccia robuste e valide verso il Nord di Italia, esodo che tanta preoccupazione dà a noi tutti, ansiosi come siamo di vedere i nostri giovani lavorare serenamente nella nostra terra e condurre una vita dignitosa e serena.

Per tutti questi motivi, per tutte queste ragioni noi dobbiamo votare a favore del disegno di legge, dando così un'altra prova alle nostre popolazioni rurali che la Regione, pur con le sue limitate possibilità finanziarie, è sempre sensibile ai loro problemi ed alle loro esigenze, che sono poi problemi ed esigenze di tutto il popolo sardo. (*Consensi al centro*).

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

TORRENTE (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il nostro Gruppo non disconosce l'importanza di questo disegno di legge riguardante un intervento straordinario per la costruzione di strade, che impropriamente, nel titolo, vengono definite di penetrazione agraria, mentre in effetti sono, come si evince dal testo, strade vicinali. Noi non disconosciamo — ripeto — l'importanza di questo disegno di legge. Quello delle strade di campagna, della viabilità rurale, è un grosso nodo sul terreno delle infrastrutture. Le cifre, che vengono riportate anche nella relazione, credo siano sufficienti ad illustrare le condizioni di inferiorità nelle quali si trova l'agricoltura della nostra Isola per quanto riguarda questo aspetto particolare delle infrastrutture. La densità media della nostra rete stradale, in rapporto alla estensione del territorio, rispetto alla media nazionale è circa un terzo, rispetto a quella meridionale circa la metà.

Apprezziamo, dunque, il valore di questo intervento della Regione; lo apprezziamo soprattutto perchè si presenta con un carattere massiccio, d'urto. E' chiaro che problemi di questo genere, se diluiti in un lungo periodo di tempo,

se affrontati sotto l'insegna della gradualità, non vengono risolti. A distanza di dieci anni potremmo di nuovo riscontrare la gravità del problema. Ripeto: apprezziamo l'intervento della Regione per il suo carattere massivo, per il suo carattere d'urto. 20 miliardi stanziati assieme per risolvere, o per avviare a soluzione, il problema della viabilità rurale rappresentano un intervento di notevole importanza.

Questo nostro riconoscimento e quindi il nostro sostegno alla soluzione del problema li potete ritrovare, onorevoli colleghi, nel coerente voto positivo che il nostro Gruppo ha dato a tutte le proposte ed a tutti i disegni di legge riguardanti le strade vicinali e di penetrazione agraria. Abbiamo sostenuto le modifiche alla legge 46; abbiamo sostenuto l'integrazione per il contributo della Cassa per il Mezzogiorno; abbiamo sostenuto la legge 37, che il Consiglio non ha ancora preso in considerazione. Il nostro Gruppo, con il suo voto, ha dimostrato concretamente di valutare appieno l'importanza di questo problema ed ha appoggiato le soluzioni, anche gradualistiche, che ad esso di volta in volta sono state date.

Non neghiamo altresì l'importanza dello scopo occupativo (usiamo questo neologismo in voga da parecchi anni e tanto caro all'onorevole Deriu), giacché noi riteniamo che questo scopo sia da approvare, anche se il valore della legge in discussione, sotto questo aspetto, di giorno in giorno sarà più tenue, anche perché i lavoratori delle campagne tendono sempre a seguire la via dell'emigrazione. Rimane sempre, tuttavia, come è stato precisato in Commissione, la possibilità di dare occupazione a quella parte di contadini che non trova sufficiente reddito nell'attività agricola, vale a dire i sottoccupati o gli occupati a sottosalarario. E' evidente che questo problema continuerà sempre a porsi nella misura in cui non si avvierà a soluzione il problema di una trasformazione della struttura fondiaria produttiva e di mercato in tutte le zone agricole della Sardegna e non si eleverà il reddito aziendale del contadino a livello di sufficienza.

Ciò non ostante, onorevole Dettori, noi non possiamo nascondere una sincera preoccupazio-

ne politica, quella stessa che abbiamo esposto in sede di quarta Commissione. Non intendo riferirmi alle preoccupazioni finanziarie, cui ha accennato il collega Asara, che pure sussistono, ma — ripeto — ad una preoccupazione politica. Questo disegno di legge, infatti, viene presentato al Consiglio ed alla pubblica opinione in un momento particolare della vita della nostra Isola, cioè alla vigilia dell'attuazione del Piano di rinascita della Sardegna, mentre se ne stanno elaborando le linee generali ed il programma del primo anno. (In queste direttive generali, onorevole Dettori, mi permetta una parentesi, devono essere comprese le direttive fondamentali, obbligatorie di trasformazione della nostra agricoltura, direttive che sono imposte dall'articolo 20 della legge sul Piano di rinascita). Alla vigilia dell'attuazione del Piano e nel momento in cui si stanno elaborando le linee generali del Piano decennale e le priorità di attuazione relative al primo programma annuale, che significato ha — ecco la domanda a cui vorremmo si rispondesse — che significato ha proporre una soluzione del problema della viabilità rurale in Sardegna, in modo distante, estraneo, al di fuori dello stesso Piano di rinascita e dei suoi stanziamenti?

Badate bene, onorevoli colleghi, noi non siamo affatto della opinione che i problemi della Sardegna debbano essere risolti tutti entro il Piano. Una corretta interpretazione, generalmente accettata, fa intendere per Piano di rinascita il piano coordinato di interventi che deriva dalla utilizzazione degli appositi stanziamenti nonché di quelli normali della Regione e di quelli straordinari dello Stato. Quando si presenta una legge al di fuori di un evidente, esplicito coordinamento delle linee generali del Piano, noi abbiamo ragione di esprimere una sincera preoccupazione. E', forse, questo disegno di legge, una espressione della rinuncia ad un intervento del Piano per uno sviluppo equilibrato, come si usa dire, della nostra agricoltura, di tutte le zone agrarie della nostra Isola? L'onorevole Assessore all'agricoltura mi fa cenno di no, ma io, caro collega Dettori, ho qui di fronte la sua relazione al disegno di legge in discussione ed in essa ritrovo ad ogni

passo una espressione preoccupante in ordine a questo problema. Si dice, a pagina 3 della relazione, ad esempio, che alla valorizzazione delle risorse non possa procedersi senza che sia stato precedentemente risolto il problema della viabilità e poi, a pagina 6 ancora, si parla della «esigenza di attuare prioritariamente lo intervento richiesto» e poi ancora più giù si dice che l'intervento è prioritario perchè nel quadro di un programma per l'agricoltura, fondato su una previsione esatta, in ordine agli strumenti cui si fa ricorso, e quindi alla esecuzione, e quindi all'avallo finanziario richiesto al potere pubblico, la piattaforma della viabilità rurale è necessaria perchè i meccanismi esistenti per le disposizioni legislative, e ancora più per quelli che sono previsti dalle nuove leggi e in particolare dalla legge sul Piano di rinascita, possano operare con immediatezza ed efficacia.

Che significato ha questo discorso? Questo mi suona, onorevole Dettori, come certi discorsi di parecchi e parecchi anni fa sull'intervento infrastrutturale della Cassa per il Mezzogiorno, sulla preparazione ambientale, sugli stimoli indiretti e così via...

GHIRRA (P.C.I.). Si arriva al punto che occorrono le infrastrutture, per attuare il Piano!

TORRENTE (P.C.I.). Questo è un discorso grave, onorevole Dettori. Praticamente si afferma che la Regione interviene con 20 miliardi per risolvere o per avviare a soluzione il problema della viabilità rurale, si da creare la condizione, la piattaforma necessaria per operare nelle strutture della produzione fondiaria di mercato, per trasformare l'azienda e le colture. Questo orientamento, del resto, è confermato dalle notizie delle agenzie giornalistiche sulla priorità e sulle caratteristiche degli interventi del primo programma annuale del Piano. Si parla degli interventi agricoli al terzo posto delle priorità, e se ne parla come di interventi concentrati nelle zone irrigue. Provi a smentire, onorevole Dettori. La notizia è dell'Agenzia Italia...

DETTORI (D.C.), *Assessore all'agricoltura e foreste*. Non so quale sia la fonte...

TORRENTE (P.C.I.). Lei da qualche tempo...

DETTORI (D.C.), *Assessore all'agricoltura e foreste*. La notizia dell'Agenzia Italia è stata presa non so dove!

TORRENTE (P.C.I.). Esiste un Ufficio Stampa della Giunta regionale, che può ben emanare un comunicato ufficiale! Finchè non vengono smentite, io devo prendere per buone le notizie di agenzia secondo le quali gli interventi nel settore agricolo verranno concentrati nelle zone irrigue. Le stesse notizie dicono che gli incentivi verranno dati alle aziende organicamente costituite. E voi comprendete, onorevoli colleghi, che cosa ciò significhi! In parole povere, significa che gli incentivi del Piano andranno, nelle zone irrigue, alle aziende capitalistiche, non alle povere aziende contadine.

Saremmo veramente lieti se nel discorso dell'onorevole Dettori vi fosse una smentita chiara, inequivoca, di queste notizie, che del resto trovano conferma, colleghi della Democrazia Cristiana, negli orientamenti emersi dal convegno che di recente avete tenuto a Sassari. Cari amici democristiani e della Giunta, il problema non bisogna vederlo con gli occhiali affumicati che avete scelto. La mancanza di strade — dovete pur riconoscerlo — non è soltanto una causa, ma anche un effetto dell'arretratezza delle campagne. Dove l'agricoltura ha potuto progredire assieme alle trasformazioni fondiarie, si sono fatte anche le strade. Non si può affermare che una volta fatte le strade gli agricoltori sono in grado, automaticamente, di valorizzare i terreni. Non è così; la mancanza di strade, ripeto, è anche effetto dell'arretratezza della nostra agricoltura. Di qui, quindi, l'esigenza che l'intervento pubblico programmato in agricoltura sia contemporaneamente infrastrutturale, investa, cioè, le strutture fondiarie sia per l'aspetto della formazione della proprietà, sia per l'aspetto della riforma fondiaria, sia per l'aspetto della formazione di nuove proprietà contadine, dell'arro-

tondamento delle vecchie, piccole e insufficienti, sia per gli aspetti contrattuali, che sono un ostacolo, come tutti sappiamo, e come abbiamo letto in vostri articoli, colleghi democristiani, al progresso dell'agricoltura.

Bisogna, inoltre, toccare le strutture della produzione aziendale e colturale e le strutture di mercato, liquidando gli ostacoli al libero, democratico compimento del ciclo produttivo e limitando lo strapotere della Federconsorzi, che è l'organismo fondamentale con cui i contadini della Gallura e dell'Oristanese vengono sfruttati. Si ha, dunque, necessità di un intervento diffuso in tutte le zone agrarie dell'Isola. Se si vuole uno sviluppo equilibrato di tutta la nostra economia, si creino i poli di sviluppo, i polmoni, come li ha chiamati l'onorevole Soddu a Sassari, e poi quando in questi polmoni affluirà tutto il sangue della montagna, solo allora si pensi a bonificare le terre deserte. La nostra preoccupazione è che l'onorevole Dettori si sia fatto portavoce di una linea che altre volte ha detto di voler combattere: che possa, cioè, aver accettato, forse in sede di Giunta, un criterio di intervento secondo il quale per controbilanciare una concentrazione dello intervento del Piano in certe zone o in certi settori è necessario intervenire fuori del Piano, sul terreno infrastrutturale, nelle zone di collina e di montagna, con le strade vicinali. Vorremmo che l'onorevole Dettori fugasse questa nostra preoccupazione non soltanto smentendo le notizie dell'Agenzia Italia, ma anche correggendo talune affermazioni contenute nella sua relazione al disegno di legge. E' molto difficile affermare che «prioritario» non voglia dire «prioritario» e che «preliminare» non voglia dire «preliminare». Noi vogliamo sostenere il carattere complementare, ma contemporaneo, dell'intervento per le strade vicinali.

Ecco perchè chiediamo una dichiarazione dell'Assessore all'agricoltura dalla quale chiaramente risulti che questo disegno di legge è solo un aspetto complementare, ma contemporaneo, della volontà di trasformazione generale delle nostre campagne. Questa sua dichiarazione, onorevole Dettori, noi chiediamo formalmente perchè essa ci permetterà di dare a cuor

sereno il nostro voto favorevole al disegno di legge. (*Consensi a sinistra*).

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

SASSU (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, quante volte in quest'aula ed anche fuori, in riunioni e convegni, si è discusso il problema delle strade vicinali e si sono sentite le lamentele degli operatori economici, dei pastori, degli agricoltori? I nostri contadini ormai tendono a riunirsi in consorzi perchè senza questa unione non possono ottenere i contributi regionali e della Cassa per il Mezzogiorno. Vi sono agricoltori che sui loro terreni non possono costruire una casa perchè è impossibile trasportare sul posto, con mezzi normali, i materiali da costruzione. Quanti contadini e pastori abbiamo visto trasportare tegole, cemento e infissi a dorso di cavallo per scoscese mulattiere!

Siamo stati noi stessi a suggerire a questi contadini di unirsi in consorzi. Ebbene, onorevoli colleghi, i consorzi sono stati costituiti e sono state presentate numerose domande sia per strade di penetrazione agraria, sia per strade poderali o per strade interpoderali. Numerosi progetti sono stati presentati all'Ispettorato agrario, all'Assessorato dell'agricoltura. Ma fino ad ora tutto è rimasto fermo. L'Assessore all'agricoltura ci può dare atto che i progetti presentati implicano una spesa di parecchi miliardi di lire.

Quanti malati che vivono in campagna non possono essere trasportati all'ospedale! Non più tardi di un mese e mezzo fa, in una frazione di Perfugas, una donna ha dato alla luce un bambino in una casa priva di luce elettrica, tagliata fuori da ogni via di comunicazione.

Onorevoli colleghi, ai pastori di Pattada abbiamo consigliato di unirsi in cooperativa per poter ottenere le provvidenze previste per la cooperazione. «Ma come facciamo noi [ci hanno risposto] a portare il latte in paese se non vi sono strade?». Ed è ben per questo, per collegare le zone più isolate, che la Giunta regionale, sensibile alle esigenze dei contadini e

dei pastori, ha predisposto il disegno di legge che oggi discutiamo.

Per raggiungere una frazione di Olbia, posta tra Olbia e Padru, Azariù, occorre guardare un fiume. Ma manca il ponte, e quando il fiume è in piena non è manco possibile seppellire i morti. Quante insegnanti per raggiungere le fredde aule nelle quali sono costrette a far scuola devono incamminarsi a piedi per lunghi percorsi! E lo stesso accade per gli alunni, che devono spesso sfidare il maltempo e giungere a scuola fradici di pioggia.

Queste situazioni voglio ricordare al collega Torrente, il quale ritiene che il disegno di legge in esame abbia fini elettorali. No, onorevole Torrente, non di un problema elettorale si tratta, ma della necessità assoluta di provvedere ad esigenze troppo sentite. Ed a noi consiglieri regionali, senza badare al colore politico, spetta l'obbligo di approvare il provvedimento.

Una raccomandazione possiamo e dobbiamo fare alla Giunta ed in special modo all'Assessore all'agricoltura: che questa legge, una volta approvata, non sia rimandata, per l'applicazione, alle calende greche. Onorevole Assessore all'agricoltura, nessuna meraviglia se questi venti miliardi di oggi, non facendosi subito le strade, domani non basteranno più. Proprio ieri si è avuto a Cagliari lo sciopero per lo aumento dei prezzi. E sinceramente io dico che avrei organizzato lo sciopero degli acquirenti dei generi che non sono di prima necessità, come i giocattoli...

GHIRRA (P.C.I.). E l'olio e la pasta come fa a non comprenderli?

SASSU (D.C.). Fatto sta che lo sciopero di ieri mi ha dato la sensazione sia servito per dare una giornata libera e consentire così ai lavoratori di recarsi nei negozi a provvedere a delle compere. Siete molto bravi nell'organizzare certe manifestazioni e ve ne debbo dare atto; purtroppo vi son i pesciolini che abboccano all'amo...

NIOI (P.C.I.). Un po' troppi erano i pesciolini, ieri.

SASSU (D.C.). Le nostre campagne hanno bisogno delle strade; ne hanno bisogno per soddisfare elementari esigenze del lavoratore e della produzione e ne hanno bisogno per porre rimedio alla piaga dell'abigeato. Le stesse ricerche del bestiame rubato, caro Nioi, sono oggi rese difficili dalla mancanza di strade...

NIOI (P.C.I.). Il bestiame rubato si può anche autotrasportare.

SASSU (D.C.). Quando ci saranno le strade ci saranno anche i barracelli, la polizia stradale e i carabinieri a sorvegliare! Fatto sta che ora il bestiame rubato viene condotto per chilometri e chilometri per luoghi deserti e privi di strade. In questa situazione il collega Nioi può ben presentare un'interrogazione per lamentare che la Regione e il Governo non provvedano a difendere gli allevatori dall'abigeato. Eppoi quando i carabinieri vanno ad Orgosolo per ricercare le greggi rubate e svolgere le necessarie indagini, il collega Nioi può ben presentare un'altra interrogazione per lamentare che le forze di polizia vadano a disturbare la popolazione pacifica ad Orgosolo!

NIOI (P.C.I.). Ma il bestiame lo ritrovano?

SASSU (D.C.). Sappiamo tutti, onorevoli colleghi, quanto la carente viabilità incida sui costi di produzione in agricoltura. Sappiamo quanto incida il trasporto nella spesa per i fertilizzanti e per i mangimi. Il collega comunista goceanino mi può dare atto che la frutta nei centri del Goceano viene venduta a caro prezzo, mentre nelle campagne le pere, ad esempio, neppure si raccolgono, dati i costi di trasporto altissimi.

Stando così le cose, mi pare che non debbano esserci pareri contrari al disegno di legge. Si tratta di un provvedimento approntato nell'interesse del popolo sardo. Molti terreni, con la costruzione di nuove strade, verranno valorizzati e ciò si risolverà in un beneficio per la collettività. D'altro canto, la costruzione di nuove strade verrà a favorire un largo impiego di manodopera. La Giunta, che l'onorevole Zucca considera «insabbiata», incapace di as-

sumere iniziative, mostra oggi la sua vitalità. La Giunta cammina, la Giunta lavora. E noi cercheremo di mantenere in carica una Giunta che lavora. Il giorno in cui mi dovessi accorgere che la Giunta non lavora, amici della sinistra, sarei io stesso, apertamente, senza badare ad alcuna disciplina di partito, a chiedere le sue dimissioni. Ma finchè la Giunta lavora io tenterò di sostenerla...

GHIRRA (P.C.I.). Ma sei d'accordo con Bonomi?

SASSU (D.C.). Io sono bonomiano, anche se a voi non piace. Una volta un ladro che era stato sottoposto a processo, al Presidente del tribunale che gli chiedeva che mestiere facesse, rispose: «Il mestiere è buono» e rivolgendosi ai carabinieri: «Ma sono costoro che me lo impediscono». Altrettanto fate voi. I coltivatori diretti — secondo voi — sono molto bravi; è Bonomi che dà fastidio.

Per concludere, onorevoli colleghi, vi invito ad approvare il disegno di legge, nell'interesse dei produttori, della produzione e della Sardegna tutta. (*Consensi al centro*).

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

PINNA PIETRO (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame, concernente un intervento straordinario di strade di penetrazione agraria, ci ha trovato sostanzialmente favorevoli durante l'esame preventivo effettuato dalla quarta Commissione, per cui non ritengo necessario intrattenermi a lungo sull'argomento; e ciò non perchè il disegno di legge non meriti una attenta considerazione da parte del Consiglio, bensì perchè l'argomento in esame ci trova concordi e favorevoli con le considerazioni fatte testè dagli altri colleghi.

Mi sia peraltro consentito, sia pure brevemente, di fare alcune osservazioni. In primo luogo, desidero dichiarare che condividiamo la analisi fatta dagli onorevoli proponenti circa la grave insufficienza delle strade di penetra-

zione agraria, insufficienza che, come è noto, determina talvolta l'impossibilità di intraprendere alcune colture, con grave danno per l'economia agricola e per le popolazioni interessate. Non vi può essere alcun dubbio sulla necessità, utilità e convenienza dell'ampliamento della rete delle strade di penetrazione agraria, soprattutto in connessione con la prossima attuazione del Piano di rinascita. Mi sia consentito di affermare che talune opere di infrastruttura costituiscono la necessaria premessa per la valorizzazione delle nostre risorse, sia per quanto riguarda lo specifico settore dell'agricoltura, sia per gli altri settori dell'attività produttiva. Quello che mi preme sottolineare è la necessità che il programma sia visto nella prospettiva della formazione delle zone omogenee, tenendo conto di quelle che potranno essere le attività che si svilupperanno in relazione alle caratteristiche delle diverse zone territoriali interessate. Ciò si rende necessario per consentire lo sviluppo armonico dell'economia agricola ed impedire conseguentemente che talune zone della Sardegna siano sacrificate a vantaggio — come d'altronde hanno sottolineato gli oratori che mi hanno preceduto — di località nelle quali più facile diviene, per la presenza delle opere fondamentali della bonifica, la creazione, il miglioramento del reddito.

Perciò, non vorremmo che i criteri di scelta, enunciati nella relazione, fossero rigidi e tassativi, nel senso cioè che debba avere la priorità la realizzazione di opere di miglioramento dirette a conseguire «nuovi ordinamenti colturali che diano risultati valutabili in termini di accrescimento di produttività e di reddito», ma che si tenga anche nel dovuto conto la necessità di rompere l'isolamento nel quale si trovano molte popolazioni rurali, giacchè ci pare che anche questa sia una condizione per niente trascurabile per migliorare sensibilmente le sorti delle nostre popolazioni, se si desidera effettivamente contribuire a frenare l'esodo dei lavoratori.

Per quanto concerne questa prima parte, mi pare che nell'intervento dell'onorevole Sassu siano state messe in luce le tristi condizioni nelle quali si trovano talune popolazioni, isolate

come sono per mancanza di strade. Mi sia consentito anche di sottolineare l'importanza che assume il disegno di legge per quanto attiene l'importante ed angoscioso problema riguardante l'esodo dei lavoratori dalle campagne. Con l'attuazione di questo programma sarà possibile porre un certo freno a questa fuga, poichè con l'investimento di venti miliardi si renderanno disponibili due milioni e quattrocentomila giornate lavorative, come dice la relazione che accompagna il disegno di legge. Questa disponibilità non può essere sottovalutata, soprattutto se si tiene conto dello studio che alcuni anni or sono venne fatto dalla Camera di Commercio di Cagliari, in relazione al problema della disoccupazione. Se non vado errato, tenendo conto del numero dei braccianti agricoli, che in quel periodo di tempo si faceva ascendere a 93.000 unità, questi potrebbero ottenere una occupazione pressochè stabile. Se si tiene conto, infatti, che per un minimo vitale occorrerebbero 280 giornate lavorative l'anno, si può facilmente concludere che la disponibilità di 2.400.000 giornate lavorative copre quasi interamente questo fabbisogno.

Sul secondo particolare aspetto del problema concordo con le osservazioni fatte dall'onorevole Asara, anche perchè, evidentemente, una misura di questo genere contribuisce in un certo qual modo a bloccare l'esodo dei lavoratori dalla campagna. Vi è anche un altro elemento, non meno importante, a mio giudizio, cioè quello della retribuzione dei lavoratori che verranno impegnati nei lavori per la costruzione delle strade di penetrazione agraria, ai quali verranno corrisposti i salari che si percepiscono nell'industria, essendo quelli dell'agricoltura del tutto insufficienti. Ciò significa, in pratica, la liquidazione dei salari mortificanti finora percepiti da quanti sono stati impiegati nei cantieri di lavoro. Sotto questo profilo, quindi, unitamente ai fini essenziali che si propone di raggiungere il disegno di legge in esame, che tendono a creare le condizioni per l'organizzazione in forma moderna della produzione in agricoltura, ci dichiariamo d'accordo.

Giunti a questo punto, sarebbe opportuno che l'onorevole Assessore all'agricoltura, estensore

del disegno di legge, ci facesse conoscere i motivi per i quali la Cassa per il Mezzogiorno non ha continuato nel programma per la costruzione delle strade di penetrazione agraria in Sardegna. Sappiamo che sono stati eseguiti nel passato lavori per 3.500 chilometri, ma non comprendiamo peraltro quali motivi abbiano bloccato questi lavori, di notevole importanza specie per quanto riguarda la nostra Isola. Desideriamo avere questa informazione in quanto, come è accennato nello stesso disegno di legge e nella relazione che lo accompagna, non consideriamo esaurito il programma per la costruzione delle strade di penetrazione agraria in Sardegna, e quindi non vorremmo, come è già avvenuto per altre importanti opere (come per esempio il famoso programma delle autostrade, e il settore del turismo, sul quale argomento ritorneremo quando discuteremo la mozione presentata dal Gruppo socialista), esser tagliati fuori da certe realizzazioni. Per quanto riguarda gli interventi dei vari Ministeri, la Sardegna si trova in una condizione di inferiorità rispetto alle altre regioni della Penisola. Proprio per evitare che si rimanga, come si suol dire, «tagliati fuori», occorrerà una vigilanza maggiore verso la Cassa per il Mezzogiorno, affinché i finanziamenti continuino a pervenire alla Sardegna, onde evitare il pericolo che con il Piano di rinascita si esauriscano i doveri dello Stato nei confronti della Regione, nel senso che con i 400 miliardi che ci vengono messi a disposizione non si consideri completata la opera di solidarietà nazionale.

La Sardegna, come tutti sappiamo, si trova notevolmente indietro in parecchi settori della attività produttiva; ed abbiamo voluto sottolineare questo aspetto particolare del problema per il carattere di aggiuntività che si deve determinare se non si vuole che lo squilibrio esistente tra la nostra regione e le altre regioni della Penisola, anzichè eliminarsi, si aggravi sempre di più.

Siamo perplessi, di fronte alla contrazione del mutuo di 20 miliardi per il finanziamento della legge. Questa perplessità deriva dal fatto che, procedendo in tal modo, il bilancio regionale viene sempre maggiormente impegnato,

con la conseguenza di ridurre le disponibilità finanziarie per l'avvenire. Sarebbe stato meglio, a nostro giudizio, ricercare attraverso opportuni storni le possibilità di finanziamento del presente disegno di legge nel bilancio della Regione.

Quanto alla svalutazione della moneta ed alla considerazione fatta poc'anzi dal collega Asara, io ritengo che anche le banche nel concedere mutui si cautereranno a questo proposito, e quindi non vedo tutti questi vantaggi che intravede il collega che mi ha preceduto.

Concludendo, onorevoli colleghi, nel dare un giudizio positivo sul disegno di legge in esame, ci auguriamo che a questo primo provvedimento ne seguano presto degli altri, diretti appunto a creare le condizioni indispensabili per favorire il processo di sviluppo necessario per la rinascita della Sardegna, così come raccomandiamo che nello stesso programma si tenga conto delle particolari esigenze delle diverse zone omogenee che sono state istituite in Sardegna. Per tali considerazioni il Gruppo socialista annuncia il suo voto favorevole al disegno di legge e si augura che anche gli altri settori del Consiglio facciano altrettanto, con la raccomandazione che siano tenute presenti le considerazioni fatte sull'argomento nel corso del dibattito. (*Consensi a sinistra*).

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

PULIGHEDDU (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho esaminato il disegno di legge e la relazione che lo accompagna, disegno di legge che ha trovato molti estimatori e qualche feroce oppositore. Io e il mio Gruppo siamo favorevoli, e debbo dire che potrei astenermi dal parlare perchè tutte le argomentazioni a favore della legge in esame sono contenute ed espresse chiaramente nella bella relazione che la presenta.

Procedendo molto brevemente, quali sono le osservazioni che si possono fare? Quali quelle che sono state fatte? Si è detto in sostanza che il voler intervenire con un mutuo a carico del bilancio regionale significa riconoscere la

impossibilità di provvedere con i mezzi del Piano di rinascita, significa voler rinunciare a un qualche cosa che dovremmo avere extra bilancio regionale. Nella relazione è detto che in Sardegna esistono 24.000 chilometri di viottoli sconnessi e impraticabili che reclamano una sistemazione. Dai conti che ci ha presentato l'Assessore risulta che si prevede una spesa media di sei milioni a chilometro. Con 20 miliardi si possono realizzare poco più di 3.000 chilometri di strade. Ebbene, c'è qualcuno che possa pensare di attingere al Piano di rinascita i 144 miliardi che occorrerebbero per sistemare i 24.000 chilometri di viottoli esistenti? Oltretutto, non siamo davvero tutti convinti che siano solo 24.000 i chilometri di strade necessarie perchè la nostra agricoltura possa avere quello sviluppo indispensabile per inserirsi nel processo di trasformazione ormai in atto in tutto il mondo civile, per realizzare la riduzione dei costi che le consenta di competere con l'agricoltura del Mercato Comune!

Stando così le cose, non vi è nessun pericolo che i 20 miliardi, che con molto sacrificio la Regione oggi prende a prestito e domani dovrà restituire, rappresentino una rinuncia ad ulteriori e maggiori realizzazioni. Se dovessi intravedere la possibilità di una sistemazione, non dico integrale, ma anche solamente in parte soddisfacente, della nostra viabilità rurale con fondi attinti al Piano di rinascita, mi schiererei nettamente contro il disegno di legge, pur sapendo che molte ragioni militano a sostegno della necessità di intervenire non contemporaneamente, ma possibilmente prima dell'entrata in funzione del Piano di rinascita.

Mi rendo ben conto, onorevoli colleghi, dell'urgenza di operare subito per far sì che domani non si dica che determinate opere a carico del Piano di rinascita non possono essere realizzate proprio per la mancanza di strade. Questa è una delle ragioni più valide che mi spingono a sostenere questo disegno di legge.

Taluno obietta che il costo del mutuo è alto. Ora, il costo del mutuo è quello indicato nella relazione. L'importante è che con una attiva opera di sorveglianza si badi a che le strade si realizzino bene e, per quanto è possibile, in

fretta, poichè, nonostante l'«Oscar» dell'anno scorso, la nostra lira tutti i giorni sta perdendo quota sensibilmente, certamente più di quanto accusino i bollettini statistici. Non vi è ombra di dubbio che, se si potesse, nel giro di quattro anni, realizzare le strade che il Piano e il disegno di legge in esame prevedono, non soltanto si ammortizzerebbero quegli interessi passivi, che possono essere di sei o di dieci miliardi, ma si guadagnerebbero per lo meno altri 15 miliardi perchè il ritmo della svalutazione è progressivo. Chiunque vada a guardare i costi delle opere stradali, come delle opere edilizie, si accorge che in cinque anni si è avuto un aumento del 45 per cento. Se i 20 miliardi si dovessero spendere in un decennio, sempre che non si verificasse il processo di rivalutazione che tutti ci auguriamo, l'operazione sarebbe vantaggiosa, anzi vantaggiosissima.

Potrei ora soffermarmi ad illustrare l'utilità delle strade di penetrazione agraria, ma sono convinto che dopo quanto ha detto l'amico Sassu, farei un torto ai colleghi del Consiglio. Un fatto è certo: le difficoltà delle comunicazioni rurali pesano in modo fortemente negativo su tutta la vita agricola dell'Isola.

Qualche raccomandazione, ora, debbo rivolgere all'onorevole Assessore all'agricoltura. Lo vorrei pregare di visitare i centri di più difficile accesso, quelli più lontani, in modo che si renda conto, personalmente, della situazione. Tenga conto, l'onorevole Assessore, delle zone omogenee, non quali risultano al momento attuale, ma quali lui stesso le vede, da studioso dei nostri problemi dell'agricoltura. E tenga conto delle maggiori difficoltà che comportano il riassetto e la costruzione *ex novo* di una strada di collina o di montagna rispetto alla realizzazione di una strada in pianura. Sono certo, comunque, che non si ripeterà lo scandalo di tempi abbastanza vicini, quando gli imprenditori, armati di ruspe, andavano alla ricerca di proprietari che facessero domande per la costruzione di strade interpoderali e assicuravano loro, con lo spirito altruistico che li ha sempre contraddistinti, di poter realizzare le opere con il solo contributo e regalando loro perfino qualche cosa.

Per il disegno di legge la Regione pagherà 20 miliardi e lo farà con molto sacrificio; bisogna che i risultati rispondano al sacrificio che il bilancio regionale, e per esso i cittadini della Sardegna, devono affrontare. Ma so di aver fatto all'Assessore raccomandazioni di cui non aveva bisogno. E chiedo scusa se mi permetto, prima di chiudere questo mio brevissimo intervento, dato che si parla di possibilità agricola dell'Isola, di possibilità di occupazione non troppo mal retribuita di manodopera, ricordare all'Assessore che in quel di Nuoro, dove l'agricoltura è poverissima, dove l'agricoltura è veramente intristita da mille calamità sempre ricorrenti, esiste, di nome, un consorzio della media valle del Tirso, un consorzio costituito da pochi terreni veramente suscettibili di messa a coltura, un consorzio i cui componenti sono, nella stragrande maggioranza, persone che vogliono valorizzare la terra, che vogliono alla proprietà dare l'unica giustificazione possibile, quella di rispondere ad un fine sociale. A Nuoro si parla ogni tanto di questo consorzio che non ha mai fatto nulla. Prego l'Assessore di sollecitare i signori amministratori di adempiere al loro dovere o di andarsene. E, se non sentono la necessità di andarsene, li cacci fuori, non dico a pedate, perchè l'onorevole Assessore è una persona educata, ma comunque, nell'interesse dei proprietari dei terreni e dei molti disoccupati che su quei terreni potrebbero trovare possibilità di lavoro. Sono certo che questa mia molto calorosa raccomandazione sarà tenuta nel dovuto conto dall'onorevole Assessore e penso che una parte delle somme che verranno spese nelle strade potrà essere utilizzata per dare ai cittadini del Nuorese la possibilità di raggiungere le terre del bel comprensorio della media valle del Tirso, che attendono buona volontà e braccia e capitali per essere valorizzate. (*Consensi al centro*).

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

DE MAGISTRIS (D.C.). A me pare che il tentativo che la Giunta mette in atto con la presentazione di questo disegno di legge mani-

festi (come già era stato annunciato in questa aula allorchè si discusse di un altro provvedimento legislativo riguardante le strade vicinali) la volontà di stabilire una situazione ponte sotto il profilo dell'occupazione della mano d'opera tra la fase di piena attuazione del Piano di rinascita e la fase attuale. E mi pare manifesti anche un tentativo di stabilire un ponte tra l'attività degli interventi in favore degli agricoltori, quale si manifesta oggi, e la fase successiva, che è quella di una programmazione anche degli interventi in agricoltura. A questo riguardo il tentativo di congiunzione delle due fasi mi pare sufficientemente chiaro e marcato.

La ricostruzione, il riattamento e la sistemazione delle strade vicinali devono essere effettuati sulla base di un programma e tramite la Regione. Tra quelle vicinali, in Sardegna, vi sono molte strade che sono vere e proprie arterie di comunicazione ordinaria; ed ecco il motivo per il quale a me pare giustificato l'intervento dell'Amministrazione provinciale, la quale, per una vecchia competenza acquisita e per una maggiore sensibilità ai problemi dei trasporti, è lo strumento politico-amministrativo idoneo a rappresentare l'interesse locale in materia. L'osservazione per la quale la costruzione delle strade vicinali sfugge alla metodologia per l'attuazione dei Piani e dei programmi della rinascita mi pare non sia del tutto esatta. La costruzione di tali strade, infatti, deve avvenire necessariamente secondo programmi e piani squisitamente settoriali, e lo stabilire i nessi di questi settori con gli altri non può avvenire in sede tecnica o economica, ma in sede politica. Non mi pare opportuno che l'intervento per le strade vicinali debba rientrare nei modi previsti per la restante parte della programmazione anche perchè, per la sua durata e per la parte finanziaria, esso è tale da non esaurire l'intera richiesta di sistemazione della rete delle strade rurali in Sardegna.

Dalla relazione della Giunta emerge chiaramente che l'intervento in materia di strade vicinali è soltanto parziale, tocca una gran parte delle strade rurali e tende ad accelerare il cammino della vita agricola ed a stabilire la

saldatura tra una prima ed una seconda fase di intervento in materia di politica agraria. Una volta esauriti i fondi previsti per il disegno di legge in esame, e spero che l'esaurimento avvenga entro un lasso di tempo molto ristretto, vi sarà tempo e modo poi, tra quattro-cinque anni al massimo, di far rientrare nel complesso della programmazione della rinascita anche queste attività. Intanto, questo primo intervento consente di camminare spediti in un settore che è preliminare per altri interventi in campo agricolo. L'esigenza del coordinamento con la programmazione della rinascita non può certo essere ignorata, ma è chiaro che la Giunta sentirà questa esigenza sotto la spinta della pressione politica.

Per quel che riguarda, poi, l'influenza di questo provvedimento nello sviluppo dell'agricoltura dell'Isola e per quel che riguarda gli effetti nella occupazione, senza citare i dati che sono già stati esposti e in aula e nella relazione, si può dire che sarà senz'altro rilevante. Una certa quale preoccupazione, caso mai, può aversi nei confronti di certe zone ad agricoltura dissestata o eccessivamente povera, che non siano capaci di tener conto dei disposti della legge per la presentazione delle domande, eccetera, dato che il programma per la viabilità rurale viene preparato dall'Assessorato della agricoltura sulla base delle richieste dei consorzi di manutenzione delle strade vicinali. A questa carenza io ritengo, assieme ai colleghi Sassu e Ghilardi, di aver ovviato con un emendamento per il quale l'iniziativa può essere anche assunta direttamente dall'Amministrazione, che si avvarrà degli enti di bonifica e degli enti di sviluppo. In questo modo si può evitare che, laddove manchi l'iniziativa dei consorzi di manutenzione, intervenga direttamente l'Amministrazione regionale, nell'ambito della impostazione generale della programmazione per la rinascita.

Per i motivi che ho esposto, sono veramente convinto che questo disegno di legge manifesterà pienamente, ed anche celermente, i suoi effetti positivi nei riguardi dell'intera agricoltura sarda. (*Consensi al centro*).

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

GHILARDI (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, a mio giudizio, tra i diversi provvedimenti settoriali presentati dalla Giunta in questa legislatura, questo è uno dei più rilevanti perchè ha un carattere di evidente straordinarietà, tanto in rapporto alla pingue dotazione, quanto in relazione alle norme che nello stesso sono contenute, e, infine, per il modo come devono essere eseguite le opere e per le garanzie che giustamente la Regione richiede, conscia del fatto che, qualche volta, molto più spesso di quanto si pensi, vediamo fare delle strade vicinali, o addirittura di categoria superiore, che nel giro di pochi mesi o al massimo di qualche anno, si deteriorano al punto di non essere più utilizzabili.

La legge è impostata su criteri molto sani, e, praticamente, assicura l'utilizzazione più proficua della grossa somma stanziata, del notevole sacrificio che il governo regionale compie a favore di questo particolare settore. Trovo anche che tra i pregi di questa legge, a mio avviso, deve essere annoverato quello della tempestività. Si tratta, infatti, di una legge che, una volta approvata dal Consiglio, come io auspico, arriverà proprio nel momento più giusto ed utile, cioè in tempo per preparare le condizioni più idonee alle attività che si dovranno intraprendere nel settore agricolo per la sua rinascita, arrecando particolare vantaggio alle zone più isolate e depresse.

Oltre al pregio della tempestività la legge manifesta anche un valore sociale assai rilevante, perchè toglierà dall'isolamento famiglie contadine che oggi non hanno possibilità di comunicazione e piccole borgate i cui abitanti oggi devono, per incontrarsi, affrontare percorsi talvolta incredibili e comunque sempre sfiibranti. La rete della viabilità minore si può paragonare alle vene del sistema circolatorio umano, che hanno una loro funzione indispensabile, anche se minore rispetto a quella delle arterie. Occorrono le grandi strade, ma anche quelle minori, quelle che permettono la circolazione rurale e quindi consentono minor dispen-

dio di energie per raggiungere i luoghi di lavoro e per potenziare la produttività della terra.

Nel campo delle grandi strade l'Italia ha fatto enormi progressi, mentre la Sardegna oggi ha bisogno forse più di strade interne, di piccole strade minori. Questa legge affronta seriamente un problema di fondo, problema che sino ad oggi era stato trattato con insufficienza di mezzi e disorganici criteri. Io sono convinto che questa legge riscuoterà il plauso più largo e sincero da parte degli abitanti di molte località della provincia, semprechè venga applicata, come certamente lo sarà, attraverso la valutazione realistica delle necessità e con una equa distribuzione dei 20 miliardi. Se questi miliardi saranno distribuiti bene, risentiranno a breve scadenza benefici effetti sotto ogni aspetto tutte quelle desolate contrade nelle quali la gente vive sperduta ed abbandonata. Da questo saggio intervento del governo regionale scaturiranno stimoli nuovi per contribuire ad eliminare molte carenze al di là delle stesse strade, le quali però avranno una notevole influenza sulla ripresa agricola di tutte le contrade così come noi auspichiamo. *(Consensi)*.

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

NIOI (P.C.I.). Nel dare un giudizio sul testo della legge, non possiamo certo condividere la soddisfazione dei colleghi della Democrazia Cristiana, giacchè l'impostazione data al provvedimento, a nostro avviso, ricalca la vecchia strada delle infrastrutture e dell'incentivazione. Questa strada si è dimostrata valida per favorire le grosse imprese agricole, le grosse proprietà terriere, ma non ha dato alcun contributo allo sviluppo della grande massa dei piccoli e medi proprietari, dei contadini ed alle aziende pastorali della nostra Isola.

Nessuno nega che le infrastrutture abbiano una loro utilità laddove sono i grandi complessi agricoli; ma esse non possono risolvere certo la crisi e i gravi problemi che oggi travagliano le zone di montagna e di collina e soprattutto le piccole proprietà contadine e le aziende pastorali. E' assurdo pensare che basti costruire

delle strade per sanare i gravi problemi che travagliano questi settori della nostra economia, come se l'abbandono di larghe zone anche coltivate delle nostre campagne possa essere sanato semplicemente con la costruzione di strade. Io ritengo, come giustamente diceva il collega Torrente, che la mancanza di strade sia una conseguenza della crisi della nostra agricoltura. Soltanto affrontando le cause di questa crisi noi potremo rendere utili le strade.

Ora, quando noi pensiamo al problema della pastorizia — qui sta uno dei problemi di fondo delle nostre campagne — e quando constatiamo che la causa della crisi sta soprattutto, se non esclusivamente, nei contratti di affitto, nella esosità dei canoni, nella instabilità sul fondo dei pastori, se non rimuoviamo questi ostacoli, le strade porteranno ben pochi benefici. Altrettanto si dica per le piccole e medie proprietà coltivatrici. Pensiamo alle spese che gravano sui piccoli coltivatori, alle imposte, alle tasse, al prezzo dei canoni, alla polverizzazione delle proprietà: la costruzione delle strade non risolverà certo questa situazione. Per poter dare un contributo alla risoluzione della grave crisi dell'agricoltura sarda, dovremmo affrontare il problema integralmente, non vedendo prima il problema delle strade e successivamente gli altri. Non è assolutamente giusto affermare, così come fa la relazione, che una volta costruite le strade gli altri problemi si risolvono da sé. Noi riteniamo che il problema dell'agricoltura debba essere affrontato globalmente attraverso la programmazione.

Può darsi che nelle intenzioni dell'Assessore all'agricoltura e della Giunta sia anche quella di affrontare altri problemi dell'agricoltura. E tuttavia noi non avremmo dato la preminenza al problema della viabilità rurale senza tener presenti gli altri problemi, che a nostro avviso sono assai più importanti. Quando noi andiamo a vedere, onorevole Puligheddu, quali sono le cause della crisi delle piccole e medie proprietà terriere, vediamo che anche dove esiste una vera e propria rete di strade, i contadini emigrano, i giovani non seguono il mestiere dei padri. Questi fatti preoccupanti devono spin-

gerci a trovare una soluzione radicale, di fondo, e a non contentarci di palliativi.

L'onorevole Torrente ha chiesto chiaramente all'onorevole Assessore di sapere quale intenzione ha a proposito della globalità degli interventi, se intende limitarsi alla soluzione del problema delle strade inquadrato nel grosso problema dell'agricoltura. Se così fosse, non potremmo ritenere soddisfacente un disegno di legge di questo genere; potremmo anche accoglierlo per quanto riguarda il problema della occupazione dei braccianti, ma per quanto riguarda il problema della totale crisi agricola, è da prevedere un risultato molto modesto, per la spesa di 20 miliardi. Anche io prego l'onorevole Assessore di dirci, cioè, se il problema della viabilità, così come oggi è affrontato in questo disegno di legge, verrà inquadrato nella soluzione generale e globale dei problemi della agricoltura. Altrimenti la soddisfazione che hanno manifestato i colleghi della Democrazia Cristiana, noi non potremo dividerla, e anzi dovremmo dare un giudizio negativo sulla legge. Se essa rischia di rimanere a sé stante, l'investimento di questi 20 miliardi darebbe un risultato troppo modesto rispetto allo sforzo che esso costa all'Amministrazione regionale. (*Approvazioni a sinistra*).

PRESIDENTE. Poichè nessun altro è iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadeddu, relatore.

CADEDU (D.C.), relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò brevissimo in quanto, nella passata legislatura, sulle strade vicinali vi ho tediato per oltre sessantacinque minuti. Una osservazione, tuttavia, devo fare al collega De Magistris e ad altri colleghi. La Amministrazione provinciale non ha assolutamente niente a che vedere col disegno di legge che parla di «intervento straordinario della Regione». Ora, noi sappiamo — come ho detto nella scorsa legislatura — che le strade di penetrazione agraria sono come le vene, vene che devono congiungersi alle strade provinciali, comunali, statali. Se si dovesse parlare di stra-

de provinciali, signori miei, non si tratterebbe più di 24.000 chilometri di viottoli campestri, ma di 40-50.000 chilometri, in quanto noi sappiamo che la Sardegna manca di strade provinciali, cioè di tutta quella rete viaria che poi deve portare alle strade di penetrazione agraria.

Io ritengo che l'intervento della Regione debba riferirsi soltanto a quelle strade che servono per la trasformazione agricola, cioè per l'apertura di quelle zone dove l'agricoltura non si può esercitare proprio per la mancanza di strade che colleghino alle arterie provinciali e statali. Se si vuole intervenire anche per le strade comunali, e che sono di competenza di altre Amministrazioni o di altri Assessorati, come l'Assessorato dei lavori pubblici, signori miei, allora debbo dire che abbiamo sbagliato i calcoli: 20 miliardi non basteranno per 3.000 chilometri di strade. Diverso, infatti, è il costo a chilometro delle strade provinciali e comunali da quello delle strade di penetrazione agraria.

Ecco perchè la maggioranza della Commissione ha ritenuto di approvare un emendamento che escludeva dalla programmazione l'Amministrazione provinciale. Io sono convinto che l'Assessore all'agricoltura ha già un programma che consenta la valorizzazione di quelle terre dove saranno aperte le strade. Amici miei, quando si dice che quasi contemporaneamente alla apertura delle strade si deve provvedere alla trasformazione agraria, si dice una cosa vera. E' chiaro ed evidente, infatti, che la priorità va alle strade, ma immediatamente o quasi contemporaneamente deve procedersi alla trasformazione agricola fondiaria delle zone dove le strade sono state costruite.

Mi permetterei di consigliare all'Assessore, per non incorrere negli errori in cui altre volte possiamo essere incorsi spinti dalla volontà di fare e dalla manchevolezza delle leggi, di distribuire le strade laddove si intende procedere a trasformazioni integrali. E mi permetterei di sollecitare l'onorevole Assessore a voler approvare, il più rapidamente possibile, il disegno di legge riguardante le strade di penetrazione agraria, disegno di legge che, se non erro, porta il numero 37. Sono due progetti di legge prettamente connessi, che consentono al-

l'Assessore ed alla Giunta di poter fare quella programmazione che noi andiamo chiedendo; altrimenti, con il solo 57 l'Assessore dovrà servirsi delle leggi attualmente in vigore, cioè di quella che concede il 65 per cento di contributi, e non potrà programmare tutta quella serie di strade che consentono la trasformazione di intere zone.

Come i colleghi hanno potuto vedere, la Commissione agricoltura non ha portato delle grandi modifiche al testo del disegno di legge. E' stata apportata soltanto qualche modifica di carattere formale e taluna di carattere sostanziale, come quella relativa all'articolo che prevedeva la consultazione dell'Amministrazione provinciale. E' innegabile quanto hanno detto i colleghi che mi hanno preceduto, e cioè che la mancanza di strade di penetrazione agraria comporta un maggior onere dei trasporti dei prodotti agricoli e zootecnici. E' chiaro ed evidente che le strade consentono il trasporto di questi prodotti con mezzi più celeri e meno dispendiosi. E' chiaro che una buona rete di strade riduce i costi di produzione e, riducendo i costi di produzione, consente un maggior reddito ai produttori agricoli e un minor prezzo al dettaglio a favore dei nostri consumatori, che hanno diritto di acquistare a prezzi accessibili i prodotti di prima necessità.

Onorevoli colleghi, avevo promesso che avrei parlato pochissimo. Concludo dicendo che è interesse dell'Amministrazione regionale programmare non soltanto le strade, ma tutta la trasformazione agricola e fondiaria dell'Isola, ed è interesse dell'Amministrazione regionale agevolare i produttori agricoli onde portarli ad un livello di vita dignitoso. Anche le strade contribuiscono a realizzare un miglior livello di vita in quanto, diciamolo francamente, la civiltà può arrivare più rapidamente. Chi è stato con me all'estero ha visto quanta importanza si dia in altri paesi alle strade. Sono le strade che precedono quasi sempre tutte le altre opere. Di conseguenza, penso che non possa mancare l'unanimità di consensi nei confronti di questa legge.

Concludo chiedendo che il disegno di legge numero 37 venga esaminato subito dal Consi-

glio, perchè, se così non fosse, toglieremmo dalle mani dell'Assessore un'arma formidabile, un'arma che gli può consentire di spendere bene ed operare meglio per la valorizzazione delle terre della nostra Sardegna. (*Consensi al centro*).

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno ha domandato di parlare l'onorevole Marras. Ne ha facoltà.

MARRAS (P.C.I.). Signor Presidente, da dieci giorni è iscritta all'ordine del giorno dei nostri lavori una interpellanza, mia e di altri colleghi del mio Gruppo, sui piani turistici in preparazione in Sardegna. Noi avevamo accettato di rinviare lo svolgimento di questa interpellanza pensando che si potesse abbinare ad una mozione sul turismo presentata dai colleghi del Gruppo socialista. Ora, poichè la discussione di questa mozione pare venga rinviata, noi chiediamo che l'interpellanza venga svolta al più presto possibile e, ad ogni modo, entro la settimana.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai trasporti e turismo.

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. Credo sia noto anche alla Presidenza di questo onorevole Consiglio che a richiedere il rinvio della discussione sui piani turistici è stato il Gruppo socialista, che aveva presentato una mozione sull'argomento. Io stesso avevo proposto di abbinare la discussione della mozione con lo svolgimento della interpellanza. Ad ogni modo, sono pronto a discutere sia la mozione che l'interpellanza. Se si vogliono stringere i tempi e svolgere prima l'interpellanza, non ho niente in contrario.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare lo onorevole Puligheddu. Ne ha facoltà.

PULIGHEDDU (P.S.d'A.). Vorrei chiedere all'onorevole Presidente del Consiglio di inserire nell'ordine del giorno il disegno di legge numero 58: «Istituzione del centro regionale contro i tumori» o per lo meno di stabilire una data molto prossima per la sua discussione.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare lo onorevole Assessore all'agricoltura e foreste. Ne ha facoltà.

DETTORI (D.C.), Assessore all'agricoltura e foreste. Io credo, signor Presidente, che vi sia l'esigenza, dopo la discussione del disegno di legge 57, di portare in discussione anche il disegno di legge 37, senza il quale il provvedimento di cui oggi abbiamo iniziato l'esame non sarebbe efficace. Io credo che la discussione del disegno di legge 37 non si protrarrà per molto tempo; dopo potrà essere portato in discussione anche il disegno di legge per la istituzione del centro regionale contro i tumori.

PRESIDENTE. Si terminerà prima l'esame del disegno di legge numero 55; si procederà poi all'esame del disegno di legge numero 37; eventualmente si procederà all'esame del disegno di legge numero 58.

I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 11.

La seduta è tolta alle ore 20 e 10.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1962