

CCCI SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

GIOVEDÌ 22 MARZO 1956

Presidenza del Presidente CORRIAS

INDICE

Assenze per più di cinque giorni	Pag. 5661
Disegno di legge: «Finanziamento ed esecuzione di opere pubbliche in Sardegna - Convenzione con la C.I.O.R.». (83) (Discussione):	
PRESIDENTE	5661-5667
BROTZU, Presidente della Giunta	5661
STARA, Assessore alle finanze	5662-5669
CHERCHI	5662
LAY	5662-5666-5673
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	5663-5670
ZUCCA	5664-5677
CASTALDI, relatore	5667-5668-5669-5671-5673-5674-5677
TORRENTE	5668
MANCA	5670
BERNARD	5671
PULIGHEDDU	5672
SANNA	5674

decima assenza; Giua Angelo, sesta assenza; Sotgiu Girolamo, nona assenza.

Discussione del disegno di legge: «Finanziamento ed esecuzione di opere pubbliche in Sardegna - Convenzione con la C. I. O. R.». (83)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Finanziamento ed esecuzione di opere pubbliche in Sardegna — Convenzione con la C.I.O.R.».

Nella relazione che l'onorevole Castaldi ha presentato al Consiglio, si sollecita la Giunta a presentare per iscritto od oralmente all'Assemblea elementi utili per una valutazione più approfondita. «La Giunta — dice il relatore, — apprezzando il giusto scrupolo della Commissione, ha aderito ben volentieri e ha comunicato che darà al Consiglio tutti i chiarimenti richiesti». Pertanto, prima di dichiarare aperta la discussione generale prego l'onorevole Presidente della Giunta di voler fornire al Consiglio i chiarimenti richiesti.

BROTZU (D.C.), *Presidente della Giunta*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo opportuno che i chiarimenti richiesti siano forniti dagli Assessori alle finanze e alla viabilità. La Giunta si riserva di esprimere il suo parere sul disegno di legge in esame dopo la chiusura della discussione generale.

PRESIDENTE. D'accordo, onorevole Brotzu.

La seduta è aperta alle ore 10 e 40.

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

Assenze per più di cinque giorni.

PRESIDENTE. Comunico i nomi dei consiglieri che si sono astenuti dall'intervenire alle sedute del Consiglio per più di cinque giorni consecutivi: Campus, dodicesima assenza; Frau,

Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore alle finanze.

STARA (D.C.), *Assessore alle finanze*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per quanto si riferisce all'operazione finanziaria connessa all'esecuzione di opere pubbliche a pagamento differito, prevista dal disegno di legge in esame, la relazione della Commissione afferma: «I dubbi che può suscitare il disegno di legge 83 sono diversi, ma possono tutti raggrupparsi sotto due diverse categorie: 1°) quelli riguardanti l'operazione finanziaria e cioè: a) l'opportunità di eseguire dei lavori a pagamento differito, ossia, di contrarre un forte debito per eseguire oggi una mole maggiore di lavori, impegnando i bilanci futuri».

Qui, onorevoli colleghi, più che una questione di carattere finanziario, mi pare si ponga una questione di opportunità. Dovrebbe essere il Consiglio a stabilire se sia opportuno o no che la operazione a pagamento differito si vengad ad aggiungere a quelle già condotte. Io ritengo che, per il fatto che nel passato — se non ricordo male, sin dal 1951 — il Consiglio regionale ha ritenuto opportuno consentire operazioni con contrazione di obblighi a pagamento differito, possa esistere oggi un valido motivo per continuare su questa strada. Quando si afferma che la Regione non ha mezzi imponenti a disposizione, che il suo è un bilancio modesto, non mi pare si offra un argomento tale da poter invalidare la tesi favorevole alle operazioni a pagamento differito. Infatti, è ormai risaputo che le persone o gli enti che hanno a disposizione forti mezzi finanziari, in genere non hanno interesse a condurre operazioni a pagamento differito. A queste operazioni, invece, ricorrono proprio quelle persone o quegli enti che hanno scarse disponibilità finanziarie. Quanto questa affermazione sia vera si comprende con un facile esempio. Chi non ha la possibilità di costruirsi una casa, ne prende una in locazione pagando mensilmente un canone...

CHERCHI (P.C.I.). E se non si ha neppure la possibilità di pagare il canone?

STARA (D.C.), *Assessore alle finanze*. Caro Cherchi, la sua domanda non mi pare troppo seria. Perchè le mie affermazioni appaiono più chiare, farò un altro esempio. Si dà oggi la possibilità di poter acquistare una casa con pagamenti dilazionati. Indubbiamente, colui che procede all'acquisto con pagamenti differiti viene ad avere una casa che gli costa di più di quanto non costi a chi la paga in contanti.

Nell'operazione a pagamento differito, prevista dal disegno di legge in esame, dunque, io non vedo niente di eccezionale, niente di strano. Spetta naturalmente, come dicevo prima, al Consiglio vedere l'opportunità o no di aderire a questa tesi.

Secondo la relazione della seconda Commissione possono sorgere dei dubbi sulle condizioni tecnico-finanziarie del prestito proposto dalla C.I.O.R. (tasso di interesse, ammortamento, eccetera). Si tratta, come ben si vede, di problemi meramente tecnici. Il disegno di legge in esame consta di due distinte parti: una riguarda il finanziamento col suo relativo piano di ammortamento, l'altra è quella che si riferisce alla convenzione. Le due parti, pur essendo distinte, si integrano reciprocamente.

Per quanto riguarda il piano di ammortamento, che è allegato alla relazione della Commissione, io posso assicurare, per un controllo minuzioso e preciso eseguito dagli organi competenti, che il tasso di interesse del 4,50 per cento è esatto. Attraverso il piano di ammortamento, che prevede, per il primo anno, una mole di lavori per 2.103.170.000 lire, con una anticipazione da parte della Regione di un miliardo...

LAY (P.C.I.). Questi non sono i chiarimenti tecnici richiesti!

STARA (D.C.), *Assessore alle finanze*. Caro onorevole Lay, quando si manifestano dei dubbi sulle condizioni finanziarie del prestito proposto dalla C.I.O.R., io devo pensare che questi dubbi si riferiscano principalmente al tasso di interesse indicato nella convenzione; non vedo per quale altro motivo si possano affacciare dei dubbi.

Come ho già detto, col sistema di ammortamento previsto dal disegno di legge in esame, si ha esattamente un tasso di interesse del 4,50 per cento. I calcoli da fare sono abbastanza semplici. Basta leggere il prospetto del piano di ammortamento allegato alla relazione per ricavare immediatamente, se si conosce la matematica, l'interesse del 4,50 per cento. Tutte le rate, per i diversi anni, sono conteggiate sulla base di questo tasso di interesse.

Per quel che riguarda l'aspetto finanziario del disegno di legge, non credo vi sia niente di particolare da osservare. Forse è nato qualche dubbio ed è sorta qualche perplessità per il fatto che nella prima bozza di convenzione figurava la parola «anticipatamente», laddove andava detto «posticipatamente». Ora, però, i dubbi e le perplessità non hanno più ragione d'esistere. Il fatto che si parlasse di un pagamento anticipato, in un primo momento, aveva anche a me dato l'impressione che nella convenzione qualche cosa non fosse chiara. Oggi però tutto è stato chiarito.

Nelle operazioni a pagamento differito, gli aspetti finanziari sono strettamente connessi con gli aspetti tecnici. Non c'è dubbio, infatti, che l'operazione finanziaria al 4,50 per cento è in stretta relazione con le condizioni di esecuzione delle opere. Senza voler invadere il campo riservato all'Assessore alla viabilità, io posso dire questo: che i prezzi, sottoposti all'esame di tecnici di valore, — come risulta anche dalla relazione — tenuto conto dell'attuale andamento del mercato, sono stati riconosciuti convenienti. Stabilito dunque che tanto l'interesse del 4,50 per cento, quanto i prezzi sono convenienti, l'operazione prevista dal disegno di legge in esame appare utile e vantaggiosa.

Non credo di dover rispondere ad altre obiezioni; comunque, se sarà necessario, in sede di discussione degli articoli, potrò dare ulteriori chiarimenti.

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

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, via-

bilità e turismo. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non è compito mio, come ha detto l'onorevole Brotzu, esprimere il parere della Giunta sul disegno di legge in discussione. Io devo semplicemente occuparmi dei problemi tecnici di competenza del mio Assessorato, esponendo gli orientamenti della Giunta circa l'esecuzione del programma di opere di pubblica utilità previste nel disegno di legge, per chiarire i legittimi dubbi emersi in sede di Commissione.

E' stato manifestato il dubbio che la C.I.O.R. potrebbe lucrare sensibilmente sugli appalti a causa dei ribassi che normalmente si verificano nella aggiudicazione dei lavori stradali, per cui la spesa delle opere prevista in otto miliardi e mezzo circa, tenuto conto del ribasso del 30 per cento, o anche del 40 per cento, come è detto nella relazione della seconda Commissione, si ridurrebbe in effetti a sei miliardi o poco più. Certo, non è impossibile che possano esservi guadagni di questa natura, come in tutte le convenzioni che prevedono l'esecuzione di opere a pagamento differito, ma il lucro eventuale sarebbe, comunque, contenuto in limiti accettabili. Infatti, l'analisi dei prezzi, da allegare alla convenzione, è stata attentamente elaborata e i prezzi sono stati stabiliti in modo tale da risultare inferiori a quelli normalmente praticati, in media, approssimativamente del 15 per cento. Inoltre, si è potuto constatare che nei lavori stradali, recentemente appaltati a cura del mio Assessorato, si è avuto un ribasso medio del 12-13 per cento circa, con una punta massima del 20 e del 17 per cento per la strada Assemini-Macchiareddu, e una punta minima del 2,13 per cento per la strada Luogosanto-Arzachena.

E' stato manifestato il dubbio che i prezzi di concessione possano essere stati calcolati per strade costruite a mano, mentre si è rilevato che, con l'ausilio delle macchine, le medesime potrebbero costruirsi a un prezzo di gran lunga inferiore. Posso tranquillizzare completamente il Consiglio a questo proposito. Nell'analisi dei prezzi sono state considerate due distinte categorie di lavori: la prima prevede l'impiego di macchine e i prezzi sono inferiori ai prezzi normali di circa il 50 per cento; l'altra pre-

II LEGISLATURA

CCCI SEDUTA

22 MARZO 1956

vede, invece, l'impiego esclusivo di manodopera, con prezzi, ovviamente, superiori. Aggiungo che è in facoltà dell'Amministrazione regionale, in sede di capitolato, di imporre alla C.I.O.R. l'esecuzione dei lavori col solo impiego di manodopera, oppure anche con impiego di macchine. Evidentemente, se in una zona qualunque si appaleserà una grave situazione disoccupativa, sarà imposta l'esecuzione dei lavori con impiego esclusivo, o pressochè esclusivo, di manodopera.

ZUCCA (P.S.I.). Cosa vuol dire «pressochè esclusivo»?

GARDU (D.C.), Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Caro Zucca, la tua interruzione non ha proprio nessun senso.

Altri dubbi sono stati affacciati — e non in sede di Commissione — per quanto riguarda lo stato delle progettazioni. Si è domandato se l'Amministrazione regionale abbia i progetti pronti, chè in caso diverso, non soltanto i lavori non potrebbero essere iniziati subito, ma non potrebbero neppure essere conclusi, a causa del ritardo iniziale, nel periodo previsto dalla convenzione (quattro anni), onde verrebbe a cadere proprio uno dei vantaggi più evidenti della convenzione, cioè quello di assicurare prossimamente lavoro continuativo ai nostri disoccupati, e la possibilità di dotare, in quattro anni, la Sardegna di opere fondamentali per il suo sviluppo economico. Ebbene, la risposta a questa domanda è affermativa. Sì, abbiamo progetti di opere stradali già pronti per oltre due miliardi di lire e abbiamo la possibilità di approntare altri progetti di uguale importo nel periodo di pochi mesi. Ovviamente possiamo contare, sia per la progettazione, sia per la sorveglianza dei lavori anche sugli uffici tecnici provinciali e comunali.

La Commissione, concorde, ha chiesto alla Giunta l'impegno politico di destinare le somme a disposizione all'attuazione di un piano organico di lavori a carattere permanente, almeno relativamente, come ad esempio strade ed opere portuali, che sono la migliore specialità della C.I.O.R. Noi assumiamo questo impegno. E' infatti intenzione della Giunta attuare, in base

ad un programma organico, un piano di opere portuali, o meglio marittime, ed uno di opere stradali, ripartendo i fondi press'a poco nel modo seguente: due miliardi e 500 milioni circa per opere portuali o marittime; tre miliardi e 500 milioni circa per costruzioni di nuove strade; due miliardi e 500 milioni circa per la sistemazione di strade già esistenti, aventi particolari requisiti e aventi particolare importanza; strade, s'intende, provinciali e comunali con ovvia esclusione delle strade dell' A.N.A.S.

Per le opere portuali e marittime si penserebbe, intanto, a due bacini di carenaggio: uno di grande capacità e l'altro di minore ampiezza. E' nota la scarsità di bacini di carenaggio non solo in Italia, ma in tutta l'Europa, per cui ovunque si va cercando di sopperire alle crescenti necessità in questo campo con nuove costruzioni. Così sappiamo che in Italia è in corso di costruzione un importante bacino di carenaggio a Taranto, mentre a Napoli è stato inaugurato recentemente un nuovo grande bacino fisso ed in Sicilia la Regione si è impegnata, con legge, alla costruzione di un altro bacino, a Palermo, costruzione affidata alla Società Bacini Siciliana. Data la sua felice posizione rispetto al traffico internazionale, la Sardegna deve essere dotata di un bacino o di più di un bacino di carenaggio.

Se si osserva la posizione geografica delle località marittime sarde, si constata che un grande bacino dovrebbe sorgere a Cagliari ed un bacino di minore ampiezza a La Maddalena. Cagliari gode, indubbiamente, dell'ubicazione più favorevole per la costruzione di un bacino, sia perchè è posta lungo le rotte principali che dall'Atlantico si dirigono verso il Mar Rosso e verso i porti petroliferi del Medio Oriente, sia per il volume di traffico del suo porto, che nel 1955 ha registrato un'entrata di 2230 navi per complessive tonnellate 1.221.937 di stazza. La Maddalena, poi, è posta lungo le rotte dell'Alto Tirreno, ha una attività cantieristica ed ha necessità di risolvere, attraverso la creazione di attività lavorative, i suoi gravi problemi sociali.

A parte la scelta sul tipo dei bacini da costruire in Sardegna, che possono essere fissi o galleggianti, scelta che potrà essere fatta soltanto in sede tecnica appropriata, non v'è dubbio che un

II LEGISLATURA

CCCI SEDUTA

22 MARZO 1956

bacino di carenaggio e Cagliari potrà essere una potente fonte di lavoro e soddisfare le richieste del naviglio petroliero. Basti pensare che durante il 1953 hanno passato il Mediterraneo 87 milioni di tonnellate di combustibili liquidi grezzi, mentre nel 1954 ne sono passati 102 milioni di tonnellate e che, nel 1955, si presume che il tonneggaggio dei combustibili in transito abbia subito un incremento di oltre il 10 per cento.

Sulla base di queste osservazioni è facile concludere che per un bacino di carenaggio a Cagliari (e lo stesso può dirsi per La Maddalena) sussistono le più rosee prospettive di lavoro.

A proposito della costruzione di nuove strade, di tale importanza da facilitare e stimolare lo sviluppo economico di intere zone, vorrei fare alcune considerazioni. Sono strade del genere, in provincia di Cagliari, la strada Sinnai - San Nicolò Gerrei - Villasalto, per la quale è già pronta la progettazione, che metterebbe in comunicazione il Campidano con il Gerrei, e la strada Domusnovas - Villacidro, che attraverserebbe una vasta zona montuosa ora completamente isolata. In provincia di Nuoro assumono particolare importanza la strada Tonara - Desulo - Villanova Strisaili, che collegherebbe la Barbagia di Belvì con l'Ogliastra e col porto di Arbatax, e la strada Esterzili - Escalaplano, capace di favorire lo sviluppo di una zona assai depressa. Nella provincia di Sassari sono molto importanti la strada Buddusò - Berchidda, da tanto tempo richiesta dalle popolazioni interessate, che finora non è stato possibile finanziare e che indubbiamente richiede una grande spesa, e la strada San Martino - Ploaghe - Ardara con prosecuzione di un secondo tronco lungo il lago Coghinass sino ad Oschiri. Questa strada avrebbe anche una funzione accessoria molto importante: servirebbe a ridurre la distanza tra Sassari e il porto di Olbia di circa 30 chilometri, e ridurrebbe di 15 chilometri il percorso Cagliari - Olbia.

Si pone inoltre l'esigenza della sistemazione delle strade esistenti, naturalmente scelte tra le più importanti e le più trafficate, tenendo sempre presente la necessità dell'allargamento delle curve, delle diminuzioni di pendenza, delle correzioni altimetriche e dell'allargamento

della sede stradale sì da ottenere una larghezza di almeno 6 metri di carreggiata bitumata, e un metro almeno di banchina, mezzo metro per lato. Con due miliardi e mezzo si potrebbero sistemare 350 chilometri circa di strade ormai rese pressochè impraticabili, cioè di strade comunali, provinciali e anche non classificate.

In provincia di Cagliari si pone l'esigenza della riparazione della strada Nuraminis - Samatzai - Pimentel, lungo la quale sono stati sospesi per impraticabilità, proprio in questi ultimi giorni, gli autoservizi di linea. Sempre in provincia di Cagliari è altrettanto importante la riparazione della Decimo - Monastir - Usana - Dolianova. In provincia di Nuoro sono da riattare la Bosa - Montresta - Villanova Monteleone e la Tonara - Belvì - Aritzo, sì da completare la rete delle strade asfaltate; in provincia di Sassari, la strada Olbia - Palau che è di enorme importanza anche ai fini turistici e la Sassari - Argentiera, che serve per il trasporto dei minerali dall'Argentiera al porto di imbarco, cioè a Portotorres.

Dunque, riassumendo: opere marittime e portuali, costruzioni di nuove strade, sistemazione di strade esistenti comunali, provinciali e non classificate; questi, in sintesi, sono gli intendimenti della Giunta, la quale, in ogni caso, assume formale impegno che, ove il disegno di legge in esame sia approvato dall'onorevole Consiglio, i fondi saranno distribuiti con spirito di assoluta giustizia fra le diverse province, tenendo conto non solo della loro estensione geografica, ma altresì della densità minore o maggiore, sempre minima comunque in Sardegna, di strade e, infine, dell'importanza delle strade medesime sotto i diversi aspetti di natura economica e sociale.

Confido di aver risposto ai dubbi che sono sorti sulla parte tecnico-amministrativa del disegno di legge, riservandomi di rispondere più avanti ad altri interrogativi che potrebbero essere posti nel corso della discussione.

PRESIDENTE. Dopo i chiarimenti forniti dagli onorevoli Assessori, dichiaro aperta la discussione generale.

II LEGISLATURA

CCCCI SEDUTA

22 MARZO 1956

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

LAY (P.C.I.). Io mi dichiaro d'accordo col programma di lavori che ha esposto l'Assessore alla viabilità. E quando questo programma fosse sottoposto all'esame del Consiglio, il nostro Gruppo non avrebbe nessuna difficoltà a dare il suo contributo per farlo approvare.

Oggi, però, non si tratta di dare un giudizio sul programma dell'Assessore alla viabilità. Il problema che sta di fronte a noi oggi è, invece, quello di esaminare un progetto di convenzione con una società finanziaria. Su questo quindi noi dobbiamo discutere, su questo dobbiamo dare il nostro parere.

Intanto, credo sia giusto tener conto di alcuni precedenti del disegno di legge in esame; bisogna tener conto che un progetto di convenzione, sia pure in forma diversa, sia pure con alcuni criteri oggi modificati in meglio, come ha detto l'Assessore alle finanze, era stato elaborato già da tanto tempo. Quando si incominciò a parlare di questa questione era Assessore alle finanze l'onorevole Costa, di Sassari. Nella relazione della Giunta che accompagnava il disegno di legge originario, si diceva che la esigenza di realizzare in Sardegna un vasto piano di opere pubbliche che desse l'avvio alla auspicata rinascita della Sardegna era sempre stata la massima preoccupazione dell'Amministrazione regionale. Purtroppo però i piani particolari, e più ancora il Piano di rinascita, comportano difficoltà di realizzazione di varia natura. Ora, comunque, sembrerebbe ancora viva la esigenza di creare in Sardegna, attraverso la convenzione che viene proposta al Consiglio, le condizioni, le premesse per l'attuazione della rinascita della Sardegna.

Voglio dire subito che le difficoltà che allora si prospettavano, e che erano di varia natura, come si affermava nella relazione che ho citato, in sei anni potevano essere superate. Se avessimo avuto un Governo regionale orientato diversamente nei confronti del Governo centrale, orientato cioè nel senso di una costante e di una tenace volontà di difendere le prerogative della Regione, io credo che alcune di queste dif-

ficoltà sarebbero state superate. L'atteggiamento di disprezzo che ha ostentato finora il Governo centrale nei confronti degli impegni costituzionali dello Stato italiano verso la Regione, si configura chiaramente nella resistenza a stanziare i fondi senza i quali non si possono creare le condizioni per la rinascita della Sardegna.

E' chiaro: non si può pensare ad una rinascita del popolo sardo, dal punto di vista del progresso civile e culturale, se non si realizzano le necessarie trasformazioni strutturali dell'economia dell'Isola. Ma la resistenza dei Governi centrali a stanziare i miliardi necessari per l'attuazione di un piano organico per la rinascita economica e sociale della Sardegna è un atteggiamento di disprezzo degli interessi e diritti della nostra Isola. E' stato detto dalla propaganda organizzata in occasione della assunzione di Segni alla testa del Governo, che questo avrebbe certamente rappresentato un vantaggio per la Sardegna. Ma, in fondo, l'atteggiamento dell'attuale Governo di Roma è press'a poco uguale all'atteggiamento dei precedenti Governi.

Noi dobbiamo darci una spiegazione di questo atteggiamento; io non credo che si tratti di cattiva volontà di uomini, perchè altrimenti dovremmo concludere che l'onorevole Segni non è un buon sardo, nè un buon cristiano, nè un buon democratico, mentre voi, colleghi della maggioranza, siete convinti che l'onorevole Segni è un buon cristiano e un buon democratico, che farà molto per la terra che gli ha dato i natali. Perchè, dunque, lo stesso Governo presieduto dall'onorevole Segni non è stato ancora capace di assicurare i mezzi necessari all'attuazione degli impegni costituzionali dello Stato italiano nei confronti della Sardegna? Mi spieghi, onorevole Brotzu: perchè ella è stato costretto a un certo momento a far macchina indietro e a non presentare i disegni di legge che comportavano l'impegno di alcune centinaia di miliardi dello Stato italiano a favore della Sardegna? Colleghi della maggioranza, credo che questo lo spiegherete adducendo esigenze politiche. Il Governo centrale potrebbe avervi chiesto di non metterlo in imbarazzo, chiedendogli fondi che non poteva concedere.

Ora si tratta di vedere perchè il Governo cen-

trale non concede fondi alla Sardegna. Il Presidente della Repubblica Italiana, sua eccellenza Gronchi, nel suo recente viaggio negli Stati Uniti d'America, ha avuto modo di accennare ad uno dei motivi che costringono il Governo italiano, come altri Governi di paesi arretrati, a lesinare i mezzi per opere di pace e di progresso. Uno dei motivi che determinano, nel Governo italiano, la impossibilità di provvedere alle esigenze fondamentali dei Sardi, e cioè alla esigenza di creare le condizioni economiche necessarie per la nostra rinascita, si può ricavare proprio dalle affermazioni del Presidente della Repubblica. Quando l'onorevole Gronchi afferma che l'Italia ha tutto da guadagnare da una politica di distensione nelle relazioni internazionali e di coesistenza pacifica fra i popoli, mostra di comprendere che questa politica renderà possibile una modificazione dei rapporti internazionali e sarà possibile, all'interno, ridurre, nei bilanci di molti Stati e quindi anche dello Stato italiano, le spese per gli armamenti. Le spese per gli armamenti, oltretutto, trovano la loro ragione anche in una politica interna non di distensione, ma di divisione, di persecuzione, di discriminazione. Per condurre una tale politica, infatti, si ha bisogno di un bilancio nel quale, alla voce «stanziamenti per la polizia», figurino grosse cifre. Una politica di distensione, non di persecuzione, non di discriminazione...

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Come, per esempio, quella di Stalin...

LAY (P.C.I.). Onorevole Castaldi, se il Presidente me lo consentisse, parlerei di Stalin. Ne ho parlato un'altra volta in quest'aula e non ho alcuna difficoltà a riparlare, stia certo, onorevole Castaldi.

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Che cosa aspetta?

PRESIDENTE. Onorevole Castaldi, avrà modo di parlare più tardi.

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Io vorrei parlare di Stalin; purtroppo però dovrò parlare della C.I.O.R., e non mi potrò occupare del «cattivo».

PRESIDENTE. Ad ogni modo, onorevole Castaldi, lasci proseguire l'onorevole Lay.

LAY (P.C.I.). Caro Castaldi, lei parla di Stalin in modo irriguardoso e irriverente per la memoria di uno scomparso che ha lasciato un vuoto incolmabile nella umanità intera.

PRESIDENTE. Onorevole Lay, può continuare il suo discorso.

LAY (P.C.I.). Dicevo, onorevoli colleghi, che quando in un paese come il nostro, ricco di braccia che attendono di poter lavorare, si pratica una politica di discriminazione all'interno, è chiaro che si finisce per usare per spese improduttive e di guerra una parte di quei mezzi che dovrebbero servire per alleviare le condizioni di vita dei disoccupati, dei sottoccupati e dei lavoratori che guadagnano poco.

Quando il Presidente della Repubblica italiana solleva questa questione, lo fa con la coscienza di trovare una soluzione anche per i problemi della Sardegna, di trovare i mezzi necessari per creare quelle condizioni di cui abbiamo parlato e alle quali voi, colleghi della maggioranza, vi richiamate nella relazione al disegno di legge numero 83, sostenendo che ancora non è stato possibile affrontare e risolvere certe difficoltà. Così i 250 miliardi che l'onorevole Brotzu si proponeva di chiedere allo Stato italiano, mediante un progetto di legge di cui è stata data notizia sulla stampa, non verranno più chiesti. La Giunta però non può ignorare che noi abbiamo presentato due proposte di legge.

Sulla base della distensione e della coesistenza pacifica tra Paesi di diversa formazione politica, è possibile fare molti passi per la strada della pace e del disarmo. Lo ha riconosciuto l'onorevole Gronchi nel corso del suo recente viaggio in America parlando al Congresso. Il ventesimo congresso del Partito Comunista dell'Unione Sovietica ha riconfermato e rinnovato la volontà dei popoli sovietici di continuare a portare avanti con decisione, con coraggio, con audacia, la politica di pace e di coesistenza pacifica tra i popoli. Dalle tribune del ventesimo congresso è stata lanciata una sfida al mondo capitalistico, una sfida per la più ampia compe-

tizione sul terreno delle realizzazioni culturali, economiche e politiche. Noi abbiamo fiducia nella capacità dei popoli di difendere la pace, specialmente oggi che esistono nel mondo delle forze capaci di impedire una nuova guerra. E' chiaro che in questo clima di fiducia noi comunisti saremmo disposti ad approvare una convenzione con una società finanziaria straniera che volesse investire in Sardegna dei capitali. In effetti, però, non si pone il problema di stabilire una convenzione con una società finanziaria disposta a investire capitali in Sardegna. Si prospetta, invece, consentitemi la espressione, la possibilità di istituire un «carrozzone» col quale si minaccia di portar via dalla Sardegna una parte dei pochi miliardi del bilancio della Regione.

Dimostrerò subito la giustezza di questa mia osservazione. La sigla stessa della C.I.O.R. dovrebbe far diffidare l'onorevole Brotzu, noto come un amministratore capace, attento. Abbiamo una esperienza terribile in Sardegna. Era stata costituita, tempo fa, un'altra società di trasporti vari e per la costruzione dei porti di quarta classe. Si sapeva che coloro che avevano costituito tale società non avevano un soldo; eppure sono andati avanti coi soldi che avete loro promesso e che poi avete dato, colleghi della Giunta. Se veramente la C.I.O.R. fosse una società che dispone di capitali e fosse ansiosa veramente di investire una parte di questi capitali nella nostra Isola, io credo che potrebbe mettere a disposizione della Regione 10 miliardi, così come aveva proposto di fare un anno fa un'altra società finanziaria. Non si può negare che una simile proposta sia stata fatta, perchè il Presidente Alfredo Corrias, in presenza di persone autorevoli del Consiglio regionale, lo ha confermato. 20 miliardi furono offerti da una società finanziaria svizzera per 15 anni al tasso del 4,50 per cento, senza impegni di nessun altro genere oltre il pagamento degli interessi e la restituzione del capitale in quindici anni.

L'onorevole Alfredo Corrias, a mia richiesta, ha confermato questa offerta in occasione della elezione del Presidente della Repubblica. Ma ciò è noto anche a taluni consiglieri della maggioranza.

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Io non ne so nulla; me ne parli.

TORRENTE (P.C.I.). Lei conosce soltanto la storia sovietica.

LAY (P.C.I.). Che colpa ho io, se l'onorevole Castaldi non sa queste cose? Oggi il problema è di vedere se la C.I.O.R., come è detto nella relazione che accompagna il progetto di convenzione, è una società finanziaria ansiosa di investire capitali nella nostra Isola. Se così fosse, la C.I.O.R. dovrebbe concedere un mutuo alla Regione, chiedendo magari il 5,50 per cento di interesse, anzichè il 4,50. Una proposta di questo genere potrebbe essere presa in considerazione.

Noi non rifuggiamo dal sollecitare la Giunta a cercare fondi ovunque, purchè a buone condizioni. Si dice che in Commissione si sarebbe affermato che la Regione non possa accettare offerte dall'estero per non creare inciampi alla politica finanziaria del Governo. Ma è proprio valida questa affermazione? La Regione Sarda deve proprio tutelare ad ogni costo gli interessi della politica finanziaria del Governo centrale?

Se la C.I.O.R. fosse disposta a concedere alla Regione un mutuo di 10 miliardi, la Sardegna ne sarebbe avvantaggiata. Noi comunisti siamo favorevoli ad una operazione di questo genere, purchè, naturalmente, non comporti impegni di nessun genere sul terreno politico, e lasci alla Giunta e al Consiglio il potere di decidere sull'impiego dei fondi. Riteniamo, infatti, sia una politica giusta quella di contrarre debiti per opere produttive dandoci la possibilità di pagare in un secondo tempo.

Siamo d'accordo che si faccia tutto quanto occorre per realizzare in Sardegna opere che creino nuove condizioni di lavoro. Ma non possiamo essere favorevoli alla operazione finanziaria che ci viene proposta, perchè non la riteniamo neanche una operazione onesta. La realizzazione di un piano di opere di utilità pubblica richiede certamente uno sforzo finanziario anche per la Sardegna, non c'è dubbio. Noi dobbiamo continuare a rivendicare, con tutte le nostre forze e con tutta la autorità politica della Giunta e della Assemblea, il finanziamento

II LEGISLATURA

CCCI SEDUTA

22 MARZO 1956

dei piani particolari, gli stanziamenti per l'inizio dell'attuazione del Piano di rinascita; voi, colleghi della maggioranza, avete il dovere di sollecitare la discussione dei due progetti di legge, originariamente vostri e fatti propri da noi con qualche lieve modifica. Oggi è necessario dire con estrema chiarezza che cosa concretamente si intende fare per i piani particolari.

Non possiamo essere favorevoli — ripeto — alla operazione finanziaria che oggi ci viene proposta; e sono certo che la maggioranza di questo Consiglio, dopo matura riflessione, avrà la capacità di respingere questa operazione come inutile e addirittura dannosa per la Sardegna e per il popolo sardo.

Vorrei ora porre una questione: quella che ci viene proposta è veramente una operazione a pagamento differito? L'Assessore alle finanze dà una risposta affermativa a questo interrogativo ed afferma che, attraverso la convenzione con la C.I.O.R., si potrà veramente giungere alla attuazione di un vasto piano di opere pubbliche. E' da rilevare, però, che l'importo dei lavori da eseguire da parte della C.I.O.R. in quattro anni, secondo quanto è detto nell'articolo 3 del disegno di legge in esame, risulta così ripartito: primo anno: ammontare dei lavori, 2.672.110.000 lire; secondo anno: ammontare dei lavori, 2.158.800.000 lire; terzo anno: ammontare dei lavori, 2.103.170.000 lire; quarto anno: ammontare dei lavori, 1.609.460.000 lire...

STARA (D.C.), *Assessore alle finanze*. E' stata apportata qualche modifica a queste previsioni.

LAY (P.C.I.). D'accordo, onorevole Assessore, ma questo non cambia niente. Complessivamente, in quattro anni, dovrebbero essere eseguiti lavori per otto miliardi 543 milioni 540.000 lire. Il pagamento delle somme anticipate dalla C.I.O.R. dovrebbe avvenire in dieci anni. Vorrei che su questo punto si riflettessero attentamente. Il pagamento dovrebbe avvenire in dieci anni con rate di un miliardo di lire l'anno, a decorrere dalla data di inizio dei lavori, con l'emissione di certificati di credito per lire 100 milioni, come è previsto nell'articolo 8 del disegno di legge.

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Ma il piano di ammortamento dà dei chiarimenti a questo proposito.

LAY (P.C.I.). Vedremo dopo il piano di ammortamento, onorevole Castaldi. Ora a me interessa mettere in rilievo che si offre la possibilità di gravi speculazioni, comprese quelle da lei denunciate nella relazione.

Secondo quanto stabilisce l'articolo 8 del disegno di legge, la Regione effettua anticipazioni per 100 milioni a mano a mano che i lavori procedono.

STARA (D.C.), *Assessore alle finanze*. No, non è così.

LAY (P.C.I.). Onorevole Assessore, dice il testo della convenzione: «I certificati di credito relativi ai singoli lavori o gruppo di lavori eseguiti verranno emessi dalla Regione su richiesta della C.I.O.R. in base agli stati di avanzamento constatati dagli Uffici regionali competenti, ogniqualvolta il loro complessivo ammontare al netto delle ritenute di legge, comprensivo delle indennità di espropriazione e delle spese generali, abbia raggiunto i 100.000.000». E questo significa che la C.I.O.R., nel caso malaugurato che il Consiglio regionale non respingesse la convenzione, potrebbe legittimamente pretendere, per ogni lotto di lavori, l'importo di 100 milioni. Io presumo che questa società che, a detta di taluni, è molto bene attrezzata ed esegue lavori in tutto il mondo, sia capace di produrre lavori per cento milioni, mettiamo in un mese. Ogni mese, dunque, essa incasserebbe 100 milioni, cioè un miliardo e 200 milioni l'anno. Ma, a questo modo, non si avrebbe un pagamento differito. Alla esecuzione di ogni lotto di lavori, infatti, verrebbe emesso un certificato di credito per 100 milioni e, in più, verrebbe corrisposto il sette per cento delle spese generali, secondo quanto risulta dall'articolo 14. E ciò, in definitiva, significa che la C.I.O.R. dovrebbe anticipare soltanto la misera somma di 100 milioni per il primo avanzamento dei lavori.

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Anche meno, onorevole Lay, perchè cento milioni non sono il

II LEGISLATURA

CCCI SEDUTA

22 MARZO 1956

costo di un lotto di lavori che poi assume tale prezzo.

LAY (P.C.I.). Quindi il pagamento differito consiste in questo: la Regione anticipatamente fornirebbe alla C.I.O.R. i mezzi occorrenti per la realizzazione delle opere.

Nella somma complessiva di otto miliardi 543 milioni e 540.000 lire, con la quale si dovrebbero realizzare i lavori, è compreso anche il sette per cento per le spese generali su ogni certificato di credito. Quindi la somma di otto miliardi 543 milioni e 540.000 lire si ridurrebbe immediatamente alla somma di sette miliardi 945 milioni e 492.200 effettivamente destinati alla esecuzione dei lavori. Ma tale importo potrebbe essere ancora ridotto di molto. L'Assessore alle finanze e l'Assessore alla viabilità, infatti, non hanno negato che se la Regione appaltasse direttamente i lavori, secondo un suo piano, secondo un suo programma, non si potrebbe escludere la possibilità di avere degli sconti del 20 per cento. L'onorevole Castaldi, che in materia la sa lunga, dice esattamente questo: «... giudicando in via teorica i contratti a pagamento differito si deve rilevare che forti ed eccessivi guadagni possono essere imboscati in altra parte delle norme, e specialmente nei prezzi d'appalto. E' infatti evidente che, se una ditta concedesse il tasso del 4,50 per cento sui pagamenti differiti» (vedi caso della C.I.O.R., benefattrice della Sardegna) «ma poi si assicura gli appalti a prezzi del 30 o 40 per cento» — cosa possibile, perchè in Sardegna queste cose si verificano — «superiori a quanto potrebbe fare la concorrenza, la stazione appaltante resterebbe in forte perdita».

Ora io non arrivo a stabilire una cifra del 40 per cento: mi limito al 20 per cento. Pur ritenendo che si possa avere una assicurazione degli appalti ad un prezzo del 20 per cento, succederebbe però che la C.I.O.R., benefattrice della Sardegna, non porterebbe nell'Isola neanche un soldo, ma solo qualche tecnico. In quattro anni la C.I.O.R. incasserebbe quattro miliardi e 800 milioni e, nella migliore delle ipotesi, avrebbe eseguito lavori per sei miliardi 834 milioni 832.000 lire.

Vorrei ora parlare di un altro problema, che

è stato posto dallo stesso Assessore Stara. Io non discuto sulla capacità tecnica, sulla onestà, sulla serietà della Commissione che ha esaminato ed ha elaborato le tabelle dei prezzi; sono convinto che i componenti la Commissione hanno lavorato in modo serio; sono persone sulla onestà delle quali non si possono avere dubbi. La Commissione, tuttavia, non pare aver tenuto in giusta considerazione il fatto che i prezzi sono quelli del mercato al minuto. Deve dunque essere tenuto presente che, se la Regione disponesse di un miliardo per acquistare del materiale in contanti o anche a pagamento a termine, otterrebbe uno sconto almeno del 10 per cento sul prezzo o forse anche uno sconto maggiore. Queste, però, sono questioni di dettaglio, come direbbe l'onorevole Gardu.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Uno sconto del 10 per cento è previsto.

MANCA (P.C.I.). Ma sui prezzi al minuto, però.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. No!

LAY (P.C.I.). L'onorevole Gardu stamane ha fornito dei chiarimenti parziali; certi particolari li ha ignorati.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Non li ho ignorati; ho risposto a tutte le domande!

LAY (P.C.I.). Comunque non ha parlato del problema del quale mi vado occupando. Il 10 per cento su tre miliardi di materiali assomma a 300 milioni, per non parlare di altri problemi che a questo si connettono. Io non voglio addentrarmi in problemi meramente tecnici; voglio solo rilevare le questioni di costume, solo le questioni che involgono responsabilità politiche per il Consiglio e per la Giunta.

Colleghi della maggioranza, noi oggi vi proponiamo di non approvare la convenzione con la C.I.O.R., vi proponiamo di non creare un «carrozzone». In Italia, purtroppo, si segue l'an-

dazzo di costituire delle società «fasulle» per arraffare miliardi dallo Stato italiano. Onorevoli colleghi, in difesa della dignità della Sardegna e dell'autonomia dobbiamo respingere questo andazzo, che non è consono al nostro costume e al nostro modo di concepire anche gli affari.

Le nostre proposte sono queste: che l'importo dei lavori da eseguire, con regolare gara di appalto, sia di otto miliardi ridotto del 20 per cento ed aumentato del sette per cento per le spese generali; che la Regione appalti per conto suo lavcri per una spesa di sei miliardi e 200-300 milioni; che sul bilancio della Regione venga stanziato non un miliardo l'anno, come si propone di fare col disegno di legge in esame, ma un miliardo e 500 milioni. Agli effetti dell'ammortamento non cambierebbe niente.

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Controlli il piano di ammortamento!

BERNARD (D.C.). Guardi un po' il piano di ammortamento e vedrà che la situazione è diversa.

LAY (P.C.I.). Onorevole Bernard, il piano di ammortamento prevede una spesa maggiore di quella che io propongo.

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Ma perchè non facciamo un discorso serio?

LAY (P.C.I.). Onorevole Castaldi, noi facciamo sempre dei discorsi seri, anche quando ella introduce nella discussione elementi estranei.

Come dicevo, si tratterebbe di stanziare sul bilancio della Regione non per dieci, ma per quattro anni, un miliardo e 582 milioni, e si potrebbe realizzare il piano di opere pubbliche di cui è prevista l'attuazione attraverso la convenzione con la C.I.O.R. A queste condizioni, noi saremmo d'accordo sulla realizzazione di questo programma. Si dovrebbero esaminare soltanto questioni di dettaglio per giungere ad un accordo. Se la nostra proposta venisse accettata si risparmierebbero quei quattro miliardi destinati a finire nelle capaci tasche degli amministratori della C.I.O.R. e, dopo quattro an-

ni, si potrebbe perfino, con la creazione di nuove condizioni di lavoro, (e questo credo sia un principio economico che l'onorevole Castaldi è disposto non solo ad eccettare ma anche a sostenere) e con la conseguente circolazione maggiore di capitali, impostare un nuovo più vasto programma di opere pubbliche per il prossimo quinquennio, con ulteriori risparmi.

Io credo che, così operando, onorevoli colleghi, noi tuteleremmo in modo coerente gli interessi del popolo di Sardegna e la Regione darebbe un contributo per la moralizzazione del costume, indicando, anche al centro, che è possibile fare operazioni oneste anche quando si è poveri. La Sardegna è una regione povera, che dispone di pochi mezzi; ma noi dobbiamo difenderla dal malcostume che impera e che in certi ambienti è facilmente accettato; dobbiamo difendere le finanze della Regione, dobbiamo difendere l'autonomia e assicurare ai Sardi una amministrazione onesta. Onorevole Brotzu, le pongo un problema. Ella non può ignorare che un onesto funzionario della Regione, quando si discuteva, per la prima volta, la convenzione nella vecchia forma...

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Cioè, i porti di quarta classe?

LAY (P.C.I.). No, onorevole Castaldi. Quando si discuteva della convenzione con la C.I.O.R., per la prima volta, un onesto funzionario della Regione presentò una relazione alla Giunta nella quale era dimostrata la insussistenza, la assurdità di accettare le condizioni che venivano dettate. E quella convenzione non era molto diversa, per i suoi risultati, dalla attuale. Quel funzionario presentò alla Giunta allora in carica, di cui l'onorevole Brotzu faceva parte, una relazione in cui si diceva che sarebbe stato un grave errore per la Regione Sarda approvare quella operazione finanziaria. Allo stesso modo, un grave errore sarebbe, una vergogna per l'Amministrazione regionale, accettare la convenzione di cui oggi si discute.

Io, pertanto, chiedo formalmente, onorevole Brotzu, che il Consiglio regionale sia messo in grado di poter esaminare quella relazione.

Il Consiglio regionale non può rinunciare a conoscere quella relazione. (*Consensi a sinistra*).

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

PULIGHEDDU (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io ho ascoltato con molta attenzione i chiarimenti che sono stati dati dall'Assessore alle finanze e dall'Assessore ai trasporti e alla viabilità. Li ho ascoltati con molta attenzione perchè, sinceramente, dall'esame fatto in sede di Commissione, mi ero, sì, potuto render conto della impostazione finanziaria per la parte rateizzo e differimento dei pagamenti, ma non mi ero reso conto affatto di tutto il meccanismo che regolava il complesso della materia. In pratica, per quanto ho potuto controllare ed accertare, si è nel vero quando si afferma che il conteggio degli interessi sui pagamenti differiti è limitato al 4,50 per cento. Sarebbe bene però cercare di far decorrere gli interessi dalla maturazione delle singole *tranches* di lavori già eseguiti e non a partire dai singoli stati di avanzamento, perchè a questo modo si avrebbe un periodo di un anno, che possiamo tecnicamente calcolare in sei mesi, durante il quale si dovrebbe pagare il 4,50 di interesse a vuoto per lavori non ancora eseguiti.

Questo può concorrere a far sì che gli interessi, anzichè del 4,50 per cento, raggiungano il 5,25 o il 5,30 per cento. Sinceramente però debbo dire che anche un tasso effettivo del 5,50 per cento non dovrebbe spaventare; e con la stessa sincerità debbo dichiarare che non mi spaventa nemmeno la cosiddetta rigidità del bilancio.

Non bisogna nascondersi che, da quando le trattative con la C.I.O.R. furono avviate ad oggi, il bilancio regionale ha avuto degli appesantimenti veramente sensibili, perchè vi era un debito di un miliardo che si contava di estinguere e che non venne estinto, così come non venne definita la convenzione dei porti di quarta classe. Col bilancio attuale si è autorizzato il prelievo di un certo numero di miliardi dalle giacenze di cassa; praticamente noi abbiamo

già costituito, prescindendo anche dalla C.I.O.R., una ipoteca sensibile sui bilanci futuri. Nella situazione attuale, però, nell'affrontare un problema che è veramente vitale per la economia della Sardegna, qual'è quello delle strade, il mio Gruppo non nutre preoccupazioni circa l'eccessivo carico dei bilanci futuri, anche perchè sa che, nonostante tutte le assicurazioni in contrario, il processo della svalutazione della moneta continuerà, concorrendo a rendere di molto migliori le condizioni alle quali l'operazione finanziaria di cui il Consiglio discute dovrebbe essere eseguita. Il mio Gruppo nutre, invece, altre preoccupazioni. Quando il Consiglio discute il bilancio di previsione, mentre da diverse parti si rimproverava alla Giunta la mancata approvazione ed anche la mancata preparazione di molti piani particolari, per bocca di esponente autorevole venne affermato che il piano per la viabilità era ormai al completo e che entro un brevissimo periodo di tempo sarebbero venuti l'approvazione ed il finanziamento da parte dello Stato.

Il sacrificio rilevante che la Regione dovrebbe compiere per migliorare le condizioni di viabilità in Sardegna non concorrerebbe, come dicevo, a far sì che il Governo centrale senta meno pressante l'obbligo di finanziare il nostro piano particolare per le strade? E se il piano per le strade è stato già approntato — e in via di massima non ho motivo di dubitarne — il piano di opere stradali che dovrebbe essere attuato dalla C.I.O.R. perchè non viene portato a conoscenza del Consiglio? Dalla elencazione esemplificativa delle opere da eseguire, fatta dall'Assessore Gardu, ricavo l'impressione che il piano sia completo. Perchè, dunque, non farcelo conoscere? Se ci fosse stato dato di esaminarlo, avremmo potuto vedere se le opere che la C.I.O.R. dovrebbe costruire non fossero già contenute nell'altro piano particolare di cui poc'anzi parlavo. Questa domanda, pertanto, io pongo all'onorevole Presidente della Giunta: può egli assicurarci che, se la convenzione con la C.I.O.R., così com'è o con le opportune modifiche, dovesse passare, si avrebbe un concorso nella spesa da parte del Governo centrale? Ricordo quanto è avvenuto per il piano partico-

lare sulla elettrificazione. Per portare l'energia elettrica in molti Comuni che ne avevano bisogno, la Regione ha provveduto con le progettazioni e con la esecuzione delle opere; le anticipazioni furono tutte a suo carico. Può, dunque, l'onorevole Presidente della Giunta assicurare che si avrà una integrazione da parte dello Stato? Io, beninteso, non voglio sapere quale potrà essere, eventualmente, la misura di questa integrazione; chiedo solamente di sapere se vi è la pratica, effettiva possibilità di un intervento statale. E chiedo anche, all'onorevole Presidente della Giunta e agli Assessori competenti, che del problema devono conoscere ogni aspetto, anche il più minuto, di sapere se a loro giudizio, decidendo la Regione di anticipare i finanziamenti per le opere che dovrebbero essere eseguite dalla C.I.O.R., non si abbia la possibilità in seguito di forzare — come suol dirsi — la mano allo Stato perchè intervenga finanziariamente.

Onorevoli colleghi della maggioranza, voglio essere molto chiaro: al di là delle affermazioni politiche di parte, di fronte ad impegni che hanno la gravità di quelli che si vanno assumendo, la Giunta deve dire con tutta sincerità quali sono gli aspetti vantaggiosi della convenzione con la C.I.O.R.

Io ho seguito con particolare attenzione, ed in parte approvandolo, l'intervento critico del collega Lay. E francamente, se vedessi un minimo di possibilità di realizzare le opere col sistema che egli ha indicato, finirei di parlare e mi limiterei ad approvare le sue proposte. Sui problemi finanziari, sul conteggio di utili e di interessi bisogna però essere più precisi. L'amico Lay, sulla traccia della relazione della Commissione, ha affermato che sarebbe veramente disonesto, se, profittando dello specchietto per allodole del basso tasso di interesse offerto, la C.I.O.R. si facesse approvare dei prezzi superiori al 40 per cento, di modo che l'interesse effettivo non sarebbe più del 4,50 per cento, ma molto più alto.

LAY (P.C.I.). Non ho detto questo; ho detto che quando si danno gli appalti, si ottengono sconti che raggiungono il 10-15 per cento.

PULIGHEDDU (P.S.d'A.). Esatto, onorevole Lay... (*Interruzione del consigliere Castaldi*). Caro Castaldi, l'onorevole Lay diceva che in Sardegna (come altrove, aggiungo io) si appaltano dei lavori con il 40 e più per cento di riduzione rispetto al preventivo e, di conseguenza, ha chiesto di ridurre l'importo dei lavori che eseguirà la C.I.O.R. del 20 per cento. Ora, io non sono in grado di valutare se questa richiesta sia giusta. Come ho già fatto in sede di Commissione, infatti, devo rilevare che il disegno di legge in esame è giunto dinanzi alla Commissione finanze privo di qualunque giudizio da parte della Commissione lavori pubblici... (*Interruzione del consigliere Castaldi*).

Io non sono oggi in grado di esprimere dei giudizi definitivi e non posso accettare, dopo i chiarimenti dell'Assessore alla viabilità, come un dato certo che si possa ottenere facilmente una riduzione del 20 per cento sui prezzi che vengono fissati dagli uffici della Regione con criteri che, ci è stato assicurato, sono di assoluta severità. Sulla base della relazione della Giunta, era da temere che, ad esempio, eseguendo le aperture delle strade con mezzi meccanizzati, ed applicando i prezzi praticati per lavori che si eseguono con la zappa e col piccone, si potesse incorrere in pagamenti anche doppi del lavoro effettivamente eseguito. Ora c'è stato assicurato che i lavori che saranno eseguiti a mezzo di macchine verranno compensati col loro giusto prezzo e verranno tenuti distinti dai lavori che verranno eseguiti completamente a mano. L'Assessore Gardu ha dato chiarimenti ed assicurazioni al riguardo. Io, però, se comprendo le ragioni politiche che hanno ispirato le dichiarazioni dell'onorevole Gardu, non approvo i principi economici sui quali tali dichiarazioni si basano. Ha detto l'onorevole Gardu che, se la situazione della disoccupazione dovesse richiederlo, si darebbe l'ordine di abbandonare le macchine e di far eseguire i lavori a mano.

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Per qualche lavoro si può anche fare.

PULIGHEDDU (P.S.d'A.). Amico Castaldi,

la Giunta dovrebbe preoccuparsi di far eseguire delle opere che richiedono e consentono l'assorbimento della manodopera disoccupata, ma non dovrebbe spendere 100 quando potrebbe agevolmente spendere 20 o 25.

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Già; eppoi dovrebbe concedere dei sussidi ai disoccupati.

PULIGHEDDU (P.S.d'A.). I disoccupati, anche quando ottengono il sussidio, muoiono ugualmente di fame. I disoccupati devono essere posti in condizioni di poter prestare la loro opera in lavori produttivi. Discutendo un programma di lavori pubblici, si deve affermare che i disoccupati non vanno sfamati con un pezzo di pane; si deve, piuttosto, cercare di trovare il modo di farli lavorare, per produrre per se stessi e per la collettività.

Comunque, è un fatto che il Consiglio è chiamato a pronunziarsi, così almeno ritiene il mio Gruppo, dopo aver sentito le dichiarazioni della Giunta sulla possibilità di fare intervenire lo Stato con integrazioni su una parte della spesa per la convenzione con la C.I.O.R. Il Consiglio è chiamato a scegliere tra il sistema degli appalti diretti con asta e il sistema della esecuzione di opere a pagamento differito. Sbaglierebbe chi volesse esaminare il sistema della esecuzione di opere a pagamento differito, tenendo come base di paragone quello delle aste, così come sbaglierebbe chi, nel valutare le operazioni finanziarie, tenesse conto del solo interesse passivo. Sarebbe anche assurdo pensare alla C.I.O.R. come ad una società benefattrice venuta in Sardegna solo per aiutare i Sardi.

Caro amico Lay, quando io le dicevo che avrei senz'altro detto no alla proposta della Giunta ed avrei accolto la sua, se si fosse data la possibilità di ridurre effettivamente i prezzi del 20 per cento, era perchè pensavo a quel che di solito avviene in occasione delle aste. Quando viene bandita un'asta importante, tra le tante ditte invitate, nella sala in cui si tiene la gara ne sono rappresentate soltanto quattro o cinque. I rappresentanti delle altre passeggiano nell'anticamera. Le ditte, evidentemente, sono addivenute ad un accordo preventivo. Così si hanno solo quattro o cinque offerte con riduzioni bas-

sissime. In effetti la somma ottenuta con la vincita dell'asta non viene incassata al completo dalla ditta vincente; qualcosa va sempre data a questa o a quella ditta che, dietro ricompensa, non ha partecipato all'appalto.

Certo non avviene sempre così. Comunque, questi inconvenienti si verificano con molta frequenza. D'altro canto, non si può pensare che la C.I.O.R. possa contentarsi di una pura e semplice operazione di mutuo al 4,50 per cento di interesse. Mutui al 4,50 per cento, in questa bella Italia — che è famosa sin dagli antichi tempi per strecchinaggio — non ne concede nessuno. Come si possono ottenere dei mutui al 4,50 per cento quando le banche concedono lo stesso interesse e, per i depositi vincolati almeno per la durata di un anno, anche un interesse più elevato? E' chiaro, dunque, che la C.I.O.R., con la operazione di cui discutiamo, tende ad ottenere oltre che il 5,50 per cento sulle somme anticipate, anche altri due punti su quel sette per cento di interesse previsto per le spese generali e quel 10 o 12 per cento di margine che è previsto a carico della Regione e che la società difficilmente potrebbe assicurarsi attraverso una normale gara di appalto.

In questa situazione, onorevoli colleghi, sarebbe utile apportare alla convenzione quella modifica alla quale dianzi ho accennato, per la quale gli interessi dovrebbero essere computati non su ogni stato di avanzamento dei lavori di 100 milioni, ma, per lo meno, su ogni stato di avanzamento di mezzo miliardo per rimanere, nel calcolo effettivo degli interessi, più che è possibile vicino al 4,50 per cento. E se la Giunta potesse dare maggiori notizie circa il piano generale di viabilità, assumendo un impegno circa il concorso dello Stato nel pagamento degli interessi, a mio parere, si potrebbe decidere sul disegno di legge in esame con assoluta serenità. (*Consensi*).

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

SANNA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio compito è stato notevolmente agevolato dagli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto. Pertanto io mi limiterò a ri-

badire alcuni aspetti del problema che giudico sostanziali.

Il disegno di legge numero 83, come è già stato ricordato, ha corso delle vicende piuttosto travagliate. Presentato circa quindici mesi fa dalla Giunta Corrias, è andato incontro ad una serie di ripensamenti da parte della Giunta: tanto che ad un certo momento sembrava fosse stato definitivamente accantonato. Notevoli perplessità, del resto, erano state affacciate anche dai componenti la seconda Commissione allorché il disegno di legge venne da essi preso in esame. Queste perplessità, evidentemente, erano il risultato dei singoli orientamenti personali, che riflettevano l'orientamento dei singoli Gruppi politici nella Commissione; orientamenti che andavano dalle poche adesioni caute alle molte diffidenze e, addirittura, alle avversioni.

Mi pare si debba oggi, dopo tante discussioni e incertezze, rilevare che la seconda Commissione, per i difetti che sono stati riscontrati anche dal collega Puligheddu nel suo intervento, non è stata posta nella condizione di vedere il problema della convenzione con la C.I.O.R. nel suo complesso e nei suoi vari aspetti. Un difetto di impostazione ha fatto perdere del tempo e non ha eliminato le perplessità. Infatti, la nostra attenzione, onorevoli colleghi, fu subito, sin dal primo momento, richiamata dall'aspetto finanziario del problema; e fummo chiamati a discutere il quadro delle tabelle di ammortamento, mentre sulla questione di sostanza che riguarda la opportunità del provvedimento, che tocca, cioè, l'aspetto politico della questione, in quanto coinvolge le nostre responsabilità, non si è discusso; e forse non si avevano neppure gli elementi necessari per una discussione di questo genere. Alcuni elementi ci sono stati forniti oggi con i chiarimenti dati dall'Assessore alla viabilità, ma, dato che essi ci giungono con troppo ritardo, quando è già in corso la discussione dinanzi all'Assemblea, non consentono egualmente una discussione approfondita.

Dico subito che il nostro Gruppo è contrario all'approvazione del disegno di legge numero 83 per ragioni di opportunità, cioè per ragioni politiche, e per ragioni finanziarie e di bilancio. Come qualcuno ha rilevato (e ciò è stato fatto

addirittura con malignità nella relazione presentata dall'onorevole Castaldi), non è che, in linea di principio, si possa essere contrari ad un'operazione che prevede la contrazione di debiti. Il fatto è che i debiti non vanno fatti con la testa fra le nuvole; vanno fatti con i piedi saldamente appoggiati per terra. Noi non possiamo, quando ci accingiamo a fare operazioni di questo tipo, partire da posizioni di principio; ma dobbiamo tener presenti le condizioni in cui dobbiamo operare, ed agire di conseguenza. Ci pare, pertanto, che alcuni elementi, prima di imbarcarci in questa operazione finanziaria, debbano essere tenuti presenti; per avere il nostro assenso, occorre che le condizioni della convenzione con la C.I.O.R. non siano troppo onerose, che si tratti di investimenti produttivi e che i problemi che si affrontano, se non risolti definitivamente, siano per lo meno avviati a soluzione. Per avere il nostro assenso, infine, occorre che non si conti esclusivamente su uno sforzo della Regione.

A me sembra che, attraverso il disegno di legge in esame, si vogliano affrontare dei grossi problemi, con sistemi troppo facili. Il Consiglio regionale, di recente, in seguito alla discussione di una mozione presentata dai colleghi del Gruppo monarchico, ha assunto degli impegni sul problema della viabilità; in quella circostanza è stato rilevato come la Sardegna abbia l'indice nazionale più basso relativamente alla rete stradale. Per la soluzione di questo problema possono dunque cimentarsi e la Regione e lo Stato e la Cassa per il Mezzogiorno. Nel corso della discussione della mozione del Gruppo monarchico si è parlato di quel famoso piano per la viabilità, che era stato divulgato anche sulla stampa e che traeva la paternità dall'onorevole Campus. Ebbene, noi non siamo contrari alla costruzione di strade; non siamo certamente contrari a che la Regione questi compiti si ponga. Però, onorevoli colleghi, a me preme rilevare questo dato di fatto: che la Regione non può risolvere il problema delle strade con i mezzi del suo bilancio. Con la convenzione con la C.I.O.R., infatti, noi affrontiamo il problema della viabilità con i mezzi ordinari del bilancio della Regione Sarda. Che questi vengano ero-

II LEGISLATURA

CCCI SEDUTA

22 MARZO 1956

gati nel giro di un anno o di cinque o dieci anni, non muta assolutamente l'aspetto costituzionale del problema. Certo noi dobbiamo occuparci dell'aspetto più immediato del problema, cioè della viabilità minore, della viabilità comunale, provinciale, eccetera. Ma, allo stato attuale delle cose, non possiamo pensare di risolvere con i nostri mezzi il problema di nuove strade, se prima lo Stato non abbia fatto il suo dovere nei nostri riguardi. Questo mi pare sia il significato anche del richiamo che faceva il collega Lay, all'inizio del suo intervento, quando chiedeva alla Giunta che cosa ne è del Piano di rinascita. La Regione dovrà intervenire per potenziare la viabilità in Sardegna, ma per la parte che le sue modeste finanze, le sue modeste possibilità, possono consentire; anche lo Stato, anzi soprattutto lo Stato, deve essere impegnato in questo sforzo.

Mi pare che a questo proposito non vi sia, da parte degli amministratori attuali della Regione, nè una garanzia nè una prospettiva. Infatti, dopo aver così baldanzosamente dato alle stampe un progetto di legge, che è stato divulgato su tutti i giornali dell'Isola, e che chiedeva lo stanziamento di centinaia di miliardi — 250 miliardi, se non ricordo male —, la Giunta pare seguire una diversa politica. Oggi, riprendendo le affermazioni che erano state fatte dalla stampa, ci interessa sapere qual'è il nuovo atteggiamento della Giunta su quei 250 miliardi.

Mi perdonino i colleghi della maggioranza: io ritengo che il disegno di legge numero 83 serve non per richiamare l'attenzione dello Stato sul problema della viabilità in Sardegna, ma per esonerarlo dall'intervenire in questo settore, per togliere con esso — come suol dirsi — le castagne dal fuoco. Se io mal non ricordo, onorevole Gardu, una delle strade di cui lei ci ha parlato, quella che da Dolianova o da Sinnai dovrebbe portare a San Nicolò Gerrei e a Villasalto, era già compresa nei piani della Cassa per il Mezzogiorno, e per essa era già previsto il finanziamento. Non capisco perchè questa strada debba oggi figurare nei piani che la Regione presenta per la attuazione della convenzione con la C.I.O.R. Onorevoli colleghi, se la

C.I.O.R. ha da essere il surrogato di una seria politica di rinascita, noi non possiamo essere assolutamente d'accordo; non saremmo d'accordo neppure se le condizioni fossero migliori di quelle offerteci, che non sono assolutamente accettabili.

Il collega Castaldi, nel presentarci il disegno di legge numero 83, dopo le discussioni avvenute nella seconda Commissione, è ricorso ad affermazioni, per certi aspetti addirittura metafisiche. Io purtroppo non ho potuto partecipare alla discussione svoltasi in seno alla seconda Commissione, perchè mi trovavo in quei giorni nella Penisola, ma, per quel che ne so, gli argomenti che l'onorevole Castaldi ha portato per cercare di convincere l'opposizione della opportunità del provvedimento in esame mi pare non siano assolutamente da accogliere. Onorevole Castaldi, lei ha detto, in sostanza, che con la convenzione con la C.I.O.R. si risolve il problema della disoccupazione in attesa che comincino a fruttificare, fra quattro o cinque anni, i primi investimenti produttivi. Onorevole Castaldi, se questo fosse vero io sarei forse favorevole anche alla istituzione di un «carrozzone». La verità è però un'altra, onorevole Castaldi. Non è vero affatto che nel giro di quattro o cinque anni, attraverso la convenzione con la C.I.O.R., in Sardegna avremo una situazione modificata, con tante nuove fonti di lavoro da poter ridurre, se non estinguere, il fenomeno della disoccupazione.

Il problema dei lavori pubblici, in questi ultimi anni, è stato ampiamente discusso; si tratta di lavori produttivi? E', questo, un problema che è tornato d'attualità nel nostro Paese da quando è sorta quella grande organizzazione che è la Cassa per il Mezzogiorno. L'esperienza dimostra che i lavori pubblici, sì, sono salutari per risolvere alcuni problemi immediati relativi alla disoccupazione, ma i problemi di fondo sui quali la disoccupazione si impenna non si possono risolvere, se i lavori pubblici non si sviluppano in un quadro di grandi opere di rinnovamento e, direi, di modifica delle strutture economiche e sociali.

L'onorevole Castaldi ha parlato del peso, dell'influenza che le nuove fonti energetiche do-

vranno avere sul mercato della manodopera nel nostro Paese e persino del piano Vanoni che il suo partito non ha ancora neppure ufficialmente accettato. (*Interruzione del consigliere Castaldi*). Non mi risulta che ci sia stato un atto del suo partito favorevole alla realizzazione del piano Vanoni.

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Si sta realizzando, invece!

SANNA (P.S.I.). L'onorevole Gardu, nel suo intervento, ha detto che cosa si intenderebbe fare con i fondi che la C.I.O.R. darebbe alla Regione. Ha parlato, per esempio, di bacini di carenaggio. Ora si sa che i bacini di carenaggio, perchè possano funzionare, richiedono tutta una organizzazione e tutta una serie di impianti che la C.I.O.R. non farà. Io non sono contrario ai bacini di carenaggio, anzi mi fa piacere che a Cagliari, a La Maddalena, a Sant'Antioco, sorgano dei bacini di carenaggio. Ma non è solamente con i mezzi della C.I.O.R. che noi potremo far sorgere questi impianti industriali.

Ha parlato, l'onorevole Gardu, delle questioni relative alla costruzione di nuove strade. Io non capisco lo zelo della Regione nell'accollarsi determinati compiti che la Cassa per il Mezzogiorno aveva già assunto. Sarei dell'avviso, invece, che la Regione intraprendesse una seria opera per le strade provinciali, comunali o non classificate e per le quali in bilancio, quest'anno, abbiamo già uno stanziamento di un miliardo. Però, onorevole Gardu, se noi ci imbarchiamo nella convenzione con la C.I.O.R., nei prossimi anni non potremo affrontare neppure questo problema, perchè è chiaro che tutte le somme che noi impegniamo con la C.I.O.R. dovrebbero essere sottratte al bilancio della viabilità. (*Interruzioni*).

Detto questo, onorevoli colleghi, vediamo gli aspetti più salienti dell'operazione finanziaria che ci si propone. L'onorevole Castaldi afferma nella sua relazione che il Consiglio non può assumersi la responsabilità di respingere una delle poche occasioni che si offrono per attirare nell'Isola del capitale straniero. Ora io mi domando: i fondi che perverrebbero in Sardegna

con la convenzione con la C.I.O.R. sono veramente capitale straniero? In effetti, contro un esborso teorico della C.I.O.R. di otto miliardi e mezzo, vi è un esborso reale, nello stesso periodo di tempo, della Regione, di cinque miliardi 228 milioni 629.066. In pratica la C.I.O.R. spenderà molto meno degli otto miliardi e mezzo e la Regione dovrebbe ammortizzare otto miliardi e mezzo con gli interessi; il che, in pratica, significherebbe questo: che la Regione darebbe capitali alla C.I.O.R., la quale li ridarebbe alla Regione all'interesse del 4,50 per cento. Ecco la convenzione con la C.I.O.R. spiegata al volgo... (*interruzioni*).

ZUCCA (P.S.I.). E' indifendibile, questa legge!

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Lo vedremo!

SANNA (P.S.I.). Io, signor Presidente, se il mio intervento non susciterà altre interruzioni, credo mi avvierò facilmente, in pochi minuti, alla conclusione. Ho parlato, all'inizio del mio intervento, anche di alcune nostre preoccupazioni di carattere finanziario. Se si trattasse di un'altra operazione diversa da quella che oggi viene proposta, queste preoccupazioni sarebbero molto minori: si avrebbe per lo meno la sicurezza che il danaro della Regione verrebbe speso con i criteri che la Regione stessa riterrebbe più opportuni. Onorevole Castaldi, — mi scusi se mi riferisco sempre alla sua relazione, ma ora lo faccio unicamente per richiamare una contraddizione — nel consigliarci questa operazione finanziaria, lei giuoca — se così si può dire — sulla svalutazione. Lei afferma che le opere previste dal disegno di legge, attraverso l'impegno con la C.I.O.R., costerebbero meno di quanto verrebbero a costare tra dieci anni. Bella fiducia lei ispira ai risparmiatori italiani con questi argomenti, onorevole Castaldi! Oltre tutto noi non sappiamo che cosa accadrà effettivamente nei prossimi quattro o nei prossimi 10 anni.

Il bilancio si presenta, già alla fine di quest'anno, abbastanza «pesante»; alla fine del 1956 e per il 1957 noi avremo circa 900 milioni del

bilancio già immobilizzati in interessi passivi e in quote di ammortamento. Se stipuliamo la convenzione con la C.I.O.R. alla fine del '57 avremo, di soli interessi, un miliardo e 900 milioni, e immediatamente dopo, sino al 1960, due miliardi e mezzo. Questo significa che, per un lungo periodo, ci precludiamo ogni possibilità di contrarre altri mutui per settori veramente produttivi di più diretto interesse regionale. Si rischia, dunque, di pregiudicare seriamente le possibilità future del bilancio della Regione. Questo richiamo alla prudenza non dovrebbe venirvi proprio da noi, colleghi della maggioranza. Noi, in linea di massima, non siamo contrari acchè la Regione contragga dei mutui. Siamo però decisamente contrari acchè con operazioni sconsiderate si costituiscano dei «carozzoni».

In conclusione — come dicevo prima — noi non siamo contrari acchè la Regione contragga dei mutui; vogliamo però che li contragga con istituti che offrano delle serie garanzie e che

non pongano delle condizioni iugulatorie. Se proprio volete fare queste opere stradali e cantieristiche, colleghi della Giunta, chiedete il finanziamento dello Stato per due piani particolari. Voi dite che i progetti sono pronti. Mi pare, dunque, che per chiedere le somme per il loro finanziamento non dovrebbero sorgere eccessive difficoltà o eccessive lungaggini.

Queste sono le cose che io volevo dire, onorevoli colleghi. In questa situazione noi socialisti voteremo contro la convenzione con la C.I.O.R. (*Consensi a sinistra*).

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

La seduta è tolta alle ore 13.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1956