

CIX SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

VENERDI' 8 LUGLIO 1966**Presidenza del Vicepresidente GARDU****INDICE**

Disegno di legge: «Agevolazioni ai Comuni per la municipalizzazione dei pubblici servizi e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche». (18) (Discussione):

RAGGIO, relatore di minoranza 2117
PAZZAGLIA 2127

Disegno di legge: «Modifiche alla legge regionale 16 ottobre 1959, n. 14, concernente: "Modifiche alla L. R. 30 marzo 1957, n. 12, sugli interventi a favore degli agricoltori"». (25) (Discussione e approvazione):

CABRAS 2131
ZUCCA 2131
MARCIAÑO 2133
BRANCA, relatore 2134
PERALDA, Assessore alle finanze 2134
TORRENTE 2136
(Votazione segreta) 2137
(Risultato della votazione) 2137

Disegno di legge: «Modifiche ed integrazioni alla L.R. 29 dicembre 1950, n. 74, concernente: "Provvidenze a favore delle Cantine e Caseifici sociali"». (27) (Discussione):

TORRENTE 2137-2143
ZUCCA 2139
MARCIAÑO 2142
TOCCO, Assessore all'industria e commercio 2142
CONTU FELICE, relatore 2143

Discussione del disegno di legge: «Agevolazioni ai Comuni per la municipalizzazione dei pubblici servizi e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche». (18)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Agevolazioni ai Comuni per la municipalizzazione dei pubblici servizi e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche»; relatore di maggioranza l'onorevole Defraia; relatori di minoranza gli onorevoli Raggio e Pedroni.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

RAGGIO (P.C.I.), relatore di minoranza. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il titolo del disegno di legge n. 18, come è noto, reca: «Agevolazioni ai Comuni per la municipalizzazione dei pubblici servizi e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche». Ma io credo che dobbiamo dirci francamente che in realtà questo doveva essere — inizialmente così era stato annunciato e inteso — un provvedimento specifico atto a realizzare la pubblicizzazione dei trasporti urbani ed extraurbani nell'area di Cagliari e di Sassari. Così almeno, appunto, dicevo, fu inizialmente annunciato ed inteso. Io ricorderò le dichiarazioni programmatiche dell'onorevole Efisio Corrias del 23 agosto 1965, laddove si affermava: «Un problema particolare, sia pure strettamente collegato a quello delle principali relazioni di traffico, è costituito dai

La seduta è aperta alle ore 10 e 18.

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

trasporti urbani e dai necessari collegamenti determinati dai movimenti pendolari della mano d'opera tra i poli di sviluppo e le zone di attrazione. Verrà presentato [diceva l'onorevole Corrias appena l'anno scorso] apposito disegno di legge che affronterà il problema in tutta la sua importanza ed urgenza, lasciando però agli Enti locali direttamente interessati l'organizzazione dei servizi attraverso le forme della municipalizzazione, consortile, o altre più adeguate. L'intervento della Amministrazione regionale in questo campo, che potrà svolgersi anche con interventi nella spesa, sarà diretto soprattutto a garantire la funzionalità e la rispondenza delle soluzioni adottate.

Ordunque, l'onorevole Corrias, nell'agosto dell'anno scorso, annunciava appunto un disegno di legge che avrebbe operato specificatamente in direzione della pubblicizzazione dei trasporti, che avrebbe affrontato il problema in tutta la sua importanza ed urgenza, e annunciava un intervento della Regione non solo finanziario, ma anche diretto a garantire la funzionalità e la corrispondenza delle soluzioni adottate.

L'onorevole Corrias, inoltre, annunciava la convocazione, a breve termine, della Conferenza regionale dei trasporti come sede ed occasione per un ulteriore approfondimento e per un ampio dibattito sui problemi del settore. Con questo annuncio, con questa dichiarazione, contenuta nel suo programma, in sostanza l'onorevole Corrias, e la prima Giunta di centro-sinistra che si presentava al Consiglio, recepivano, sia pure con limiti evidenti, il problema nella sua acutezza, nella sua urgenza e, in certo modo, anche le spinte delle lotte dei lavoratori, la pressione dell'opinione pubblica. Certo, il problema veniva recepito con seri limiti e con forte ritardo (non voglio ricordare ai colleghi tutte le tappe di questa vicenda tormentata, le lotte di tanti anni dei tranvieri, l'impegno e i sacrifici di questi lavoratori, i 170 lavoratori trascinati dinanzi ai tribunali su denuncia della Società). Non ricorderò questa vicenda così lunga e tormentata, i sacrifici imposti alla popolazione della città e della zona cagliaritana.

E' da tanti anni ormai che questo problema si pone. Non risalgo al tempo in cui a porlo fummo noi comunisti (soli dinanzi alla increduli-

lità di molti), ma al momento in cui il problema è maturato attraverso decisioni, orientamenti assunti da diverse forze politiche, e soprattutto da Amministrazioni pubbliche, e prima fra tutte da quella regionale. Come certamente i colleghi ricorderanno, con decreto dell'Assessore ai trasporti del 21 luglio del 1959, fu costituita una Commissione con il compito di disporre un progetto per l'assetto dei servizi autofilotranviari urbani. La Commissione, fin dal 1959, concludendo l'esame della situazione (dopo aver avanzato talune indicazioni utili a definire un progetto tecnico di assestamento del servizio) affermava che l'espandersi dell'agglomerato urbano richiede l'estensione dei servizi dei trasporti pubblici. «E' evidente il prevalere [affermava la Commissione] dell'interesse pubblico su quello privato e, pertanto, come è dimostrato nella generalità delle aziende di trasporto urbano, l'esercizio non può essere concepito su presupposti economici, ma in base alle preminenti esigenze sociali della popolazione della Sardegna. Infatti, il servizio di trasporto pubblico deve essere riguardato come qualsiasi altro servizio offerto alla collettività dei cittadini, donde la necessità che anche alla creazione di detti servizi pubblici di trasporto concorra l'intera collettività dei cittadini, sia di quelli che usufruiscono del servizio sia degli altri». Su questa base la Commissione poneva l'esigenza di avviare un processo di pubblicizzazione dei servizi di trasporto collettivo a Cagliari e nell'area cagliaritana. Questa fu la prima proposta avanzata, non da gruppi politici, ma da una Commissione tecnica.

Sono passati, onorevoli colleghi, sette anni dalle conclusioni presentate dalla Commissione nominata dalla Giunta regionale e in questo tempo ci siamo sempre trovati di fronte, anno per anno direi, a ordini del giorno, a deliberazioni importanti del Consiglio comunale di Cagliari, a prese di posizione della Amministrazione regionale. Voglio ricordare, tra tutti, l'ordine del giorno del Consiglio comunale di Cagliari del 7 aprile 1961, nel quale gli amministratori confessavano francamente di non aver predisposto neppure l'avvio di un programma di sviluppo dei trasporti, dei progetti tecnico-finanziari per la pubblicizzazione. L'ordi-

ne del giorno doveva impegnare il Comune, d'intesa con la Regione, la Provincia e i Comuni interessati, a disporre un piano tecnico di organizzazione e di sviluppo dei servizi e ad avviare lo studio della pubblicizzazione sotto ogni aspetto. Nonostante tutti gli ordini del giorno e le prese di posizione delle varie assemblee, possiamo constatare che nessun atto concreto per l'avvio della gestione pubblica del servizio dei trasporti è stato realizzato dalle Amministrazioni comunali di Cagliari e di Sassari. Non esiste un programma, non esiste un progetto tecnico finanziario. Siamo in ritardo di sette anni almeno.

Onorevoli colleghi, le conseguenze del ritardo sono state molto gravi e hanno comportato un costo altissimo per le città, per le zone interessate, per i lavoratori; questo ritardo rende oggi più complessa, più difficile la realizzazione del programma di sviluppo e la stessa gestione pubblica dei trasporti. Sette anni fa si trattava di trasferire alla gestione pubblica una azienda finanziariamente attiva (la Società delle Tramvie di Cagliari) soprattutto nelle linee urbane, con un coefficiente di esercizio pari a uno; oggi si tratta di trasferire una azienda in dissesto, in sfacelo (il discorso vale anche per Sassari) con un passivo di gestione dell'ultimo anno pari a 635 milioni di lire. Questo dissesto, questo sfacelo si è determinato parallelamente al peggioramento dei servizi e senza che sia stato possibile esercitare alcun controllo per accertare le ragioni effettive di un tale fenomeno. Sette anni fa, per esempio, i mezzi motorizzati circolanti nella città di Cagliari si calcolavano intorno ai 25 mila, mentre oggi sono ben 75 mila. Le condizioni del traffico cittadino e zonale si sono paurosamente aggravate; il rapporto tra mezzo collettivo e mezzo privato di trasporto si è notevolmente spostato a danno del mezzo collettivo. Il numero dei passeggeri in assoluto è rimasto pressochè stazionario (24 milioni all'anno sulle linee gestite dalla Società Tramvie della Sardegna), ma è diminuito rispetto all'incremento della popolazione e del traffico. L'indice di mobilità sulle linee pubbliche è diminuito contemporaneamente all'aumento delle tariffe dei trasporti pubblici.

Io vorrei, onorevoli colleghi, precisare (per

coloro che esaltano l'espansione tumultuosa, disordinata e abnorme della motorizzazione privata) il risultato dello spostamento del rapporto tra mezzo collettivo e mezzo privato di trasporto in una zona come quella cagliaritana. Intanto, la crisi del traffico cittadino ha provocato, per migliaia di cittadini, di lavoratori un dispendio notevole di energia e di tempo e un abbassamento della velocità commerciale media dei mezzi pubblici. Ha significato anche uno spreco enorme di risorse finanziarie che non può non avere influito sul processo economico. Io voglio citare solo un dato: nel 1963, il costo medio viaggiatore per chilometro su autovettura veniva calcolato in lire 20,99; il costo medio viaggiatore per chilometro su mezzo collettivo veniva calcolato in lire 6,57. I teorici del contenimento delle spese considerino dunque quale spreco enorme ha causato un processo di espansione distorto, abnorme, tumultuoso della motorizzazione privata in carenza del potenziamento e dello sviluppo del servizio collettivo di trasporto.

In questi sette anni (nella zona cagliaritana e anche in quella sassarese) si sono avuti notevoli processi di espansione urbanistica, di incremento democratico, di immigrazione dalle zone interne (30.000 immigrati solo nella zona cagliaritana), di insediamenti industriali e di traffico pendolare, che hanno mutato profondamente i termini del problema del traffico, senza che il trasporto collettivo abbia potuto stare al passo con questi processi, adeguarsi ad essi e contribuire ad uno sviluppo ordinario.

In sostanza, noi affrontiamo oggi il problema della pubblicizzazione dei trasporti in condizioni assolutamente diverse, sensibilmente più complesse e peggiorate rispetto a sette anni fa. Sono mutati e peggiorati soprattutto i due termini principali, fondamentali dell'obbiettivo che deve raggiungere la pubblicizzazione: quello dello sviluppo e della organizzazione dei trasporti. Cioè, è mutato e peggiorato il rapporto tra mezzo collettivo e mezzo pubblico; è mutato e peggiorato il rapporto fra trasporto collettivo e espansione urbanistica, economica, demografica nella città e nella zona di Cagliari e nella città e nella zona di Sassari.

Il problema oggi è dunque di stabilire la re-

sponsabilità della maggioranza, delle amministrazioni che nel Comune di Cagliari e nella Regione si sono succedute in questi anni. La pubblicizzazione del servizio dovrebbe essere, secondo la Giunta, affrontata con questo mostriciattolo (consentitemi di definirlo così) di provvedimento legislativo, definito dall'onorevole Soddu, recentemente, idoneo. E' un provvedimento non solo inadeguato alla complessità, all'importanza, all'urgenza del problema, ma perfino peggiore di quello che fu annunciato nel 1965 dall'onorevole Efisio Corrias, allora Presidente della Giunta, che affrontava organicamente il problema della pubblicizzazione dei trasporti. Ci troviamo oggi di fronte una legge che (come dice il titolo) opera in disparati settori, ciascuno dei quali, per l'importanza che riveste, dovrebbe essere affrontato specificamente con organicità e forza di incidenza.

La misura finanziaria dell'intervento risulta assai modesta rispetto agli ambiziosi obiettivi della legge e alle esigenze dei diversi settori di intervento. Il provvedimento dovrebbe operare in direzione dei complessi di opere pubbliche, della 167, della municipalizzazione in generale dei servizi, delle strade provinciali e così via. Ma io vorrei ricordare ai colleghi, che, se si volesse operare compiutamente, per esempio, nella sola direzione delle aree, della 167, occorrerebbero in Sardegna 15 miliardi, di cui ben sei per il Comune di Cagliari, il quale invece potrà ottenere sì sei miliardi, ma per attuare la 167, per i trasporti e per tutte le altre innumerevoli cose che la legge prevede. E' una misura finanziaria assai modesta rispetto agli obiettivi ambiziosi. E' un provvedimento disorganico, di scarsa incidenza, che finisce, in sostanza, con l'accrescere la confusione e la dispersione di mezzi esistenti nell'attuale legislazione regionale e col marginalizzare, mettere in ombra, annegare in un calderone il problema specifico e importantissimo della pubblicizzazione dei trasporti.

Questa legge, inoltre, accentua il carattere sostitutivo dell'intervento regionale rispetto a quello dello Stato nel campo delle opere pubbliche: ad esempio, tende a sostituirsi alla legge Tupini; conferma la rinuncia della Giunta a rivendicare l'attuazione dell'ultimo comma del-

l'articolo 8 dello Statuto, che si rivendica nel voto al Parlamento recentemente approvato dal Consiglio; elude l'esigenza di riordinare, in un unico provvedimento, tutta la complessa materia dei lavori pubblici, esigenza posta anche recentemente dal Consiglio. L'onorevole Corrias annunciò nel 1965 per la pubblicizzazione dei trasporti un intervento della Regione che non era solo finanziario, ma che garantiva la funzionalità del provvedimento anche dal punto di vista organizzativo, mentre questa legge è semplicemente di carattere finanziario e riduce il problema della pubblicizzazione al trasferimento di una gestione ad un'altra e alla copertura degli oneri per il riscatto dell'azienda privata.

Ciò che è più grave, a mio parere, è che la legge non garantisce neppure l'intervento, sia pure esclusivamente finanziario, per la pubblicizzazione, ma si limita a suddividere tra i Comuni e le Province, in base alla loro popolazione, le somme disponibili, senza stabilire, precisare le quote da destinare ai singoli settori di intervento. Sono rimasto sorpreso nel leggere ieri sui giornali che l'onorevole Defraia al Consiglio comunale di Cagliari avrebbe affermato che al Consorzio per i trasporti di Cagliari questa legge assicurerebbe sei miliardi e 800 milioni. Davvero non riesco a capire come l'onorevole Defraia sia arrivato a questa conclusione...

DEFRAIA (P.S.D.I.), *relatore di maggioranza*. Non parlavo dei trasporti.

RAGGIO (P.C.I.), *relatore di minoranza*. Onorevole Defraia, «L'Unione Sarda» ieri parlava proprio di questo settore e oggi non ho trovato in questo giornale una sua smentita.

DEFRAIA (P.S.D.I.), *relatore di maggioranza*. Lo chiarirò.

RAGGIO (P.C.I.), *relatore di minoranza*. Dubito che lei riuscirà a chiarirlo.

DEFRAIA (P.S.D.I.), *relatore di maggioranza*. Alludevo al provvedimento di legge per i Comuni e la quota che spetta a Cagliari è di sei miliardi e 800 milioni.

RAGGIO (P.C.I.), *relatore di minoranza*. So bene che è così, ma io mi riferisco al resoconto pubblicato ieri da «L'Unione Sarda». Comunque la sua precisazione di oggi conferma ciò che affermavo e cioè che non si stabilisce con la legge la quota d'intervento finanziario complessivo per ciascun settore.

L'onorevole Corrias diceva un anno fa: vogliamo, come Regione, non solo intervenire finanziariamente, ma anche garantire la corrispondenza dell'intervento e delle soluzioni adottate, sia pure nel rispetto dell'autonomia degli Enti locali chiamati a decidere. Oggi, invece, con questo disegno di legge, voi dite: «Noi diamo il denaro, voi Comune fatene quello che volete». Questo è, sostanzialmente, il contenuto del disegno di legge. A questo punto, onorevoli colleghi, si ha ragione di sostenere che il provvedimento non è adeguato all'importanza, all'urgenza, al rilievo che assume il problema della gestione, dello sviluppo, della riorganizzazione dei trasporti pubblici collettivi delle zone urbane ed extraurbane. Esso non dà garanzia alcuna che l'intervento finanziario opererà effettivamente nel settore della pubblicizzazione dei trasporti. Lo stesso discorso vale per la 167. Sono, questi, settori assai importanti, nei quali si mette alla prova la volontà politica di chi amministra la cosa pubblica. Con il provvedimento in esame si consente che la scelta venga operata dalle amministrazioni comunali interessate e l'esperienza insegna che la volontà politica di queste amministrazioni, sia della zona cagliaritana sia di quella sassarese, non è certamente volta a procedere sulla via della pubblicizzazione. Sono note le dichiarazioni fatte recentemente, a questo proposito, dal Sindaco di Sassari; sono, credo, altrettanto note le posizioni assunte dal Sindaco di Cagliari. Egli ha affermato di recente che procederà alla pubblicizzazione soltanto nel caso che qualcuno copra il passivo di gestione scaricando interamente sulla Regione tutta la responsabilità. Ha detto anche che comunque, se si farà, la pubblicizzazione dovrà rappresentare un puro e semplice passaggio di gestione dalla mano privata a quella pubblica, attuato con criteri amministrativi e non economico-sociali, cioè riducendo, sopprimendo

le linee così dette passive e aumentando le tariffe.

Ecco perchè noi diciamo che questo è un provvedimento inadeguato in generale sul piano quantitativo, ma soprattutto che non dà, di fronte alla riluttanza dei Comuni interessati a procedere su questa strada, garanzia alcuna. Onorevole Defraia, quali garanzie abbiamo che il Comune di Cagliari non spenderà sei miliardi e 800 milioni in qualsiasi opera pubblica anzichè per l'attuazione della 167 o per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto? Non abbiamo nessuna garanzia; anzi, siamo piuttosto preoccupati, conoscendo gli orientamenti precisi della Giunta comunale di Cagliari. Nessun atto concreto è stato adottato per procedere alla formazione dei programmi, dei progetti tecnici e finanziari, per avviare realmente la pubblicizzazione, nonostante le deliberazioni del Consiglio comunale prese dal 1961 ad oggi. Solo recentemente la Giunta di Cagliari ha incaricato un gruppo di tecnici di formulare una relazione tecnica come base per la elaborazione ulteriore dei progetti e dei programmi.

Onorevoli colleghi, quali sono le ragioni politiche che hanno partorito questo provvedimento, che ho definito un mostriattolo? Io credo che la prima ragione debba ricercarsi nel continuo spostamento a destra, su posizioni neocentriste, della politica di centro-sinistra nel Paese, nella Regione e nei Comuni più interessati alla pubblicizzazione, cioè Cagliari e Sassari, e nell'accrescersi, all'interno del centro-sinistra, dell'egemonia del gruppo moderato democristiano, parallelamente al continuo indebolirsi della capacità di contrattazione dei gruppi della sinistra. Questa involuzione è assai marcata nel settore della politica dei trasporti, nel quale l'offensiva dei grandi monopoli è molto vigorosa, non solo perchè sanno bene che chi controlla, in un Paese come l'Italia e in una regione come la Sardegna, i trasporti controlla il processo economico e realizza in concreto la programmazione, ma anche perchè sanno che dinanzi alla accresciuta mobilità il settore dei trasporti diventa sempre di più un campo aperto al profitto e alla speculazione.

Citerò solo alcuni esempi di questa involuzione nel campo specifico dei trasporti. Intan-

to, la stessa programmazione nazionale che sta per essere discussa in Parlamento ne è un esempio. In essa il Governo di centro-sinistra accoglie sostanzialmente la linea delle grosse concentrazioni private a livello nazionale e del Mercato Comune Europeo. Ciò risulta in modo evidente dagli indirizzi degli investimenti (sviluppo della autostrade, del trasporto individuale privato, inadeguati investimenti per le Ferrovie dello Stato, sacrificio della viabilità ordinaria a favore della autostrade, sacrificio del trasporto pubblico collettivo), dalla tendenza al ridimensionamento del settore a gestione pubblica a vantaggio dei grossi gruppi privati (vedi Ferrovie Stato, linee di navigazione, porti, cantieri navali ecc.) e dalla tendenza alla subordinazione delle aziende pubbliche alla politica di questi gruppi. Il Governo non si è limitato ad accogliere nel programma economico la linea delle concentrazioni private, ma ha già posto in atto un'azione adeguata per realizzarla. Infatti, mentre continua a lasciare mano libera ai grossi gruppi privati nel trasporto, ad esempio, delle merci su strada (e noi sappiamo quanto sia vasta questa presenza in Sardegna nel trasporto delle merci dall'Isola al Continente attraverso le navi-traghetto) e mentre continua a favorire il dominio privato nelle autolinee e nelle ferrovie in concessione (pagando decine di miliardi tutti gli anni), tende ad attuare la privatizzazione dei criteri di gestione delle Ferrovie dello Stato, conduce un attacco contro il carattere pubblico dei porti, rifiuta di realizzare le riforme della finanza locale e di attuare le altre necessarie misure che devono consentire alle amministrazioni locali di sostenere il costo sociale della gestione dei trasporti urbani. In questo campo specifico il programma economico nazionale ignora completamente il problema della priorità e della progressiva estensione del mezzo pubblico di trasporto e prevede che la maggior parte dell'investimento (150 miliardi) sia destinato all'attuazione di un primo gruppo di linee metropolitane e di grandi infrastrutture urbane (in particolare quelle relative alle ferrovie metropolitane di Roma, Milano e Napoli, all'asse attrezzato di Roma, ad autostrade urbane in altre città, autostazioni e così via). Il carattere non nazionale del

Piano in questo settore risulta evidente dall'esclusione delle medie città e ancora una volta della Sardegna nel suo complesso. La scelta cade ancora sulle metropolitane e sulle autostrade urbane e conferma la tendenza a favorire lo sviluppo del trasporto individuale a danno di quello collettivo. Infatti, come è noto, la stessa metropolitana, a parte i costi elevatissimi, se può rappresentare una soluzione utile a livello di comprensorio e per grandi distanze, non può certo sostituire i trasporti urbani di superficie per le medie e piccole percorrenze.

Al di là del piano economico nazionale e del suo orientamento, la involuzione del centro-sinistra nel settore dei trasporti pubblici urbani è data da atti concreti di Governo, tra i quali è bene ricordare la oramai nota circolare Taviani del 10 febbraio scorso, non solo contraria a nuove pubblicizzazioni, ma addirittura tesa a favorire la privatizzazione delle aziende pubbliche già esistenti. E' bene ricordare anche il rifiuto della Commissione centrale della finanza locale ad ammettere ai mutui di ripiano dei bilanci comunali il passivo delle gestioni pubbliche dei trasporti. La Giunta comunale di Cagliari di centro sinistra (riluttante prima a realizzare la pubblicizzazione, tanto è vero che, come ricordavo prima, nessun atto concreto ha compiuto in tal senso) si è subito allineata a questi indirizzi. A conferma di ciò ripeto che nelle dichiarazioni dell'onorevole Brotzu rese alla Commissione terza, si delineava una concezione della pubblicizzazione, non in termini di sviluppo, di potenziamento dei trasporti, ma piuttosto di razionalizzazione del servizio, facendone ricadere in gran parte il prezzo sulle spalle degli utenti.

L'involuzione della politica della Giunta regionale di centro-sinistra in questo settore è evidente dal divario abissale esistente tra le dichiarazioni già ricordate dall'onorevole Corrias e questo strano disegno di legge. Quelle dichiarazioni dell'onorevole Corrias a proposito dei trasporti sono state totalmente ignorate nel programma presentato al Consiglio dall'onorevole Dettori. A conferma di questa nuova tendenza si può citare la mancata convocazione della conferenza regionale dei trasporti e il rifiuto di inserire nel piano quinquennale il pro-

gramma organico di riorganizzazione e di sviluppo dell'intero sistema dei trasporti, sia interni che esterni.

Anche in questo campo, onorevoli colleghi, constatiamo il divario, la contraddizione tra ciò che il centro-sinistra regionale dice di voler rivendicare dal Governo e le scelte compiute dalla Giunta nella sua azione politica. Nel voto al Parlamento (approvato recentemente dal Consiglio e illustrato ai parlamentari nel corso della recente assemblea straordinaria) si rivendica dal Governo (al punto 8) «la creazione di un sistema di collegamenti interni ed esterni tali da consentire l'effettiva integrazione dell'Isola nella struttura economica italiana ed europea». Obiettivo giusto, valido, ma nel piano quinquennale quali sono i provvedimenti corrispondenti a questo obiettivo? Qual è il programma capace di avviare la realizzazione di questo sistema di collegamenti per integrare l'Isola nella struttura economica italiana ed europea? Noi abbiamo presentato, durante l'esame del quinquennale, alcune proposte che voi avete respinto, senza sostituirle con altre. Noi opposizione abbiamo indicato un programma concreto, ma quale è il programma vostro, di maggioranza di Governo? Di questo programma, come è noto, non si trova traccia nel piano quinquennale. Avete presentato invece questo disegno di legge, che è il frutto della involuzione del centro-sinistra, dell'abbandono di ogni proposito riformatore.

Ma un'altra spiegazione della presentazione del disegno di legge si trova nello spostamento a destra della D.C., dovuto alla egemonia nella sua direzione dei gruppi moderati e, all'interno di questi, all'ascesa alla direzione del partito degli uomini più direttamente e intimamente legati ai grandi gruppi privati. Il dottor Garzia, per esempio, è un uomo della Saras, della Rumianca, della SIR, della Timavo, della Snia Viscosa. Questo competente tecnico della industrializzazione è espertissimo nel trasferire i miliardi pubblici dal CIS ai grandi gruppi privati, ma è assolutamente incapace di assicurare la riuscita di una sola piccola o media intrapresa industriale, o di una iniziativa nuova che non sia dei gruppi monopolistici (come è dimostrato dal fallimento di tutte, dico di tutte,

le iniziative industriali medie e piccole promosse dal CIS in questi anni, ultima l'IMPA, una delle famose industrie a valle della petrolchimica, come si dice). Il dottor Garzia non è forse diventato proprio in questi giorni commissario del comitato cittadino di Cagliari della Democrazia Cristiana? E' dunque con questi uomini che la D.C. intende (come pomposamente afferma) promuovere una funzione di guida, di *leadership* della città di Cagliari nel processo di sviluppo dell'Isola?

Questo disegno di legge è espressione dello spostamento a destra del partito di maggioranza e rappresenta il tentativo di comporre, sul terreno moderato, arretrato, le sue divisioni interne. Ci si attendeva, onorevoli colleghi, per la pubblicizzazione, un provvedimento chiaro, coraggioso, lineare, limpido, ma le solite esigenze di unità interna della D.C. ne hanno fatto venir fuori questo aborto. Si trattava di affermare una linea di riforma nel campo dei trasporti pubblici: ne è venuto fuori un provvedimento con il quale si concede denaro ai Comuni interessati alla pubblicizzazione, ma senza chiedere garanzie, senza porre condizioni, adottando perciò un metodo meschino e bottegaio di affrontare i problemi. Si ripete oggi, per le zone di sviluppo di Cagliari e di Sassari, quello che nelle scorse settimane si è verificato nelle zone interne. Anche là si trattava di portare avanti una linea coraggiosa di riforme, di lotta alle strutture arretrate: ve la siete cavata invece con un po' di danaro, anzi con la promessa di un po' di danaro per tentare di tacitare la protesta e la spinta rivendicativa.

Assorbire, dunque, e distorcere la lotta e la spinta dei pastori ieri e dei tranvieri oggi è diventato l'obiettivo fondamentale della azione della Giunta e della maggioranza. Ma i problemi, onorevoli colleghi, restano e si fanno anzi più acuti. I problemi non si risolvono tacitando, o tentando di tacitare la destra e la sinistra con provvedimenti puramente finanziari e comunque sempre insufficienti anche sotto questo profilo. Bisogna comprendere che non ci sono, nè ci possono essere, contrapposizioni tra zone cosiddette di sviluppo e zone cosiddette interne: i problemi sono sostanzialmente i medesimi e vanno unitariamente affrontati con

una politica e una azione che accolgano e saldino la lotta dei pastori con quella dei tranvieri, in una linea di coraggiosa riforma che colpisca alla radice le strutture arretrate della Sardegna, le strutture parassitarie e speculative, sia che si tratti della rendita fondiaria nelle campagne, sia che si tratti della gestione privata di fondamentali servizi pubblici come quelli dei trasporti. Deve essere una linea capace di avviare nei poli e nelle zone interne un medesimo processo di sviluppo economico e di organizzazione civile.

Il disegno di legge si colloca fuori di questa linea e disattende l'obiettivo fondamentale della pubblicizzazione dei trasporti, per il suo contenuto, ma soprattutto perchè manca (per responsabilità della maggioranza) il relativo programma di sviluppo nel Piano di rinascita, nel cui quadro non può non collocarsi qualsiasi provvedimento legislativo sulla pubblicizzazione. Il passaggio infatti dalla gestione privata a quella pubblica dei trasporti trova la sua fondamentale giustificazione nel fatto che è necessario soddisfare le crescenti esigenze di mobilità collettiva, in una linea di sviluppo economico e di progresso civile. Affinchè le esigenze generali, collettive di sviluppo economico e di organizzazione civile prevalgano è necessario sottrarre la gestione dei trasporti alle scelte e alle speculazioni private e soprattutto è necessario affermare la preminenza del mezzo di trasporto collettivo su quello privato (condizione questa non ultima ai fini dello sviluppo economico e di un più alto livello della organizzazione civile). E' anche necessario che il trasporto collettivo venga sottratto alle condizioni di inferiorità in cui è stato posto dalla politica sino ad ora perseguita attraverso precisi programmi di potenziamento e di sviluppo. Quanto queste esigenze siano presenti nelle aree urbane e suburbane di Cagliari e di Sassari è abbastanza evidente. L'attuale sistema di trasporti collettivi, gestito dalle società private, è del tutto inadeguato alle esigenze di mobilità creata dallo sviluppo economico e da quello urbanistico; offre collegamenti insufficienti e impone ai lavoratori ed ai cittadini altissimi costi.

In sostanza, dunque, programma di sviluppo dei trasporti e gestione pubblica dei trasporti

sono aspetti intimamente legati ad uno stesso problema e si condizionano reciprocamente. Ovviamente, la programmazione dei trasporti non può disgiungersi da quella relativa all'intero sistema dei collegamenti interni ed esterni e dagli indirizzi generali dello sviluppo economico. Limitandomi, però, al problema specifico dei trasporti urbani riassumerò ancora una volta le nostre posizioni, le proposte che abbiamo ripetutamente avanzato e che voi avete ripetutamente e testardamente respinto. Le nostre proposte riguardano le linee fondamentali di un piano per i trasporti urbani ed extraurbani che abbiamo individuato innanzitutto nella realizzazione di sistemi e di programmi comprensoriali di trasporto collettivo, estendendo e unificando i trasporti autofilotranviari con quelli su autolinea, per i quali occorre mettere fine al regime delle concessioni e delle sovvenzioni per passare alla gestione pubblica. E' un programma quindi di sviluppo e di potenziamento per il quale occorre la pubblicizzazione. Vorrei ancora una volta sottolineare che quando noi poniamo con tanta forza il problema dell'intervento pubblico, delle riforme, non è perchè partiamo da aprioristiche posizioni ideologiche, ma perchè questa è un'esigenza che scaturisce dalla realtà. Ci rendiamo conto, noi, e credo tutti o gran parte di voi, di fronte all'esperienza, che riforme e intervento pubblico hanno perso oramai completamente qualsiasi contenuto punitivo. Essi diventano una realtà, una necessità, se si vuole andare avanti in modo spedito sul terreno dello sviluppo economico e della organizzazione civile, se si vogliono realizzare livelli più alti di sviluppo. Programma di gestione pubblica, dunque, piano comprensoriale di sviluppo, ordinamento, unificazione dei trasporti autofilotranviari con quelli su autolinea nell'ambito delle aree comprensoriali, delle aree industriali (e a queste ora mi riferisco) di Cagliari e di Sassari.

Abbiamo poi indicato l'esigenza del coordinamento dei sistemi comprensoriali con l'intera rete di trasporti interni dell'Isola; la necessità di una politica di gestione dei servizi pubblici fondata su criteri non meramente amministrativi, ma economici e sociali; la necessità di procedere rapidamente alla costituzione di consor-

zi comprensoriali di gestione; di costituire l'azienda regionale di trasporti interni come strumento pubblico di promozione, di organizzazione, di realizzazione di programmi organici, regionali e zionali coordinati.

La maggioranza, come dicevo prima, ha respinto tali proposte, ritenendo idoneo, ai fini della pubblicizzazione, il presente disegno di legge. Ho già detto anche che questo provvedimento è assolutamente inadeguato a questo compito, e devo aggiungere che la maggioranza della terza Commissione lo ha ulteriormente peggiorato. Soltanto per la parte che riguarda il meccanismo finanziario la Commissione ha apportato modificazioni positive riducendo il periodo di tempo da 35 a 20 anni. Sotto questo aspetto del meccanismo finanziario la Commissione ha reso concreto e possibile l'intervento della legge. Se però non perdiamo di vista l'obiettivo originario del provvedimento (la pubblicizzazione), dobbiamo riconoscere che la Commissione ha peggiorato notevolmente il testo originario della Giunta. Una delle modifiche, ad esempio, concerne i termini di tempo entro i quali i Comuni e le Province devono presentare le domande per godere dei benefici, che è stato fissato in 180 giorni. Nel caso però di municipalizzazione o di pubblicizzazione dei servizi, alla domanda deve essere allegata la delibera consiliare (resa esecutiva) ai sensi degli articoli 10 e 11 della legge del 1925 sulla municipalizzazione. Come i colleghi ricorderanno, si tratta di una delibera alla quale devono essere uniti i progetti tecnici e finanziari, l'inventario, la stima degli impianti da riscattare o da prelevare consensualmente, l'indicazione dei mezzi finanziari e così via. Una procedura quindi abbastanza complessa. Con questa limitazione gli interventi degli Enti locali nel campo della gestione economica, lungi dall'essere sollecitati e favoriti, vengono limitati, frenati. Si potrà sostenere che la Commissione è stata spinta dal lodevole proposito — riducendo i tempi concessi per presentare le domande — di stimolare, di spingere le riluttanti Giunte comunali di Cagliari e di Sassari a procedere più speditamente sulla via della pubblicizzazione. Può darsi che questo intento fosse alla base della modifica apportata dalla Commissione,

però, in effetti questa misura offre alle Giunte riluttanti e, in sostanza, contrarie alla pubblicizzazione, la possibilità di giustificare la loro volontà politica. Il Sindaco di Cagliari, per esempio, ha francamente ammesso di non aver ancora fatto apprestare i progetti tecnico-finanziari. Le restrizioni contenute nel provvedimento perciò consentono alle Amministrazioni interessate, e di Cagliari in modo particolare, di trincerarsi dietro l'alibi delle difficoltà poste dalla stessa legge regionale che prevede tempi insufficienti per una procedura così complessa. Non vale neppure sostenere che il termine di 180 giorni stabiliti dalla legge sarà sempre prorogabile, perchè il disegno di legge, come dicevo all'inizio, si limita a stabilire la misura dell'intervento finanziario della Regione e la ripartizione della somma tra Comuni e Province sulla base della popolazione (senza peraltro determinare l'aliquota per i vari settori indicati, lasciando cioè interamente alle Amministrazioni comunali la facoltà di decidere in proposito). Non vi è quindi nessuna garanzia, onorevoli colleghi, che alla pubblicizzazione dei servizi andrà una congrua parte dei mezzi finanziari disponibili con questo provvedimento. Nessuno potrà impedire che in sei mesi le Giunte comunali, spinte, come si dice, dall'esigenza di fare cose concrete, di muoversi subito (il professor Brotzu è maestro nell'affermare in pratica questa politica del far le cose concrete subito), di utilizzare interamente i contributi previsti dalla legge in direzioni diverse da quella della pubblicizzazione dei trasporti. Del resto, onorevoli colleghi, l'ipotesi che si possa non spendere un soldo per la pubblicizzazione dei trasporti è anche avanzata nel disegno di legge. Per le Province si prevede infatti una ripartizione di fondi in ragione del 30 per cento per la loro partecipazione ai consorzi per la gestione dei trasporti e del 70 per cento per gli altri interventi. Scaduti i termini dei 180 giorni previsti senza che si sia proceduto alla pubblicizzazione, anche quel 30 per cento potrà essere utilizzato dalle Province negli altri settori indicati dalla legge.

Io credo, onorevoli colleghi, che sarebbe ipocrisia sostenere che la Regione intenda porsi in una posizione di assoluto rispetto dell'auto-

nomia dei Comuni e delle Province. La difesa e lo sviluppo dell'autonomia locale, soprattutto di fronte ai problemi della programmazione e del coordinamento posti dalla legge 588, deve potersi realizzare nel quadro di un rapporto dialettico tra Comuni, Province e Regione, nel quale la Regione assolva una funzione di stimolo, di aiuto, per affermare un ruolo crescente degli altri due enti nella programmazione e nella gestione economica. In realtà, dal testo del disegno di legge della Giunta modificato dalla maggioranza della Commissione emerge la medesima volontà politica del centro-sinistra contraria ad affermare questo ruolo e a procedere speditamente sulla strada della pubblicizzazione. Non si tratta, onorevoli colleghi, di stabilire per la presentazione delle domande tempi lunghi (i tre anni della Giunta) o tempi brevi (i 180 giorni della maggioranza della Commissione), ma di garantire che non si perda di vista l'obiettivo fondamentale della pubblicizzazione dei trasporti, che si cammini speditamente e concretamente in questa direzione. Ciò può verificarsi soltanto se una parte congrua (almeno il 30 per cento della somma complessiva) sarà riservata alla pubblicizzazione, alla gestione pubblica e allo sviluppo del sistema dei trasporti, cioè al finanziamento dei programmi di sviluppo di questo settore.

Nella relazione di maggioranza si afferma, e non capisco su quale base, che il testo modificato consentirebbe ai consorzi di accedere direttamente... (*interruzioni*). L'Assessore ai trasporti è sempre assente, anche quando è fisicamente presente. Egli si sente soltanto Assessore al turismo... (*interruzioni*). Non mi fraintenda, onorevole Presidente della Giunta. Dicevo che l'onorevole Cottoni si sente principalmente Assessore al turismo, e perciò la sua assenza in questa occasione non mi meraviglia per niente...

DETTORI (D.C.), *Presidente della Giunta*. C'è il Presidente della Giunta.

RAGGIO (P.C.I.), *relatore di minoranza*. Certo, onorevole Dettori, però la discussione riguarda in modo particolare il problema dei trasporti.

Nella relazione di maggioranza, ripeto, si afferma che i Consorzi possono accedere direttamente ai finanziamenti. Io davvero non riesco

a capire su quali basi si possa trarre questa conclusione, poichè non c'è una norma (né nel testo del proponente né in quello modificato) che possa giustificare l'affermazione. L'attribuzione di finanziamenti ai consorzi a questo titolo, oltre che per ragioni di carattere generale facilmente comprensibili, si raccomanda perchè si consente così ai Comuni minori di partecipare effettivamente ai benefici della legge per quanto concerne la gestione dei trasporti. Il testo emendato dalla Commissione afferma in proposito che i Comuni minori che fanno parte dei Consorzi di gestione possono partecipare al beneficio dei provvedimenti stabiliti dalla legge, anche se non raggiungono il numero minimo di abitanti previsto. Ma anche in questo caso rimane valido il termine dei sei mesi, cioè questi Comuni possono partecipare ai benefici della legge purchè entrino nei Consorzi entro sei mesi. I Consorzi però non sono ancora costituiti, per cui sarà assai difficile che un qualsiasi Comune minore (per esempio dell'area industriale cagliaritano) possa partecipare a un Consorzio che non esiste. L'attribuzione dei fondi direttamente ai Consorzi garantirebbe invece anche i Comuni minori. Inoltre, noi riteniamo che ai Consorzi di gestione debbano essere delegate le funzioni amministrative regionali previste dall'articolo 3, lettera 4, dello Statuto speciale. Riteniamo anche che la Regione non debba porsi in modo passivo dinanzi al problema della formazione dei Consorzi, ma l'Assessore ai trasporti e quello agli enti locali debbano promuovere, stimolare, assistere anche sul piano tecnico la formazione più rapida possibile di questi Consorzi.

Onorevoli colleghi, a noi sembra del tutto ingiustificata la norma che pone a carico dell'Amministrazione regionale (nella misura di 700 milioni) il disavanzo di gestione della Società Tramvie della Sardegna verificatosi nel corso dell'amministrazione straordinaria. Noi riteniamo che tale disavanzo debba rimanere a carico della Società Tramvie o comunque che ogni contributo eventualmente versato (magari per determinati accordi intercorsi precedentemente) sia considerato un'anticipazione sul riscatto degli impianti.

Per quanto riguarda il limite di popolazione

dei Comuni ammessi a beneficio, fissato in 15 mila abitanti, a noi sembra che esso non risponda alla realtà dell'Isola. In questo modo si escludono Comuni che, pur contando poco più di 10 mila abitanti, o che nel 1961 non superavano ancora i 10 mila abitanti, (è il caso di Portotorres) nel corso di questi anni hanno visto verificarsi uno sviluppo importante, demografico, urbanistico, una esigenza accresciuta di servizi (come Tempio, La Maddalena, Ozieri, Sant'Antioco, Arbus, Villacidro, Guspini, Portotorres). Non si capisce perchè la legge (pur essendo cattiva, ho detto prima) non intervenga con criteri di equità nei confronti di tutti quei Comuni per i quali si pongono determinati problemi di servizi pubblici e di opere pubbliche. Io credo che questi Comuni debbano essere individuati almeno in quelli con popolazione superiore ai 10 mila abitanti; per questo limite si potrebbe trovare un riferimento più vicino a quello del censimento del 1961 per consentire ad alcuni Comuni (Portotorres, per esempio, passato da 8 mila a 15 mila abitanti in pochi anni) in fase di espansione di beneficiare del provvedimento. Si porta il limite, molto opportunamente, a sette mila abitanti per la Provincia di Nuoro, ma non comprendo perchè questo limite non possa essere abbassato a 10 mila abitanti nelle altre Province.

Queste sono alcune modifiche che abbiamo proposto in Commissione e che riproponiamo in questa sede, onorevoli colleghi. Non ci illudiamo che queste modifiche possano trasformare la legge in uno strumento del tutto idoneo; qualsiasi legge per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto infatti deve potersi collocare, perchè sia efficace, nel quadro di un programma di riorganizzazione e di sviluppo del sistema dei trasporti. Questo programma manca a livello regionale e a livello comprensoriale, così come mancano purtroppo gli strumenti necessari all'intervento pubblico (l'azienda regionale dei trasporti, innanzitutto, e lo stesso Consorzio zonale di gestione che ancora non è stato costituito). Nessuna illusione, dunque, da parte nostra che queste modifiche (che pure fanno sì che non si perda di vista l'obiettivo fondamentale della pubblicizzazione) trasformino la legge in uno strumento idoneo.

Se ci poniamo in una posizione costruttiva anche di fronte a questo cattivo disegno di legge, lo facciamo perchè non vogliamo domani consolarci con la denuncia delle responsabilità altrui per il fallimento della pubblicizzazione, ma vogliamo che si facciano concreti passi avanti. Noi pensiamo che il disegno di legge, nel testo modificato dalla Commissione, può portare in un vicolo cieco il problema della pubblicizzazione dei trasporti urbani ed extraurbani. Modificato secondo le nostre proposte, può invece diventare un contributo alla lotta per la pubblicizzazione, che non è chiusa; uno strumento che sposta la lotta su un terreno più avanzato, più concreto. Questa legge, se modificata, consente di porre le Amministrazioni comunali interessate (soprattutto di Cagliari e di Sassari) dinanzi alle loro responsabilità, per costringerle ad uscire dall'equivoco, dal giuoco dello scaricabarile. La lotta dovrà continuare e dovrà portare rapidamente alla realizzazione della pubblicizzazione. Per questa lotta, però, occorrerà l'impegno e l'azione unitaria soprattutto dei compagni socialisti, socialdemocratici, degli amici sardisti, che credono nella pubblicizzazione e la vogliono, ma che sono rimasti imbrigliati, anche in questa occasione, nel giuoco della Democrazia Cristiana.

Il dibattito in Consiglio su questa legge è già, a nostro avviso, un momento importante della lotta. Mi auguro che tutti i gruppi autonomisti lo avvertano, che manifestino la volontà di consentire che le necessarie modifiche siano apportate alla legge sulla base di un concorso comune e di un accordo per il quale non mancherà, onorevoli colleghi, il nostro contributo. (*Consensi a sinistra*).

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

PAZZAGLIA (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge che è alla nostra attenzione vorrebbe risolvere tre problemi senz'altro importanti: quello della pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbani, in relazione al decreto 15 ottobre 1925; il problema di urbanizzazione di alcune aree dei centri che hanno applicato o stanno applicando la

legge 167; e la realizzazione di complessi di opere pubbliche in Comuni che per la loro dimensione e per la loro popolazione sono più o meno gli stessi a favore dei quali dovrebbero essere stabilite le altre provvidenze.

Dirò subito che, per quanto riguarda il problema della pubblicizzazione dei servizi di trasporto, noi abbiamo espresso, non solo in questa ma anche in altra sede, alcune considerazioni che ci sembrano debbano essere ripetute per dare una esatta impostazione del modo in cui noi lo consideriamo. I servizi di trasporto (mi limito a questi perchè oggi di questi si discute) non possono essere considerati soltanto nella loro utilità per alcuni cittadini o per i cittadini in genere; debbono essere invece riguardati come strumento di carattere sociale capace di incidere anche nello sviluppo di alcune zone e nello sviluppo in genere della città. Di conseguenza, deve essere considerata la gestione di questi servizi non soltanto sotto il profilo della utilità economica che essi possono arrecare alla impresa che li gestisce, ma anche in funzione di quelle esigenze della collettività che non possono essere assolutamente disattese. Per ciò, posto il problema in questi termini, su un piano di principio non vi possono essere rilievi o critiche alla pubblicizzazione dei servizi di trasporto.

Deve però essere svolta una considerazione di carattere economico: una gestione di un servizio di carattere sociale non comporta necessariamente anche il tollerare qualunque spesa che non sia giustificata, cioè che si debbano permettere gli sperperi che in talune gestioni municipalizzate sono frequenti, per esempio con l'assunzione di personale non necessario alla gestione dei servizi, ma soltanto per ragioni di carattere politico; o con l'abbondare nella formazione di organismi amministrativi determinata dalla esigenza di partito di soddisfare Tizio o Caio, o meglio qualche grande o piccolo elettore di coloro che fanno le nomine: in poche parole, con la «partitizzazione», se vogliamo usare un brutto neologismo, di queste gestioni pubbliche. Questo problema non può essere assolutamente sottovalutato nel momento in cui noi, accettando il principio dell'interesse sociale di certe iniziative di trasporto, richiamiamo

mo però l'attenzione degli amministratori sui modi di gestione delle aziende municipalizzate. Lo diciamo perchè vogliamo avvertire da questa sede anche coloro che avranno le responsabilità di redigere e di applicare gli statuti, che la accettazione dei principi di carattere generale non significa accettazione di certi metodi, che sono in atto nella gestione di molte aziende municipalizzate.

Il disegno di legge pone anche il problema della urbanizzazione di alcune aree che attraverso la legge 167 sono state destinate all'edilizia popolare. Io credo che dobbiamo fare anzitutto una considerazione che riguarda la applicazione della 167 proprio perchè da parte della Giunta regionale si afferma la necessità di dare contributi ai Comuni perchè possano urbanizzare le aree; i Comuni si sono imbarcati nella applicazione della legge 167 imponendo vincoli e determinando un ristagno della attività edilizia privata senza avere i mezzi per realizzare i piani predisposti; il che significa, consentitemelo, una amministrazione non corrispondente a una obiettiva valutazione delle possibilità, degli interessi, degli strumenti che i Comuni hanno a disposizione per la realizzazione dei loro compiti. E, come avviene in questi casi, a un certo momento, dopo aver programmato (come si fa in alcuni Comuni) per alcuni anni le iniziative che debbono essere assunte, dopo aver creato questi vincoli e avere determinato certe situazioni, si ricorre alla Regione per cercare di trovare la soluzione dei mali determinati dagli errori. Così dicasi per il programma delle opere pubbliche. Io sono cagliaritano di nascita, sono stato consigliere comunale di Cagliari e ho la paternità di una proposta di legge presentata qui in Consiglio per un piano organico di opere pubbliche nel Comune di Cagliari, che la maggioranza non approvò, neppure in Commissione. Nessuno può muovermi l'accusa di guardare ai problemi della mia città con un occhio meno attento di quanto facciano coloro che hanno proposto questa legge, proprio perchè la mia proposta — come altre analoghe di colleghi di altri Gruppi — fu respinta dalla maggioranza. Ho quindi possibilità di fare un discorso in merito con la serena coscienza di chi si pone a considerare

i problemi con obiettività e aderenza alle realistiche necessità dell'Isola. Questa legge, per quanto riguarda le opere pubbliche, analogamente alla previsione contenuta nel piano quinquennale e da me avversata di riservare un terzo degli stanziamenti a favore dei Comuni che applicano la legge 167, costituisce la condanna dei Comuni che hanno bisogno più degli altri di opere pubbliche. Non dobbiamo trascurare, onorevoli colleghi, che da che esiste l'autonomia in Sardegna, i Comuni più attrezzati e più organizzati (con uffici tecnici), i Comuni maggiori hanno potuto maggiormente e più facilmente fruire dei benefici regionali. Sussistono condizioni di arretratezze, sul piano civile, delle opere pubbliche, delle opere igieniche in particolare, diffuse in molti e molti Comuni; ma specialmente nei più piccoli, sia ben chiaro; e queste esigenze non possono essere posposte a quelle dei Comuni maggiori; altrimenti la Regione opererà sempre per favorire coloro che hanno maggiori possibilità di progresso e di sviluppo. Ciò significherebbe, onorevoli colleghi della Provincia di Nuoro, abbandonare la battaglia condotta per la vostra Provincia, battaglia valida anche per molti e molti Comuni della Provincia di Cagliari e della Provincia di Sassari.

Quando noi leggiamo nel testo della proposta della Giunta che, per quanto riguarda la Provincia di Cagliari e la Provincia di Sassari, si interviene nei Comuni superiori ai 15.000 abitanti, mentre invece, per la Provincia di Nuoro, si interviene nei Comuni superiori ai 7.000 abitanti, è chiaro che la legge non è stata proposta per venire incontro alle esigenze delle Amministrazioni comunali e dei Comuni in generale, ma è nata da un compromesso fra gli esponenti delle varie Province per ripartirsi in fette le somme a disposizione: questa è la verità! Chi ha proposto la legge non ha davanti a sé i problemi delle opere pubbliche nei Comuni della Sardegna, ma ha voluto assicurare a ciascuna Provincia una parte della torta e quindi, se la Provincia di Nuoro vuol concorrere ad essa, deve essere, non, come si dice nella legge, «portato a 7 mila abitanti», ma «ridotto a 7 mila abitanti» il limite per l'intervento della Regione Sarda. Se questo non fosse il criterio

per la ripartizione della torta, quali sarebbero mai le ragioni del limite inferiore per la Provincia di Nuoro, e non altrettanto per le Province di Cagliari e di Sassari? Chi volesse porre in dubbio quanto affermo rimanderei alla lettura dell'articolo 5 della legge, che prevede che i fondi debbono essere previamente ripartiti fra le circoscrizioni provinciali; o alla relazione di maggioranza nella quale il collega De Fraia, con una diligenza che non voglio assolutamente disconoscere, fa i calcoli di come dovrebbero essere distribuiti i fondi fra le tre Province e fra i vari Comuni delle Province.

Onorevoli colleghi, ho premesso all'inizio di questa discussione che il disegno di legge esamina tre problemi importanti (io stesso non ne sottovaluto la importanza e li ritengo, tra l'altro, meritevoli dell'attenzione del Consiglio), ma le soluzioni prospettate sono veramente inaccettabili. Sono inaccettabili per tutto un indirizzo politico che si sta manifestando dal programma quinquennale ad oggi. Quando è stato riservato a favore di Comuni maggiori un terzo degli stanziamenti per gli interventi integrativi del piano biennale, ed è stato respinto l'emendamento soppressivo che noi presentammo in quella sede motivando la nostra tesi col fatto che vi era la esigenza di intervenire in Comuni ben più modesti di quelli che erano in grado di applicare la 167, e oggi viene aggravata la situazione attraverso questa proposta, l'indirizzo politico che emerge è quello di concentrare gli interventi a favore di pochi Comuni, di poche zone e di respingere l'intervento diffuso, che è invece necessario favorire. Mi si dice o mi si dirà, ne sono convinto: ma esistono e restano in vigore le altre leggi sui lavori pubblici, le quali verranno applicate; esistono gli stanziamenti ordinari, che verranno utilizzati a favore dei Comuni che non possono fruire dei benefici di questa legge. Sono anche io convinto che nessuno ha previsto la soppressione degli altri interventi, questo è pacifico; non posso assolutamente pensare che nell'anticamera del cervello della Giunta sia passata l'idea della possibilità di intervenire soltanto con questa legge e di trascurare le altre iniziative, le altre leggi. Ma è la proporzione che deve essere considerata, anche se nel quadro dei di-

versi problemi. E' chiaro che certi problemi di urbanizzazione propri delle grandi città non possono essere gli stessi dei piccoli Comuni; è chiaro quindi che esistono anche dei rapporti tra esigenze di grossi centri, in relazione anche alla popolazione, e le esigenze dei piccoli centri. Ma non dobbiamo sottovalutare l'altro aspetto, che ho messo in evidenza prima: le esigenze che nascono dall'arretratezza dei piccoli centri sono, proporzionalmente, maggiori delle esigenze che hanno i centri più grossi, seppure per essi siano bene spesso assillanti i problemi di organizzazione di una grossa città.

Debbo fare anche un'altra considerazione: il relatore di maggioranza dice, nel parlare del fenomeno dell'incremento delle grandi città, fenomeno che non sfugge a nessuno (una cosa è Cagliari di 30 anni fa con 100 mila abitanti e con uno sviluppo — per fare un solo esempio — della motorizzazione quale era 30 anni fa, altra cosa è Cagliari di 200 mila abitanti con una serie di problemi nuovi che nascono anche dalla modificazione delle condizioni di vita e dallo sviluppo della motorizzazione), che allo stesso incremento della popolazione dei grossi centri corrisponde il dato negativo dello spopolamento delle campagne. Io sono d'accordo con il relatore quando rileva il fenomeno dello spopolamento delle campagne e su questo fenomeno esprime un giudizio negativo; ma osservo che quando si registra un fenomeno e si rileva che questo è negativo, si deve trovare, se è possibile, un rimedio per evitarne l'aggravamento.

Vogliamo vedere quali sono le cause? Io non le indicherò tutte: ci sono dei problemi di riconversione dell'agricoltura, ci sono problemi del reddito che si percepisce nei lavori agricoli (c'è ancora infatti una differenza notevole fra i redditi industriali e i redditi agricoli), ma fra le causali di questo fenomeno di allontanamento dalle campagne vi sono anche le condizioni di vita nei centri rurali. Quando partecipammo alla conferenza agricola regionale, tutte le organizzazioni sindacali evidenziarono che una delle componenti del fenomeno dell'abbandono delle campagne era l'arretratezza delle condizioni di vita nei centri rurali della nostra Isola, e che per eliminare questa causa era necessario

intervenire per modificare certe condizioni di vita, per creare servizi civili, per dare alle popolazioni possibilità di vita moderna e progredita quali esistono nelle città. Ma con questa legge non si interviene in questa direzione; con questa legge si interviene invece in direzioni che semmai possono costituire un incentivo ulteriore per abbandonare le campagne e per venire nelle città. Le condizioni di vita nelle campagne non verranno infatti migliorate, mentre verranno migliorate le condizioni di vita nelle città, a tutto scapito delle popolazioni rurali. Non si deve agire come cagliaritari o come abitanti di Nurachi, o di Aritzo, o di Benetutti. Si deve adempiere al dovere di rappresentanti dell'intera Sardegna e graduare quindi gli interventi e le spese, utilizzare i mezzi disponibili in modo da soddisfare secondo un giusto criterio di priorità le esigenze di tutta la nostra Isola e dei nostri Comuni. Si intende invece — dicevo — procedere verso direzioni che sono assolutamente inaccettabili e che magari (consentitemi di dirlo) soddisfano alcune popolazioni e alcune amministrazioni comunali che hanno maggior peso nella vita politica della nostra Isola o nella vita politica di certi ambienti, ma non soddisfano certamente le esigenze delle popolazioni. Questo io dico per mantenermi su valutazioni di carattere generale, riservandomi, ovviamente, insieme con gli altri colleghi del Movimento Sociale, di intervenire attraverso la presentazione di emendamenti e attraverso la partecipazione alla discussione degli articoli di questa legge, alcuni dei quali debbono assolutamente essere modificati.

Concludo ricordando che la proposta in esame, al fine di ottenere il risultato di una certa iniziativa necessaria, è nata da un compromesso. Infatti, la radice dalla quale è spuntata questa legge è la necessità di intervenire per la soluzione dei problemi di trasporto urbano di Cagliari, del quale parleremo in particolare nell'esame degli articoli. E' certo che, se non vi fosse stata la necessità di accontentare determinate esigenze, questa legge probabilmente avrebbe avuto un altro contenuto. Perciò, credo che dobbiamo avere il coraggio di parlare chiaro. Vogliamo discutere in questa sede del problema della pubblicizzazione e avviarlo a solu-

zione? Io credo che potrebbe essere una soluzione il togliere alla proposta di legge le parti in contrasto con gli interessi dei Comuni minori, contrasto che ritroviamo in ogni riga. O vogliamo affrontare certi problemi urgenti perchè si è arrivati ad un punto cruciale — e vedremo come ci si è arrivati —? Bene, allora togliamo da questa legge tutte le parti che non hanno carattere di urgenza e di utilità, diciamo così, immediata; riesaminiamo la proposta di legge, riduciamola nei limiti nei quali è possibile contenerla. Potete fare anche un'altra cosa, onorevoli colleghi della Giunta: potete anche presentare un altro disegno di legge che ponga gli altri problemi alla attenzione del Consiglio.

Io, per quanto riguarda il nostro Gruppo, posso assicurarvi che, pur rimanendo liberi di votare come riterremo più opportuno, non faremo perdere mezz'ora per il compimento dell'iter dell'eventuale nuovo disegno di legge. Non possiamo però andare verso la soluzione del problema dei trasporti urbani di Cagliari con una legge come questa in esame che, fra l'altro, fa correre il rischio di insabbiare la soluzione del problema stesso. Non si può accettare, nella sua globalità, un'iniziativa quale quella che la Giunta ha presentato. (*Consensi a destra*).

PRESIDENTE. La discussione proseguirà nella prossima seduta.

Discussione e approvazione del disegno di legge: «Modifiche alla legge regionale 16 ottobre 1959, n. 14, concernente: "Modifiche alla L.R. 30 marzo 1957, n. 12, sugli interventi a favore degli agricoltori"». (25)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modifiche alla legge regionale 16 ottobre 1959, n. 14, concernente: "Modifiche alla legge regionale 30 marzo 1957, n. 12, sugli interventi a favore degli agricoltori"»; relatore l'onorevole Branca.

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

CABRAS (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge che viene presentato all'esame del Consiglio si propone di far sì che possano usufruire dei benefici del-

la legge 31 marzo 1957, numero 12, quegli allevatori che non sono stati in condizioni di regolare il loro debito, benchè grazie alle prevedenze della legge citata, esso risulti praticamente ridotto al 10 per cento del suo ammontare. E' un riconoscimento obiettivo del ripetersi di quelle calamità naturali che di anno in anno rendono sempre difficile a tutti o alla maggior parte degli allevatori chiudere in attivo o quanto meno alla pari il loro bilancio; un riconoscimento delle condizioni di arretratezza in cui si svolge nella nostra Isola la pur importantissima attività dell'allevamento del bestiame e, mi auguro, anche un auspicio di sempre maggiori manifestazioni di buona volontà della Giunta e del Consiglio verso una categoria che non ha bisogno solo di provvedimenti contingenti, bensì di interventi che consentano di trasformarne radicalmente le strutture per inserirla più modernamente nel ruolo delle categorie produttrici. Solo in tal modo si potranno evitare i provvedimenti di emergenza che, mentre non avviano alla soluzione il problema, moralmente spesso umiliano le categorie interessate.

La proposta di legge, nel suo articolo 2, prevede che non restino esclusi dal beneficio del contributo quegli allevatori che, con atto di estrema buona volontà e con gravissimi sacrifici, abbiano saldato nei termini previsti il loro debito. E' questo un doveroso atto di giustizia. Il mio Gruppo quindi si dichiara favorevole all'approvazione della legge. (*Consensi*).

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

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io credo che, esaminando questo disegno di legge, possiamo avere un quadro generale dell'allegria amministrazione regionale. Se le banche istituissero speciali diplomi a favore di persone che, con la loro azione, favoriscono l'aumento dei profitti bancari, credo che le varie Giunte regionali che si sono succedute fino a questo momento si piazzerebbero tra le prime classificate in tutta Italia. Potremo ripetere questo quando esamineremo martedì il disegno di legge di cui è stata testè so-

spesa la discussione generale e possiamo dirlo a proposito dei mangimi, questione che si trascina, egregi colleghi (ad onore e merito degli egregi uomini che hanno seduto in quei banchi finora), dal 1954, cioè da 12 anni.

Vi leggerò soltanto le prime due righe delle varie leggi approvate in 12 anni e che tendono ad impinguare le banche e a rovinare i pastori e gli allevatori della Sardegna. La prima è la numero 21, del 12 novembre del 1954: l'Amministrazione regionale ha autorizzato ed assume l'onere degli interessi per i prestiti contratti da allevatori di bestiame presso Istituti di credito ovvero enti autorizzati ad esercitare il credito agrario indiretto (leggi Consorzi agrari) per l'acquisto entro il 31 maggio 1955 di mangime da destinare al bestiame ecc.ecc. Noi eravamo dell'opinione di dare, soprattutto ai coltivatori ed allevatori diretti, gratuitamente il mangime a spese della Regione; ci si rispose che eravamo degli sperperatori del pubblico denaro. Vedremo martedì chi è in effetti lo sperperatore del pubblico denaro.

Legge del 1955 (un anno dopo): l'Amministrazione regionale è autorizzata a stipulare una convenzione (naturalmente si tratta sempre di convenzioni) con gli Istituti interessati (se i diplomi di cui parlavamo prima fossero annuali, a quest'ora le pareti delle case dei vari Assessori sarebbero ricoperte dei diplomi rilasciati dalle varie banche interessate) tendente a differire il pagamento delle cambiali rilasciate in base alla legge: 50 per cento al 1956 e 50 per cento al 31 ottobre 1957. Naturalmente per questi debiti pagava regolarmente gli interessi l'Amministrazione regionale.

Ma non basta; una legge del 1956 differisce ancora i debiti: paghiamo sempre nuovi interessi e i capitali sono sempre da restituire. Poi c'è la legge del 1957, poi quella del 1959 e, finalmente, dopo sette anni, arriviamo alla legge in discussione. Con gli interessi che abbiamo pagato finora avremmo acquistato i mangimi necessari fin dall'inizio, mentre oggi dobbiamo pagare il 90 per cento delle somme spese dai pastori più gli interessi.

Questa è veramente allegra amministrazione. Se un giorno si facesse un'inchiesta sui rapporti tra le Amministrazioni regionali e le banche,

penso che il risultato sarebbe interessante e si potrebbe finalmente sapere perchè si sperpera il pubblico denaro per incrementare i profitti delle banche a danno degli allevatori e coltivatori che hanno subito nel frattempo protesti cambiari e atti giudiziari. Oggi, dopo aver pagato interessi per 12 anni (il loro totale raggiunge quasi il capitale impiegato) dobbiamo dare il 90 per cento delle somme spese dai pastori per l'acquisto dei mangimi. Abbiamo cioè speso due volte i quattrini aggravando per di più la situazione dei pastori e degli allevatori.

Chi sono gli sperperatori del pubblico denaro? Noi o voi? Noi o le maggioranze che si sono succedute in quest'aula fino a questo momento? Sperperatrici del pubblico denaro, incapaci di amministrare, inette ad amministrare il pubblico denaro, sono state le Giunte che si sono succedute fino a questo momento, e lo vedremo meglio — ripeto — martedì nella discussione dell'altro disegno di legge. Questo è un esempio lampante del fallimento delle Giunte regionali.

Oggi ci troviamo costretti a venire incontro a questi poveri pastori, a questi poveri allevatori che, fin dal 1954, dicevano di non avere quattrini. A nulla infatti serve concedere prestiti a chi è rovinato da una calamità naturale. I prestiti vanno pagati, e i pastori e gli allevatori non sono stati in grado di pagare, e quei pochi che hanno pagato sono stati costretti a vendere parte del bestiame, delle terre, o rovinare la famiglia, per impinguare le banche. Abbiamo impiegato 12 anni per risolvere questo problema.

Per la questione di Cabras siamo finiti addirittura di fronte a un Pretore, come ladri di polli, perchè non sappiamo applicare la legge.

Per poche tonnellate di mangime che abbiamo acquistato per venire incontro ai nostri allevatori ed ai nostri pastori, dobbiamo spendere il doppio o il triplo di quanto avremmo speso se avessimo acquistato la merce direttamente noi in grandi partite (oltretutto, avremmo pagato un prezzo molto inferiore a quello pagato dal singolo pastore). E' inutile che vi dica quanto si sarebbe risparmiato se avessimo fatto direttamente noi l'operazione; comunque, avremmo risparmiato una parte di quel capitale che oggi dobbiamo pagare al 90 per cento, do-

po aver pagato per 12 anni interessi alle banche. Ecco perchè dico che è una prova del fallimento, clamorosa, della politica della Giunta, anche se questa, in fin dei conti, è piccola cosa rispetto al resto. Si tratta di non so quante tonnellate di mangime per qualche centinaio di milioni, pagate almeno il doppio del prezzo giusto per l'incapacità e l'inettitudine ad amministrare il pubblico denaro delle Giunte e delle maggioranze che si sono succedute in quest'aula. Ora dobbiamo, per forza, approvare la legge. Non riesco a capire, però, la misura del 90 per cento, perchè c'è il rischio che, per l'altro 10 per cento, tra qualche tempo saremo costretti a fare un'altra legge e dovremo pagare altri interessi. A meno che questo dieci per cento non sia stato già pagato da qualcuno.

Così, onorevoli colleghi, vanno le cose nella Regione Autonoma della Sardegna, così si amministra la Regione Autonoma della Sardegna. Naturalmente, quando noi facciamo queste considerazioni è perchè «l'opposizione è preconcetta», «l'opposizione è settaria»; ogni qualvolta facciamo proposte concrete, serie, obiettive (come quelle che faremo martedì e mercoledì sul disegno di legge che abbiamo cominciato a discutere prima), non dobbiamo essere ascoltati perchè siamo contro la libertà, contro la democrazia, contro la civiltà occidentale e meno male che da qualche anno non si dice più contro la religione!

Voi avete sempre rifiutato l'apporto concreto dell'opposizione perchè siete autoritari, siete democratici soltanto a parole, perchè avete instaurato un regime vostro in Sardegna e in Italia. Per questo rifiutate sempre il parere e il consiglio dell'opposizione, con i risultati brillanti che possiamo constatare, anche su questo problema dei mangimi. (*Consensi a sinistra*).

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

MARCIANO (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole Zucca ha tolto molte frecce al mio arco. Condivido perfettamente la sua critica e la sua conclusione, che cioè non possiamo, per essere coerenti, non approvare questa legge, e approvarla subito, anche

se sarebbe stato più logico approvarla dieci anni fa. Se la Regione a suo tempo è intervenuta per fronteggiare la crisi della siccità, ha ritenuto suo dovere venire incontro agli agricoltori e agli allevatori, doveva, stabilita una linea precisa di condotta, mantenerla. Noi abbiamo prodotto, in questi dieci anni, soltanto tonnellate di scartoffie e abbiamo perduto inutilmente tempo prezioso, per non dire altro. Ma ciò che bisogna capire è che determinati provvedimenti sono efficaci solo se vengono presi integralmente al momento giusto, diversamente diventano controproducenti, oltre provocare uno sperpero del pubblico denaro.

Vorrei anche mettere in evidenza un altro aspetto del problema, oltre quello dello sperpero del pubblico denaro e dell'incapacità ad amministrare. Un problema che riguarda l'aspetto morale di un'azione che parte dagli amministratori per arrivare fino al popolo, un'azione che sovverte la coscienza pubblica. Durante le campagne elettorali si è detto e ripetuto: «Non pagate i mangimi, tanto verrà la legge». Questa è la situazione nella quale ci siamo trovati per 12 anni. Signor Presidente e onorevoli colleghi, stiamo diseducando quel popolo sardo, che proprio per l'isolamento era rimasto al di sopra della corruzione già penetrata nel continente italiano. Noi, col nostro modo di procedere, stiamo parlando questo popolo, che era rimasto immune dal cancro che si era diffuso da Roma a tutto il resto della Nazione. Ve lo può dire chi aveva ammirato l'onestà, la dirittura di questo popolo sardo prima che l'ordinamento regionale intervenisse a corrompere la sua morale e tutti gli altri suoi attributi originali...

PRESIDENTE. Onorevole Marciانو, non posso consentire un simile linguaggio.

MARCIANO (M.S.I.). Io parlo di come si sono comportate determinate maggioranze, onorevoli colleghi, di come è stata amministrata l'autonomia. Non sto facendo il processo all'Istituto, che, come decentramento amministrativo, aveva ragione di esistere, ma al modo con cui è stato realizzato. Questo è ciò che conta all'atto pratico, perchè le leggi, sul piano teorico, possono essere tutte buonissime. Anche la legge sui

mangimi era un'ottima legge, ma vediamo come è stata attuata. Mi auguro soltanto che il popolo sardo sappia giudicare e da parte degli amministratori regionali ci sia in futuro maggiore senso di responsabilità per evitare che la corruzione passi dai banchi della Giunta al popolo...

PRESIDENTE. Onorevole Marciano, la richiamo a usare un linguaggio più parlamentare. Lei non può accusare la Giunta di corruzione; non posso accettare assolutamente e tollerare simili espressioni.

MARCIANO (M.S.I.). Parlo di metodo. Io mi auguro che il nuovo Presidente della Giunta (che nelle sue dichiarazioni programmatiche ha apertamente chiesto la critica costruttiva, la convergenza dell'opposizione) possa tener conto di queste nostre critiche, a differenza, ripeto, di qualche Assessore che le ha respinte sempre in una maniera che non voglio qui definire. *(Consensi a destra).*

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca, relatore.

BRANCA (P.S.I.), relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io desidero innanzitutto ringraziare il collega onorevole Cabras per le parole e le espressioni che ha usato nei confronti del disegno di legge. Dai banchi dell'opposizione viene dunque un riconoscimento obiettivo della utilità della norma proposta all'attenzione del Consiglio e di questo desidero dare atto al collega e di questo io stesso ho preso per primo atto.

Si sono trovati invece in buona compagnia l'onorevole Zucca e l'onorevole Marciano nella critica più spietata al provvedimento. Se non si tiene conto però dalla volontà di fare l'opposizione a tutti i costi, che cosa resta? La legge regionale 12 novembre 1954, numero 21, era giusta oppure non era giusta? La risposta non può che essere una anche se noi (dico la mia parte politica) in quel periodo eravamo all'opposizio-

ne: era una legge giusta, che veniva incontro alle difficoltà particolari nelle quali si era venuta a trovare una larga categoria di Sardi a causa delle avversità atmosferiche. E le successive leggi erano giuste oppure non erano giuste? A che cosa tendevano? Evidentemente a lenire le difficoltà nelle quali ancora si trovavano gli allevatori sardi, con la speranza che, superando quelle difficoltà, potessero un giorno rimborsare le somme ricevute in prestito.

L'Amministrazione regionale mi sembra che abbia mostrato la sua sensibilità con le leggi adottate per venire incontro alla popolazione delle campagne della Sardegna. L'unico modo concreto per venire oggi incontro agli allevatori non è quello di fare gli amici del leopardo (come fanno gli onorevoli Marciano e l'onorevole Zucca), ma di approvare la legge sottoposta all'esame del Consiglio. *(Consensi).*

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Amici del leopardo siete voi, non noi.

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore alle finanze.

PERALDA (P.S.I.), Assessore alle finanze. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come è noto, con la legge regionale numero 21 del 12 novembre 1954 venne disposta l'assunzione, da parte della Regione, dell'onere degli interessi relativi a mutui erogati da Istituti od Enti autorizzati all'esercizio del credito in favore di allevatori di bestiame per acquisto di mangimi, con la prestazione, da parte della stessa Amministrazione regionale, di una garanzia sussidiaria nella misura dell'80 per cento dei mutui erogati. Con successiva legge regionale numero 12 del 30 marzo 1957, mentre veniva abbuonata una quota pari al 50 per cento del mutuo in essere in favore degli allevatori che provvedessero a regolare il debito residuo entro il 31 marzo del 1958, venne disposto un contributo pari al 90 per cento dello stesso debito residuo. Questa agevolazione venne estesa, con la legge n. 14 del 16 ottobre 1959, a favore di quegli allevatori che definissero la loro

posizione debitoria entro il 31 maggio del 1960. Di questo beneficio molti allevatori non poterono godere (pur risultando il debito talvolta di minima entità) o per mancata conoscenza della norma legislativa o perchè emigrati o anche, in taluni casi, per mancanza di disponibilità finanziaria.

Le rituali conseguenti e necessarie, perchè imposte dalla legge, richieste di pagamento avanzate dall'Amministrazione regionale una volta scaduti i termini hanno determinato situazioni di disagio rese più gravi dal particolare momento che il settore della pastorizia isolana attraversava. Perciò la Giunta regionale ha predisposto il disegno di legge in esame, nel quale in predetto sistema agevolativo viene prorogato al 31 agosto del 1967, consentendo così agli allevatori che entro questa data provvedano alla regolarizzazione del loro residuale debito del 10 per cento, di poter godere del contributo regionale del 90 per cento del debito stesso.

Volevo precisare agli onorevoli colleghi, e particolarmente all'onorevole Zucca, che con particolare calore ci ha accusato di leggerezza, che la Giunta non ha fatto altro che ottemperare ad un ordine del giorno del Consiglio in data 22 dicembre (il quale aveva riscosso la calorosa approvazione dell'onorevole Zucca e di altri consiglieri). Questa legge, quindi, scaturisce dalla volontà del Consiglio regionale. Volevo ancora ricordare all'onorevole Zucca che la Giunta regionale ha, nel 1962, usato proprio il metodo diretto nell'intervento e, tramite un meccanismo che consentiva di servirsi degli enti comunali di assistenza, siamo intervenuti direttamente per la corresponsione di mangimi, evitando il meccanismo previsto dalla legge numero 21 del 1954.

Non vi è quindi, a mio avviso, la finalità di agevolare l'arricchimento delle banche, ma soltanto quella di venire incontro alla pastorizia e ai piccoli allevatori. La presente norma vuole essere un ulteriore particolare riconoscimento e una nuova manifestazione di aiuto per la categoria dei piccoli allevatori e dei pastori. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Metto in votazione il passag-

gio alla discussione degli articoli. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 1.

GHINAMI, *Segretario*:

Art. 1

L'ultimo comma dell'art. 1 della legge regionale 30 marzo 1957, n. 12, modificato con l'art. 1 della legge regionale 16 ottobre 1959, n. 14, è così ulteriormente modificato:

«Il contributo relativo alla quota dovuta al 31 maggio 1960 viene concesso nella misura del 90 per cento della quota stessa a tutti gli allevatori i quali entro il 31 agosto 1967 abbiano regolato il loro debito».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 2.

GHINAMI, *Segretario*:

Art. 2

Il contributo di cui al precedente art. 1 viene erogato anche a favore degli allevatori i quali abbiano assolto integralmente al loro debito prima dell'entrata in vigore della presente legge.

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

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Per un chiarimento. Io ho approvato in Commissione la modifica all'articolo 2 del testo della Giunta, che era un po' nebuloso. Pregherei ora l'Assessore di controllare se il nuovo testo risponde meglio alle esigenze.

PERALDA (P.S.I.), *Assessore alle finanze*. Sì, può andare.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'artico-

lo 2. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

GHINAMI, Segretario:

Art. 3

Gli allevatori che regolino il loro debito entro il 31 agosto 1967 sono autorizzati a restituire in meno, rispetto al debito esistente, l'importo del contributo indicato agli articoli precedenti.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare l'onorevole Torrente. Ne ha facoltà.

TORRENTE (P.C.I.). Anche questo articolo contiene una modifica per quanto riguarda la scadenza dei termini previsti per ottemperare al pagamento di quel 5 per cento globale che ha provocato oggi questa discussione. Il motivo della Commissione è fondato, perchè abbiamo constatato che, pur essendo il termine concesso nel 1959 di gran lunga superiore a quello proposto dalla Giunta nel disegno di legge originario, si sono verificati poi tutti i disagi che oggi lamentiamo. Per questo motivo abbiamo pensato di prorogare il debito fino al raccolto dell'anno venturo.

Vorrei anche pregare l'Assessore e la Giunta di fare in modo che gli Istituti bancari e la Giunta stessa avvertano singolarmente agli allevatori che si trovano nelle condizioni previste e richiamino la loro attenzione sulla improrogabilità del termine e sulla necessità di far fronte al loro debito. Deve essere anche richiamata l'attenzione delle banche sulle norme che riguardano il rimborso del debito versato da allevatori tra il 31 maggio 1960 e il nuovo termine che noi stabiliamo. Si tratta del 50 per cento rispetto al debito globale, di cui il 45 per cento deve essere rimborsato; siccome però le operazioni di rimborso di solito vengono eseguite con maggiore lentezza rispetto a quelle di esazione, io pregherei l'Assessore di fare un particolare richiamo in proposito agli istituti di credito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore alle finanze.

PERALDA (P.S.I.), Assessore alle finanze. La Giunta sta già predisponendo, a cura del mio Assessorato, lettere personali ai singoli allevatori. A questo riguardo anzi chiedo la collaborazione dei colleghi che operano nel settore e delle organizzazioni contadine perchè a loro volta si facciano promotori della diffusione di questa legge per catechizzare le categorie e perchè ci forniscano eventualmente i nuovi indirizzi aggiornati degli interessati.

Per quello che riguarda il rimborso delle quote che diventano ormai indebitamente pagate dagli allevatori per il 90 per cento, ho stabilito che il rimborso stesso debba avvenire automaticamente, senza necessità di domande o di pratiche burocratiche. Ciò avverrà nel modo più sollecito da parte dell'Assessorato se le somme sono già affluite alle casse regionali, oppure direttamente dalle banche.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Attraverso i Comuni dovrete propagandare meglio le leggi.

PERALDA (P.S.I.), Assessore alle finanze. Certo, onorevole Zucca.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'articolo 3. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

GHINAMI, Segretario:

Art. 4

Al bilancio di previsione dell'esercizio 1966 sono apportate le seguenti variazioni:

ENTRATA

Cap. 31508 - (di nuova istituzione): «Restituzione da parte degli allevatori della quota dovuta sui prestiti agli stessi erogati per acquisto di mangimi (legge regionale 12 novembre 1954, n. 21; legge re-

gionale 13 ottobre 1955, numero 13; legge regionale 26 ottobre 1956, n. 27; legge regionale 30 marzo 1957, n. 12; legge regionale 7 febbraio 1958, n. 2; legge regionale 16 ottobre 1959, n. 14)». L. 228.063.685.

SPESA

Cap. 16134 - (di nuova istituzione): «Contributi agli allevatori sulla quota dagli stessi dovuta dei prestiti ai medesimi erogati per acquisto di mangimi (legge regionale 12 novembre 1954, n. 21; legge regionale 13 ottobre 1955, numero 13, legge regionale 26 ottobre 1956, n. 27; legge regionale 30 marzo 1957, n. 12; legge regionale 7 febbraio 1958, n. 2; legge regionale 16 ottobre 1959, n. 14)» L. 205.257.315.

IN AUMENTO

Cap. 11191 - Spese correnti eventuali e varie L. 22.806.370.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

GHINAMI, Segretario:

Art. 5

L'ammontare delle somme restituite in meno dagli allevatori, ai sensi del precedente art. 3, sarà regolato direttamente dalla Amministrazione mediante versamenti in entrata con imputazione al Cap. 31508, a carico del Cap. 16134 dello Stato di previsione della spesa del bilancio regionale 1966.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: «Modifiche alla legge regionale 16 ottobre 1959, n. 14, concernente: "Modifiche alla L.R. 30 marzo 1957, n. 12, sugli interventi a favore degli agricoltori"».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti e votanti	53
maggioranza	27
favorevoli	50
contrari	3

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Abis - Atzeni Alfredo - Atzeni Angelino - Atzeni Eulo - Atzeni Licio - Birardi - Branca - Cabras - Campus - Cardia - Catte - Contu Anselmo - Contu Felice - Corrias - Cottoni - Defraia - Del Rio - Dettori - Floris - Fois - Frau - Gardu - Ghinami - Ghirra - Guaita - Isola - Lai - Lippi - Macis Elodia - Manca - Marciano - Medde - Melis G. Battista - Melis Pietrino - Melis Pietro - Mocchi - Monni - Nioi - Nuvoli - Pazzaglia - Pedroni - Peralda - Raggio - Ruiu - Sanna - Sanna Randaccio - Serra Ignazio - Sotgiu - Spano - Tocco - Torrente - Zaccagnini - Zucca).

Discussione del disegno di legge: «Modifica ed integrazioni alla L.R. 29 dicembre 1950, n. 74, concernente: "Provvidenze a favore delle Cantine e Caseifici sociali"». (27)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 29 dicembre 1950, numero 74, concernente: "Provvidenze a favore delle Cantine e Caseifici sociali"; relatore l'onorevole Contu Felice.

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

TORRENTE (P.C.I.). Il nostro Gruppo, onorevoli colleghi, è stato favorevole in Commissione all'approvazione di questa legge. L'approvazione non è stata pacifica, ma ha suscitato

V LEGISLATURA

CIX SEDUTA

8 LUGLIO 1966

qualche riserva e qualche perplessità da parte dei colleghi della quarta Commissione. Si tratta di una legge che tende a migliorare le condizioni di elargizione di mutui a favore di cantine sociali e di latterie sociali contemplate in una legge regionale del 1950, la numero 74. Le condizioni previste da questa legge, in confronto a provvedimenti nazionali e regionali successivi, si rivelano insufficienti per gli organismi cooperativi, al punto che le cantine sociali e le latterie sociali oggi non si servono più della legge 74, ma rivolgono la loro preferenza a leggi nazionali e regionali, che concedono oltre il mutuo anche il contributo del 50 per cento. Quindi, praticamente, questo fondo, che la Regione aveva creato presso il Credito Industriale Sardo (stranamente, perchè si tratta di un fondo per il credito a organismi che operano nel settore agrario) è destinato a rimanere inutilizzato perchè nessuno se ne serve più. L'Assessore all'agricoltura ci ha fatto presente che sarebbe intenzione della Giunta regionale di arrivare, in una certa prospettiva, alla eliminazione dell'anomalia lamentata e di annullare questo fondo presso il C.I.S. per passarlo a un Istituto autorizzato al credito agrario. Naturalmente si tratta di proposte per il futuro.

Allo stato attuale la proposta di legge si prefigge in realtà di sanare certe situazioni debitorie di parecchie cantine e latterie sociali che avevano utilizzato la legge 74 e che non hanno potuto poi fare fronte agli oneri nel tempo previsto, per cui hanno chiesto alla Regione un miglioramento, una modifica della legge. La modifica tende a prorogare i termini del mutuo per un periodo abbastanza lungo (30 anni, con cinque anni di preammortamento) e a diminuire il peso degli interessi. Anche questa legge si presenta perciò come una sanatoria, nel senso che intende rendere giustizia ad un gruppo di organismi cooperativi che non hanno potuto godere della legislazione più favorevole, per cui si sono trovati in difficoltà e chiedono aiuto. Quindi, apparentemente, è giustificato un provvedimento di sanatoria.

A ben vedere, però, questa legge solleva alcune questioni di ordine più generale, onerose Tocco, che attengono al modo come

lavoriamo, come la Giunta regionale procede. Voi avete sentito fare a proposito della precedente legge una cronistoria che fa rizzare i capelli a chiunque intenda lavorare con serietà. Errori ne può commettere anche una assemblea legislativa, ma io credo che essa debba far tesoro dell'esperienza passata, come abbiamo cominciato, del resto, a fare in parecchie occasioni. Questa legge solleva il problema gravissimo, di carattere generale, della retroattività di certi provvedimenti. Noi, in fondo, che cosa diciamo? Diciamo che certi organismi hanno goduto nel 1950 di certe provvidenze meno favorevoli di quelle attuali e perciò facciamo atto di giustizia migliorando la vecchia legge con effetto retroattivo. La questione della retroattività è molto delicata. Di questo passo (a voler rendere paradossale la procedura) non capisco perchè l'agricoltura, che nel 1937 ha goduto di mutui per la trasformazione fondiaria in base alle leggi fasciste, al testo unico Serpieri delle leggi per la bonifica integrale, non possa oggi dire alla Regione: in base alla norma del Piano di rinascita, perchè non mi date l'80 per cento, previsto per i piani organici, per le opere previste dalla legislazione del '33?

Si dice, per giustificare il provvedimento: «Sono casi eccezionali. In considerazione del fatto che si tratta di organismi cooperativi, del loro valore sociale ed economico. Questa eccezione è stata possibile altre volte, facciamola anche in questo caso». Passi quindi anche questa eccezione; però c'è un altro problema ancora. Noi facciamo una legge che sostanzialmente ha solo valore retroattivo. Tutti i commissari, e credo tutti i consiglieri, concorderanno che questa legge non avrà applicazione in futuro. Se questa è la convinzione dei commissari, e credo anche dei membri della Giunta e dell'Assessore proponente, ci domandiamo: perchè andiamo avanti con una legislazione di questo tipo e non affrontiamo, non prendiamo per il bavero i problemi e risolviamo con una legge organica certe questioni? Se è vero che la prospettiva di togliere il denaro a un istituto non autorizzato al credito agrario (il C.I.S.), se è vero che questo denaro si può utilizzare diversamente, se è vero che questa leg-

ge non va più bene, cari amici della maggioranza, bisogna dire: «la legge numero 74 è abrogata; la Regione è autorizzata a regolare i conti con il C.I.S. e il fondo residuo va a carico di un'altra legge, di un fondo di rotazione più favorevole». Di questo nel disegno non c'è niente. Non possiamo continuare ad andare avanti in questo modo, se non vogliamo essere accusati, cari colleghi del Consiglio, di fare una legge per ogni amico che viene a postulare la sanatoria di un suo caso particolare.

Poco fa abbiamo sentito il caso degli allevatori che non hanno pagato il 5 per cento nel tempo dovuto e in favore dei quali, dopo sei anni, il Consiglio regionale è intervenuto. Questa è una questione di costume della nostra assemblea (costume legislativo, voglio dire), che abbiamo richiamato da tanto tempo. Non possiamo più andare avanti in questo modo. In materia agraria abbiamo una tal congerie di leggi e di leggine che non ci si capisce più niente. Gli agricoltori, le cooperative non sanno più come fare. Non conoscono, non possono approfondire la conoscenza delle leggi. Capisco che esistono i tecnici, i centri e i nuclei di assistenza, però di questo passo nessuno potrà più orientarsi nella selva dei vostri provvedimenti generali e particolari.

Capisco anche perchè l'Assessore proponente è quello all'industria. Originariamente la competenza sulle cooperative è stata attribuita alla industria e continua perciò ad essere a partecipazione tra l'Assessorato della industria, l'Assessorato dell'agricoltura e l'Assessorato del lavoro e cooperazione, per alcuni versi. Ma dobbiamo chiarire questa situazione, dobbiamo rimettere nelle mani di Cesare quel che è di Cesare, insomma. Quindi, l'Assessore Puligheddu (che non è presente oggi) e la Giunta dovrebbero porre un pochino di attenzione a questo problema.

Noi voteremo questa leggina, ma con le riserve che abbiamo posto in Commissione e che confermiamo in questa sede. Sottolineiamo ancora la necessità di una revisione della legislazione agraria, della legislazione cooperativa. L'organicità di questa legislazione è ormai un problema urgente, maturo. La Giunta regionale deve pensarci seriamente e il Consiglio l'ha

già richiamata a questo problema da molto tempo. Capisco che l'iniziativa consiliare si possa sviluppare anche su un elemento particolare, perchè le esigenze dei singoli consiglieri, delle singole zone che essi rappresentano dell'elettorato, sono varie; ma la Giunta deve avere un programma organico, deve avere una visione chiara dei problemi, deve sapere su quale strada vuole camminare, quali fini vuole raggiungere. Se gli esempi dell'impegno legislativo della Giunta dovessero essere come questi primi due, ebbene, noi, cari colleghi della Giunta, vi diciamo che vi muovete ad un livello di così scarsa rilevanza, così disarticolato e disorganico che non vi fa onore. Con questo richiamo, che noi abbiamo voluto sottolineare, confermiamo eccezionalmente il nostro voto favorevole alle leggi. (*Consensi a sinistra*).

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

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Io aggiungerò poche cose alle osservazioni fatte dal collega Torrente. E' indubitabile che un coordinamento di tutta la legislazione in materia, a mio parere, si impone con una certa sollecitudine. Abbiamo varie leggi regionali che intervengono nel settore e abbiamo il Piano di rinascita, la legge 588, che interviene anch'esso in questo settore.

Vorrei anche alcuni chiarimenti. L'articolo 1 della legge modifica l'articolo 5 della legge del 1950, affermando che a carico del mutuatario, per le operazioni creditizie fatte su questo nostro fondo di rotazione (cioè con soldi nostri), l'interesse non dovrebbe essere superiore al 2,50 per cento. Vorrei sapere quale è l'ammontare dell'interesse complessivo che si paga all'Istituto di credito che gestisce questo fondo.

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). I fondi sono nostri, di bilancio.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Il fondo di rotazione istituito attualmente presso il C.I.S., nel 1950, era gestito dalla sezione industriale del Banco di Sardegna. Oggi diciamo che gli interessi, comprensivi di qualsiasi onere e spesa, diritti di commissione afferenti al perfezionamento delle

V LEGISLATURA

CIX SEDUTA

8 LUGLIO 1966

operazioni creditizie di cui alla presente legge, da pagarsi anche nel periodo di preammortamento, graveranno sulle ditte mutuatrici in misura non superiore al 2,50 per cento. Vorrei sapere se la convenzione col C.I.S. prevede un interesse maggiore di commissione (chiamatelo come volete) e quale è questo interesse. E' il 2,50, il 3,50, il 4 per cento? Perchè è chiaro che, se il mutuatario paga solo il 2,50 per cento, il resto viene a gravare sul fondo di rotazione. E' chiaro che, se il C.I.S. prende il 4 per cento (facciamo un esempio) e il 2,50 è a carico del mutuatario, l'1,50 sarà a carico della Regione.

RUIU (P.S.d'A.). I dati saranno quelli fissati dal cartello interbancario.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Questo è un fondo di rotazione, che cosa c'entrano i cartelli? Questa è una convenzione particolare tra la Regione che istituisce il fondo, e il C.I.S. che lo gestisce. Il C.I.S. avrà detto: «Io per gestire questo fondo, su ogni operazione che faccio, per spese di commissione eccetera, desidero un tot di interesse». Ecco, vorrei sapere quale è questo interesse.

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Il C.I.S. non può chiedere interessi.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Lo chiami come vuole...

PRESIDENTE. Le risponderà l'Assessore, onorevole Zucca.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). E' un interesse, e il testo della legge lo dice. Io non so come dovremmo chiamare il 2,50 per cento che il mutuatario paga, se non possiamo chiamarlo interesse. Sarà diritto di commissione, costo dell'operazione, sarà quello che volete, ma è sempre un interesse sul capitale, onorevole Melis.

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Interesse principale.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Bene, quindi ammette anche lei che è un interesse. Il 2,50 per cento è a carico del mutuatario, è questo lo dice la

legge. Desidero sapere qual è invece la somma che il C.I.S. pretende su ogni operazione in ragione d'anno.

Ecco l'altra osservazione, l'altro chiarimento che chiedo. L'articolo 5 della legge del 1950 diceva che le spese non potranno complessivamente gravare sul mutuatario in misura superiore al 3,50 per cento in ragione d'anno. Da questo testo è scomparso «in ragione d'anno». Desidero sapere se era sbagliato il testo del 1950, se è sbagliato il testo attuale, oppure se quella frase «in ragione d'anno» è pleonastica e si può togliere, cosa che a me sembra un po' difficile. Se la espressione era stata inserita nel 1950, evidentemente aveva uno scopo. Perchè dico questo? Supponiamo che la Regione debba pagare su queste operazioni l'1-1,50 per cento, io mi chiedo: noi, istituendo questo fondo, che ieri era di 500 milioni e domani potrebbe essere di 5 miliardi, rinunciamo agli interessi attivi? Cioè, noi, istituendo un fondo di rotazione presso un Istituto di credito, automaticamente rinunciamo agli interessi attivi cui avremmo diritto se i quattrini fossero nella nostra tesoreria regionale. Rinunciamo a questo interesse, che mi pare sia del 5,50 per cento...?

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Quello previsto dal cartello bancario.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). No, c'è la convenzione con la tesoreria regionale. L'onorevole Costa probabilmente potrebbe precisare questo punto, mentre ora tutto è avvolto nel mistero. Credo che sia il 5,50.

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Per il fondo di rotazione?

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Scusi, desidero sapere quanto paga la Banca Nazionale del Lavoro, nostra tesoriera, alla Regione di interessi attivi sui fondi depositati.

PRESIDENTE. Lei ponga la sua domanda, poi la Giunta risponderà.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Mi pare che sui fondi del Piano l'interesse sia del 5,50 per cento, non

so se sui fondi del bilancio ordinario l'interesse sia lo stesso, ma credo di sì. Quindi è il 5,50 per cento di interesse che noi perdiamo in concreto, perchè l'interesse non ci viene dato, anche se le somme stanziare rimangono a lungo nelle casse del C.I.S., a disposizione del C.I.S. che le utilizza per altre operazioni. E' evidente infatti che il C.I.S. non tiene in un cassetto i nostri quattrini, ma li fa circolare. Quindi rinunciamo all'interesse attivo; in più, il mutuatario paga il 2,50 per cento; in più, se la convenzione prevede un interesse globale superiore, paghiamo ancora un altro 1-1,50 per cento. Insomma, va a finire che questo denaro, in concreto, ci costa più dell'8 per cento.

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Sono diritti di commissione.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Li chiami come vuole, il fatto è che si paga circa l'8 per cento. All'articolo 2 si fissa poi il termine di 30 anni. L'8 per cento in 30 anni (il calcolo che ho fatto è abbastanza semplice: interessi attivi che perdiamo, interessi passivi a carico del mutuatario e a carico della Regione) significa il raddoppio, anzi più del raddoppio del capitale. Mi sembra, in concreto, che il costo di tutta l'operazione sia piuttosto pesante anche per il mutuatario che deve pagare per 30 anni il 2,50 per cento. In concreto, se noi dessimo il 100 per cento di contributo alle cantine, anzichè il 50 per cento di contributo e il 50 per cento di mutuo, probabilmente converrebbe alle cantine, che non pagherebbero gli interessi, e converrebbe alla Regione...

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Ma non vanno perduti, questi soldi, perchè vanno ad arricchire il fondo di rotazione.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Qui la volevo! Non c'è nessun Istituto bancario che gestisca gratuitamente un fondo di rotazione!

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Infatti, si pagano i diritti di commissione.

PRESIDENTE. Il suo intervento si sta ridu-

cendo a un dialogo, onorevole Zucca. Parli rivolto all'Assessore, che, se lo riterrà opportuno, le risponderà.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Io vi chiedo se alla fine non convenga annullare tutte queste leggi e legghine di mutui a 30 anni, che tra l'altro prevedono un sacco di pratiche eccetera, per concedere il 90 per cento del capitale occorrente per la costruzione delle cantine. Così favoriamo le cantine e spendiamo meno. E' una proposta che sottopongo all'esame della Giunta regionale.

Articolo 3. Anche se mi costa fatica e dolore, questa volta devo dare ragione alla Giunta. A me pare (a parte il problema della retroattività di cui ha parlato il collega Torrente e che mi sembra abbastanza rilevante) che per lo meno la Giunta si era premurata perchè aveva parlato di «Enti che abbiano in corso operazioni di mutuo». Nel testo della Commissione invece le parole «in corso» sono sparite. Mi sembra assurdo che si facciano beneficiare di una nuova legge in forma retroattiva anche pratiche già definite. Supponiamo che una cantina abbia chiesto nel 1950 su questo fondo un prestito e che ormai la pratica sia stata già chiusa. Deve applicarsi ugualmente questa legge? La cosa mi sembra assurda. Ecco perchè le parole «in corso» mi pare debbano essere nuovamente inserite nella legge, con le riserve che abbiamo fatto.

Credo che parte di questa leggina (perchè non è che sia una grande legge) vada approfondita maggiormente per vedere di utilizzare meglio i soldi della Regione. Il mio dubbio è che abbiamo tutta una congerie di leggi e di legghine che, stringi stringi, sono a vantaggio del leopardo, del collega Branca e non a favore dei pastori, o dei viticoltori in questo caso; leggi, cioè, che alla fine servono per impinguare le banche (si chiamino Banco di Sardegna, Banca del Lavoro o Credito Industriale Sardo), che sono istituzioni benemerite (anche se non troppo), ma che comunque non credo debbano vivere alle spalle della Regione. (*Consensi*).

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

MARCIANO (M.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il nostro Gruppo, in sede di Commissione, ha espresso parere favorevole al disegno di legge in esame, ma con le riserve avanzate anche da altre parti per quanto riguarda il principio della retroattività. L'onorevole Assessore all'agricoltura ha però assicurato che i casi di sanatoria saranno pochissimi e che comunque è necessario che le poche cantine e cooperative interessate siano messe nelle stesse condizioni delle altre che hanno potuto beneficiare di leggi nazionali successive alla nostra del 1950. Considerando la legge come sanatoria e con le riserve a proposito della retroattività noi confermiamo il nostro voto favorevole. (*Approvazioni*).

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

CONTU FELICE (D.C.), *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

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

TOCCO (P.S.I.), *Assessore all'industria e commercio*. A proposito della richiesta di chiarimento sugli interessi che noi paghiamo al C. I.S. in complesso per queste operazioni, debbo confessare di non essere in grado di rispondere con esattezza essendo questa materia di competenza di un altro Assessore, in questo momento assente. Comunque, spero che prima della votazione finale si possa dare il chiarimento richiesto.

Per quanto riguarda l'articolo 3, che è quello controverso, la Giunta mantiene il proprio testo. Per il resto siamo perfettamente d'accordo con la Commissione. (*Consensi*).

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

(*E' approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 1.

GHINAMI, *Segretario*:

Art. 1

L'articolo 5 della legge regionale 29 dicembre 1950, numero 74, è sostituito dal seguente: «Gli interessi comprensivi di qualsiasi onere e spesa, diritti di commissione, afferenti il perfezionamento delle operazioni creditizie di cui alla presente legge, da pagarsi anche nel periodo di preammortamento, graveranno sulle ditte mutuatrici in misura non superiore al 2,50 per cento».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 2.

GHINAMI, *Segretario*:

Art. 2

L'articolo 8 della legge regionale 29 dicembre 1950, n. 74, è sostituito dal seguente: «I finanziamenti erogati dovranno essere rimborsati, in un periodo non superiore agli anni trenta, oltre al periodo di preammortamento che non può superare di norma i tre anni, decorrenti dalla data della prima somministrazione effettuata, con il sistema dell'ammortamento mediante annualità o semestralità costanti comprensive di capitali e di interessi.

Le somme concesse a mutuo saranno somministrate con l'osservanza delle prescrizioni contenute negli articoli 15 e 16 del regolamento alla legge 5 luglio 1928, numero 1760, sul credito agrario. E' in facoltà del mutuatario rimborsare il mutuo totalmente o parzialmente prima dei termini suindicati».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare su questo articolo, lo metto in votazione. Chi lo approva alzi la mano.

(*E' approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 3.

GHINAMI, *Segretario*:

Art. 3

I benefici previsti dai precedenti articoli 1 e 2 sono estesi alle cantine e caseifici sociali che siano stati ammessi a godere delle provvidenze previste dalla legge regionale 29 dicembre 1950, n. 74, anteriormente all'entrata in vigore della presente legge.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento Contu Felice - Pisano - Isola. Se ne dia lettura.

GHINAMI, *Segretario*:

«L'articolo 3 e l'articolo 4 sono sostituiti dal seguente: "I benefici previsti dagli articoli 1 e 2 della presente legge sono estesi alle ditte che abbiano in corso operazioni di mutuo contratto ai sensi della legge regionale 29 dicembre 1950, numero 74. Con atti aggiuntivi saranno apportate le occorrenti modifiche alla convenzione a suo tempo stipulata con l'Istituto di credito al fine di prorogare il periodo di ammortamento dei mutui di cui trattasi e per ridurre il tasso di interesse"».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Contu Felice per illustrare questo emendamento.

CONTU FELICE (D.C.), *relatore*. Le perplessità portate in quest'aula da diversi colleghi ci hanno indotto a presentare l'emendamento testé proposto. Infatti, il principio della retroattività, seppure sostanzialmente potrebbe sanare il caso di qualche cantina sociale (molto pochi, comunque), potrebbe condurre al rigetto dell'intera legge. Perciò preferiamo sacrificare qualche cantina (che ormai ha già estinto il suo mutuo) per ottenere che non vengano presentate eccezioni di incostituzionalità o di illegittimità per la legge.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare l'onorevole Torrente. Ne ha facoltà.

TORRENTE (P.C.I.). In Commissione si è a-

vuta una discussione a proposito di questo articolo, ma non perchè esiste una differenza sostanziale tra i due testi. A nostro parere, infatti, il testo della Giunta accoglie anch'esso il principio della retroattività quando dice: «I benefici sono estesi alle ditte che abbiano in corso operazioni di mutuo contratto ai sensi della legge regionale». Vediamo cosa significa questa espressione. Avere in corso operazioni di mutuo significa che, o sono in corso le pratiche per ottenere il mutuo, oppure (come una interpretazione più larga induce a ritenere) le cooperative non hanno ancora finito di estinguere il mutuo contratto. Sarei curioso di sapere in che data è stata fatta la convenzione col C.I.S., perchè ho il vago sospetto che gli anni previsti per l'estinzione dei mutui non siano ancora passati, cioè che neppure una cantina o una latteria sociale abbiano già estinto il mutuo.

Ammettiamo pure che qualche cantina e qualche latteria abbiano già estinto il mutuo, cari colleghi della maggioranza; ma concedere alle ditte che hanno contratto i mutui otto anni fa e non hanno finito di pagare (che sono morose) i benefici della legge come premio della loro morosità, ed escludere invece quelle che hanno adempiuto correttamente al loro dovere, è una ingiustizia. Questo principio non è soltanto di retroattività, ma è anche di palese ingiustizia perchè favorisce coloro che, per un qualsiasi motivo, non hanno mantenuto gli impegni assunti.

Io mi domando, onorevole Dettori, se con questa formulazione crediamo di ingannare coloro che ci accusano di fare leggi retroattive. Non credo che questo sia lo scopo. La scusa che con il ritorno al testo della Giunta vogliamo eliminare il principio di retroattività è perfino ridicola, onorevole Contu, mi permetta di dirlo, Lei ha sentito come me l'Assessore Puligheddu dichiarare apertamente che questa legge, se ha un valore, ce l'ha per coloro che hanno contratto mutui nel passato. Evitiamo quindi di giocare sulle parole. Evidentemente si vuole favorire un gruppo di cantine e di latterie sociali che, probabilmente, non per colpa loro (non voglio parlare di cattiva volontà) ma per difficoltà sopraggiunte, non hanno potuto adempiere ai loro impegni. Io potrei citare le cantine

e le latterie sociali che potranno beneficiare della legge (e lei sa, onorevole Contu, che qualche nome è stato già fatto), ma non lo faccio perchè ho rispetto delle difficoltà incontrate da queste cooperative. Non si deve però sostenere che noi dobbiamo intervenire per favorire coloro che sono in difficoltà come siamo intervenuti a favore degli allevatori che non hanno pagato nei termini previsti. Tutti abbiamo approvato il rimborso all'allevatore che ha pagato il 50 per cento, ma non ha adempiuto nei termini stabiliti al pagamento del 5 per cento.

Cari colleghi, perchè vogliamo fare una questione di lana caprina? In questo caso abbiamo ritenuto che la questione della retroattività fosse giustificata e lo abbiamo detto chiaramente, esplicitamente. La mia non è che una ripetizione di un concetto espresso con estrema chiarezza dall'Assessore Puligheddu. Se non avessimo tenuto conto dei motivi di ordine sociale di cui ho parlato, noi forse quella legge non l'avremmo approvata.

Il Presidente della Giunta probabilmente sosterrà anche, nella sua replica, che questa legge non avrà applicazione in futuro. E' un argomento che abbiamo già esaminato in Commissione e l'Assessore Puligheddu (ma credo che siamo tutti d'accordo su questo punto) ha sostenuto che finchè ci saranno agevolazioni come quelle che le leggi attuali prevedono per le cantine e le latterie sociali, una legge come questa non avrà più ragione di esistere. In ogni

caso abbiamo preso atto della dichiarazione dell'Assessore Puligheddu circa l'intendimento suo e della Giunta di annullare questo fondo presso il C.I.S. per utilizzare diversamente i quattrini.

Cari colleghi della Giunta, cercate però di mettervi d'accordo tra di voi prima di fare dichiarazioni ufficiali. Un Assessore che viene in Commissione deve esporre il parere della Giunta. Tutti i colleghi (non solo i colleghi comunisti) hanno preso atto delle dichiarazioni dell'onorevole Puligheddu; anche il collega Contu, che ha approvato l'emendamento in Commissione. Ne abbiamo preso atto, tutti, con lealtà, per cui la Giunta deve mantenere fede al suo impegno; a meno che ogni Assessore non possa esprimere in Commissione ciò che gli salta in testa in quel momento per poi essere smentito da un collega. Questo, ripeto ancora una volta, non deporrebbe in favore della serietà della nostra Giunta di governo.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno questo pomeriggio alle ore 18.

La seduta è tolta alle ore 13 e 30.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1966