

CCCIII SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

VENERDÌ 23 MARZO 1956**Presidenza del Presidente CORRIAS****INDICE**

Assenze per più di cinque giorni	5693
Disegno di legge: «Finanziamento ed esecuzione di opere pubbliche in Sardegna - Convenzione con la C.I.O.R.», (83) (Continuazione della discussione):	
CAPUT	5693
SERRA	5693
PRESIDENTE	5693-5699-5706
CASTALDI, relatore	5695-5696-5699
ZUCCA	5698-5705
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	5701
CAMPUS	5703
MELIS	5703
COLIA	5704
MANCA	5706

Pag. Continuazione della 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 continuazione della discussione del disegno di legge: «Finanziamento ed esecuzione di opere pubbliche in Sardegna — Convenzione con la C.I.O.R.».

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

CAPUT (M.S.I.). Signor Presidente, colleghi del Consiglio, non sono abituato a parlare alle poltrone...

SERRA (D.C.). Ci sono dei consiglieri nei corridoi.

PRESIDENTE. Onorevole Serra, non posso certo obbligarli ad entrare in aula.

CAPUT (M.S.I.). Non occorre dire che noi saremmo lietissimi di dare la piena approvazione, preliminarmente, a qualunque operazione finanziaria che apparisse diretta a dare alla Sardegna un nuovo volto o anche soltanto a creare le premesse di quella rinascita che costituisce, almeno sino ad ora, il fine ultimo della Regione, e presentasse, nel contempo, garanzie di efficacia. Ci rendiamo conto, infatti, della «esigenza [cito la relazione della Giunta] di realizzare in Sardegna un vasto piano di ope-

La seduta è aperta alle ore 10 e 30.

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: Giua Angelo, settimana assenza.

II. LEGISLATURA

CCCIII SEDUTA

23 MARZO 1956

re, che rappresenti l'avvio per l'auspicata rinascita economica e sociale dell'Isola».

Comprendiamo che difficoltà di varia natura possono aver impedito alla Giunta di attuare, con la desiderata celerità, quelle opere che possono costituire le premesse dell'attuazione del Piano di rinascita. Comprendiamo anche, pur non essendo versati in tecnica finanziaria, col nostro modesto buon senso che il bilancio regionale non consente, per risolvere questa esigenza preliminare, di ricorrere al comune sistema del mutuo, perchè il bilancio stesso ne risulterebbe eccessivamente aggravato. Comprendiamo, infine, la necessità di ricorrere ad una soluzione di carattere eccezionale come quella di eseguire lavori a pagamento differito.

Ma, questa che ci viene proposta, è proprio un'operazione finanziaria? Almeno in parte, questa definizione, a mio parere, è da contestare. La C.I.O.R. dovrebbe attuare in quattro anni un piano di opere pubbliche, ma riceverebbe con le stesse modalità adottate in genere per un comunissimo appaltatore cinque miliardi e 150 milioni, in pagamento periodico proporzionale agli stati di avanzamento delle opere. Questo non è un piano di esecuzione di opere a pagamento differito; è un piano di esecuzione di opere a pagamento normale, con le comuni norme della legge sulla contabilità generale dello Stato, (capitolato generale dei lavori pubblici).

Dinanzi a queste constatazioni, io non posso che manifestare delle perplessità; si vedrà poi se queste perplessità potranno essere eliminate con dei chiarimenti. Dopo un esame dei chiarimenti che verranno forniti, comunque, noi decideremo se dare, sul disegno di legge numero 83, un voto favorevole o se assumere una posizione di astensione, o dare un voto contrario. Mi pare, in base alle considerazioni che dianzi svolgevo, di aver capito il significato della operazione che viene proposta al Consiglio: concessione del monopolio per gli appalti alla C.I.O.R., la quale dovrebbe eseguire il piano di opere in quattro anni ai prezzi delle analisi, senza subire, cioè, quelle riduzioni dei prezzi di piazza che sono sin troppo comuni, tanto da essere ormai, nei limiti normali, tenute in considerazione, nella stessa analisi dei prezzi, dal

Genio civile, dal Provveditorato alle opere pubbliche e da tutti gli organi appaltanti di opere pubbliche. Il pagamento alla C.I.O.R. sarebbe normale per cinque miliardi e 150 milioni e differito soltanto per quattro miliardi e qualche centinaio di milioni. Di conseguenza, signori del Consiglio, sulle somme che la Regione dovrebbe rimborsare nei primi quattro anni, (somme che, come ho detto, non verrebbero corrisposte con il sistema del pagamento differito), non si dovrebbero computare gli interessi. La C.I.O.R., infatti, nei primi quattro anni metterebbe in rotazione tutt'al più 500 milioni e il mancato godimento di interessi sarebbe compensato largamente dal privilegio del monopolio, dal lucro sulla differenza dei prezzi, dalla entità dell'affare. Si dovrebbero corrispondere, invece, degli interessi, dopo i primi quattro anni della convenzione, su quelle somme che la Regione dovrebbe effettivamente rimborsare col pagamento differito. Naturalmente, gli interessi su queste somme dovrebbero essere corrisposti solo però se la C.I.O.R. accettasse quei rischi e quelle riduzioni di prezzo alle quali non si sottrae l'appaltatore comune. Pertanto, l'operazione che oggi si propone, per me e per il mio Gruppo, appare viziata in partenza da chiare contraddizioni.

Un'altra perplessità in noi deriva dal tipo di calcoli che si fanno a proposito dell'ammortamento dei capitali. Secondo il piano di ammortamento previsto dal disegno di legge, la Regione dovrebbe sborsare in quattro annualità, nei bilanci del 1956, 1957, 1958, 1959, in totale 5.159.540.000 lire, per avere, alla fine dei quattro anni, opere per un complessivo costo di 8.536.000.000 di lire. Ho parlato di «costo» e non di valore effettivo, perchè le opere verrebbero eseguite a prezzi notevolmente ridotti. Oltretutto, nella somma di 8.536.000.000 di lire è computato anche l'utile dell'appaltatore. La Regione, in quattro anni, dovrebbe spendere 5.159.000.000 di lire per avere opere pubbliche che, se appaltate con i sistemi normali, potrebbero costare alla Regione non 8 miliardi e 536 milioni, ma almeno, *grosso modo*, questa stessa somma diminuita del 20 per cento, all'incirca sette miliardi. Vi pare giusto che l'Amministrazione

zione regionale, per avere delle opere superiori, come importo, di due miliardi rispetto a quelle che si potrebbe avere con l'appalto diretto da parte della Regione per 5 miliardi e 159 milioni, spenda, sia pure in dieci anni, col pagamento parzialmente differito, nove miliardi e mezzo? Questo, il problema. Di qui nascono le gravissime perplessità, che non mi pare si possano superare facilmente. Se poi si volessero considerare particolarmente rilevanti le esigenze sociali che sono in rapporto alla necessità di esecuzione di opere pubbliche e si volesse ritenere assolutamente necessario costruire opere per un importo superiore ai cinque miliardi e 159 milioni, (per sette miliardi, ad esempio) la Regione potrebbe ricorrere, per due miliardi ad un mutuo redimibile, poniamo, in quattro anni e spenderebbe sempre meno di quanto oggi si vuol spendere attraverso la convenzione con la C.I.O.R.

Sul bilancio sono stati fatti dei prelevamenti dalle giacenze di cassa per due miliardi. Ebbene, colleghi del Consiglio, dilazioniamo il rimborso di questi due miliardi e impieghiamo questa somma per consentire all'Amministrazione regionale di eseguire direttamente il piano di opere pubbliche che oggi si vuole affidare alla C.I.O.R. Il costo dell'operazione, per la Regione, sarebbe quasi nullo; si avrebbe solo la perdita di quel famoso interesse del 3,50 per cento — se non vado errato — che le giacenze di cassa fruttano. Vi dicevo, colleghi del Consiglio: io non sono un esperto di tecnica finanziaria e non so come le mie proposte possano essere tecnicamente impostate, ma ritengo che siano realizzabili.

Altre perplessità di notevole rilievo possono derivare da considerazioni, più che politiche, psicologiche, come quelle fatte opportunamente dal consigliere Puligheddu. Secondo la Giunta regionale, si dovrebbe ricorrere alla convenzione con la C.I.O.R., perchè notevoli difficoltà sono sorte e permangono in ordine all'attuazione dei piani particolari. Chi impedisce l'attuazione immediata dei piani particolari è il Governo che non concede i necessari finanziamenti: se così non fosse, non si porrebbe la necessità di ricorrere al piano di emergenza in

esame. Inoltre, come ha già avvertito il consigliere Puligheddu, dobbiamo evitare che il Governo centrale abbia un motivo di più per insistere nell'ingiustificata assurda politica che lo determina a non rispettare i suoi obblighi statutari di finanziamento dei piani particolari. Purtroppo oggi corriamo questo rischio; nè, a riprova del contrario, vale dire che il Presidente del Consiglio è sardo. Il Presidente del Consiglio è sardo, ma governa ormai da un anno e pare aver portato ad attuazione soltanto qualche cosa che era stata già deliberata da tempo...

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Infatti Alfredo Corrias si è dimesso perchè aveva ottenuto troppo!

CAPUT (M.S.I.). Gli uomini non dovrebbero contare, ma in effetti il potere è esercitato da uomini e quelli che compongono oggi il Governo centrale sono gli stessi che, mentre tutte le contrade d'Italia erano investite dal gelo che distruggeva ogni fonte di ricchezza, uccideva uomini e bestie, comprometteva anche i raccolti futuri, pensavano con disinvoltura ad aumentare i propri stipendi. Questi sono gli uomini del Governo! Ma, se prescindiamo dalla loro volontà e personalità, non possiamo non tener conto della conclamata situazione di impotenza del bilancio dello Stato, alla quale essi si appigliano per giustificare il mancato finanziamento dei piani particolari.

Finchè una ferita è aperta e sanguinante, si può ancora sperare nella solidarietà; ma quando si è rimarginata anche un poco la solidarietà può venir meno. E così, con l'attuazione del piano di emergenza che oggi viene proposto al Consiglio e che in certo modo potrebbe sanare alcune piaghe dell'Isola, si darebbe modo al Governo centrale di non tener conto, chissà per quanto tempo, dei doveri che impone la cosiddetta solidarietà nazionale.

Altre perplessità, di diversa natura, derivano anche dal testo di certe strane norme della convenzione. Signori, io capisco che un ente finanziario, quando concede un mutuo rilevante (nel nostro caso 10 miliardi) destinato all'ese-

cuzione di opere pubbliche, pretenda di esercitare poteri di controllo sull'impiego dei fondi mutuati, perchè il modo d'impiego può già fornire una garanzia reale. Ma quando non di un mutuante si tratta, ma di un appaltatore, signori consiglieri, vi sembra opportuno l'articolo 4 della convenzione, nel quale si dice che «la progettazione delle opere programmate sarà effettuata di massima dalla Regione» e che, allo scopo di rendere più efficace la collaborazione tra la Regione e la C.I.O.R., è consentito a quest'ultima di prendere visione delle progettazioni prima che queste siano sottoposte all'approvazione degli organi competenti? Perchè l'appaltatore che deve essere pagato per l'esecuzione delle opere e per le modalità di esecuzione delle opere deve pretendere di intervenire nella formazione di progetti, di intervenire, cioè, sui prezzi e sui compensi che dall'esecuzione delle opere dovrà ritrarre?

CASTALDI (D.C.), *relatore*. I prezzi sono fissati in partenza!

CAPUT (M.S.I.). Caro Castaldi, i prezzi sono fissati in partenza, ma il computo metrico è ancora da fare, perchè i progetti sono ancora da fare, e tu sai benissimo, o dovresti sapere, che una stessa opera si può eseguire in diversi modi e con materiali di diverso prezzo. Se così non fosse, per quale ragione non astratta la C.I.O.R. pretenderebbe di intervenire sulla formazione dei progetti? E' forse la C.I.O.R. un istituto mutuante che può pretendere garanzie sull'esatto impiego delle somme mutate? No; la C.I.O.R., in effetti, è un'impresa appaltatrice e dovrebbe, pertanto, esercitare i poteri previsti dall'articolo 10 della convenzione, cioè proporre ai progetti già approvati le varianti che siano consigliate da esigenze tecniche.

Il capitolato generale dei lavori pubblici, al quale si richiama la convenzione, regola in modo chiaro i rapporti tra appaltatore e appaltante. Non comprendo, pertanto, la ragione dell'ultimo capoverso dell'articolo 4 della convenzione, che dice: «I progetti approvati dagli organi competenti diventeranno esecutivi per la C.I.O.R. entro 60 giorni dal ricevimento della

loro comunicazione. Qualora la C.I.O.R. avesse obiezioni da sollevare alla loro accettazione...». Di che genere di obiezioni può trattarsi? Non certo di obiezioni tecniche, perchè non ne può sollevare fino a quando non scende sul terreno della esecuzione del progetto. Di che natura, dunque, potrebbero essere le obiezioni? Voi, signori della Giunta, tengo a dichiararvelo, certamente non avete voluto e non volete che attraverso la operazione C.I.O.R. si crei un «carrozzone». Comunque, dovete impedire che vi siano le possibilità per la creazione di un «carrozzone».

Io riuscirei a comprendere l'utilità della operazione C.I.O.R., se questa non comportasse il pagamento di interessi. Mi associo ai rilievi del collega Puligheddu a proposito dei certificati di credito che dovrebbero essere emessi dalla Regione, su richiesta della C.I.O.R., in base agli stati di avanzamento dei lavori. Ancora una volta sono costretto a chiedere dei chiarimenti alla Giunta. A che cosa dovrebbero servire i certificati di credito, oltre che a stabilire la data di decorrenza degli interessi? A mio parere — lo dico chiaramente — essi dovrebbero servire a mettere la C.I.O.R., attraverso operazioni bancarie di sconto, in condizioni di non impiegare propri capitali per la esecuzione dei lavori. Nè mi pare che i certificati di credito possano servire a contabilizzare gli stati di avanzamento dei lavori ai fini di una liquidazione; la convenzione, infatti, prevede, dopo quattro anni, il regolamento della contabilità, cioè l'accertamento del prezzo delle opere eseguite, degli incassi di acconti della C.I.O.R. e l'accertamento preciso delle somme che la Regione dovrebbe versare alla C.I.O.R. fino al decimo anno.

Non posso che associarmi ai rilievi del collega Puligheddu sull'entità degli stati di avanzamento. Secondo la convenzione, i certificati di credito dovrebbero essere emessi in base agli stati di avanzamento ogni qual volta 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. Io trovo giusto che, anzichè di 100, si parli di 500 milioni, come propone un

II LEGISLATURA

CCCI SEDUTA

23 MARZO 1956

emendamento Castaldi, ma non posso fermarmi qui. Debbo rilevare ancora, infatti, che se sulle somme che la Regione dovrebbe rimborsare alla C.I.O.R. dopo quattro anni dalla stipulazione della convenzione è previsto un tasso di interesse modesto (4,50 per cento), si deve tener conto, signori della Giunta, colleghi del Consiglio, che non è prevista alcuna riduzione sui prezzi dei materiali stabiliti dalle analisi così come si deve tener conto del fatto che cinque miliardi e 150 milioni dovrebbero essere versati alla C.I.O.R. senza la modalità del pagamento differito. Tenuto conto di quest'ultima considerazione, si dovrebbe chiedere alla C.I.O.R. di accontentarsi soltanto del 4,50 per cento di interesse e di non pretendere il sette per cento sulle spese generali. I casi sono infatti due: o la C.I.O.R. è una impresa appaltatrice, ed allora non deve pretendere alcun interesse sulle somme anticipate, o è una società finanziaria che concede dei mutui, ed allora, se può pretendere degli interessi sulle somme mutuate, non può pretendere alcun interesse sulle spese generali.

Vi sono ancora, signori del Consiglio, altre perplessità. Pur non tenendo conto di alcune voci che, da un po' di tempo in qua, circolano con una certa insistenza, tenendo presente soltanto il testo della convenzione, può porsi un interrogativo: una volta concesso alla C.I.O.R. il monopolio della esecuzione delle opere pubbliche, chi dovrebbe provvedere a questa esecuzione, la C.I.O.R. od altri imprenditori? Se si tiene conto che nelle relazioni che accompagnano il disegno di legge numero 83 si fa richiamo alla attrezzatura ed alle capacità di questa impresa, si deve pensare che i lavori dovrebbero essere eseguiti dalla C.I.O.R. con i propri mezzi, direttamente. Ma allora, che valore ha la norma per cui la Regione può dar luogo alla risoluzione della convenzione quando la concessione venga ceduta ad altri anche parzialmente senza preventiva autorizzazione della Regione? In effetti sussiste la possibilità che, da parte della C.I.O.R., vengano avanzate richieste di autorizzazione per subappaltare i lavori.

Signori del Consiglio, parliamo in modo chiaro. La C.I.O.R. direttamente non eseguirà nean-

che un ponte. La C.I.O.R., in realtà, ha già iniziato trattative per servirsi di imprese subappaltatrici, e la Giunta, pressata dalla esigenza della rapida esecuzione delle opere, così come imporranno i bisogni della popolazione sarda e la situazione politica, non potrà negare la autorizzazione ai subappalti. La C.I.O.R., dunque, se la convenzione verrà approvata, si troverà nella stessa identica situazione morale del bagarino, il quale, per il solo disturbo di alzarsi dal letto alle cinque del mattino e di recarsi al mercato all'ingrosso delle uova e della verdura, realizza, col passare le merci dal produttore al dettagliante, un aggio del cinque, del 10 e persino del 15 per cento e tutto il resto della giornata impiega a giocare a carte nelle bettole o a divertirsi nelle case chiuse, che sono ancora aperte a Cagliari. In questa stessa identica situazione morale si porrà la C.I.O.R.; per il semplice fatto di concedere in subappalto la esecuzione delle opere, la C.I.O.R. potrà assicurarsi un utile del 20 o del 25 o del 30 per cento sulle somme stanziare dalla Regione.

Signori della Giunta, esiste oggi la possibilità che, attraverso la convenzione con la C.I.O.R., si addivenga alla costituzione di un «carrozzone». Voi avete il dovere di eliminare dalla coscienza di ogni consigliere il dubbio che questo si possa verificare. Noi consiglieri vogliamo informare il nostro giudizio alla ponderazione, all'esame coscienzioso ed approfondito di tutti gli aspetti dei provvedimenti che voi sottoponetate alla nostra approvazione.

Affermano i sostenitori del disegno di legge in esame che la convenzione con la C.I.O.R. dà la certezza alla Regione di ritrarre degli utili in virtù della svalutazione della moneta. Certo, vi è oggi la prospettiva di un aumento della inflazione monetaria e la Regione potrebbe veramente effettuare il rimborso delle somme anticipate dalla C.I.O.R. con moneta svalutata del 5, del 10, del 15 per cento. Ma, praticamente, se si fa una esatta valutazione dei pagamenti annuali proporzionali agli stati di avanzamento dei lavori che la Regione per quattro anni dovrà eseguire, si può agevolmente concludere che i rischi relativi alla svalutazio-

ne monetaria per la C.I.O.R. sono molto relativi.

La relazione della Giunta al disegno di legge è del gennaio 1955; le analisi dei prezzi, dunque, sono state eseguite prima di questa data. Che cosa succederà quando avverranno modificazioni rilevanti sui prezzi dell'appalto? Sorgeranno contestazioni; e la Commissione arbitrale, che è prevista nella convenzione, le dovrà risolvere; ma non ci sarà Commissione arbitrale animata da senso di giustizia, che non potrà non riconoscere all'appaltatore la maggiorazione dei prezzi derivata dalla svalutazione della moneta, perchè qualunque clausola contraria a questo principio sarebbe nulla in quanto contrastante coi principi fondamentali del diritto e coi principi dell'ordine pubblico.

Sulla scelta delle opere da eseguire, che la Regione non ha fatto, ma che si propone di fare e, in particolare, sui criteri che, per questa scelta, la Regione si propone di accogliere, io non avrei nulla da osservare. Si tratta, senza dubbio, di criteri onesti, dato che si vuole eseguire una proporzionale ripartizione delle opere da eseguire in relazione ai bisogni delle diverse province, dato che si vogliono costruire nuove strade proprio nei luoghi e nelle zone dove più pressante è la esigenza di nuove vie di comunicazione e riparare quelle esistenti per adattarle alle esigenze del traffico moderno. Non mi pare, però, sensato affermare che con due miliardi e mezzo si dovranno costruire due bacini di carenaggio. Dio volesse che con due miliardi e mezzo si potesse costruire un grande bacino di carenaggio che potesse sopperire alle esigenze del traffico internazionale del porto di Cagliari, e un altro modesto bacino di carenaggio a La Maddalena!

Non è giusto illudersi, colleghi del Consiglio. Oltretutto, mostrando di seguire quel famoso criterio degli investimenti produttivi di cui si parla nella relazione della Commissione, si arriva a conclusioni contraddittorie esivole sprecare un miliardo per la costruzione di un bacino di carenaggio a Cagliari pur sapendo che tale bacino per «produrre» dovrà attendere tempi migliori.

Con la costruzione delle opere previste dal

disegno di legge in esame, senza dubbio, si avrà l'impiego di manodopera disoccupata. Ma anche a questo proposito sorgono delle perplessità. Non c'è nessuno qui tra noi, colleghi del Consiglio, che non guardi con angoscia alla disoccupazione che imperversa in Sardegna e non c'è nessuno di noi che non desideri trovare a qualunque costo mezzi di lavoro e di reddito per i lavoratori bisognosi della Sardegna. Ma voi, colleghi della Giunta, volete impedire l'impiego delle macchine, voi volete sopprimere il progresso. Come potrete dire alla C.I.O.R. di impiegare esclusivamente manodopera? Se direte questo, dimostrerete, sì, d'essere animati da un senso d'umanità che vi farà onore, ma andrete contro una delle più elementari regole economiche, contro la più chiara realtà. Tra l'altro si può verificare che, avendo calcolato i prezzi sulla base di una esecuzione delle opere col solo impiego di manodopera, la C.I.O.R., invece, provveda alla esecuzione delle opere con mezzi meccanici, realizzando utili ancora più alti di quelli previsti.

Signori del Consiglio, io potrei anche continuare; non lo ritengo, però, nè necessario nè opportuno, e concludo senza perorazioni. Io ed i colleghi del mio Gruppo attendiamo ancora chiarimenti da parte della Giunta. Badate, colleghi della Giunta, non discutiamo — l'ho già detto, ma forse è opportuno ripeterlo — l'assoluta onestà dei vostri propositi e l'aderenza dei vostri programmi alle esigenze generali della situazione sarda. Noi attendiamo che voi ci dia-
te chiarimenti, dilucidazioni, spiegazioni tali da eliminare le nostre perplessità. Se queste dilucidazioni ci darete, noi ne prenderemo onestamente atto e voteremo a favore del disegno di legge numero 83; se non ce le darete, ci regoleremo diversamente, con la convinzione di contribuire a difendere gli interessi della Sardegna. (*Consensi*).

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

ZUCCA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, io cercherò di essere breve e sereno anche se nell'esaminare il disegno di leg-

II LEGISLATURA

CCIII SEDUTA

23 MARZO 1956

ge in discussione sorgono spontanee le parole grosse. Tra parentesi devo rilevare che, per la prima volta dalla costituzione della Regione, fa da relatore ad un disegno di legge un consigliere che — se non vado errato — non ha partecipato ai lavori di Commissione. Evidentemente si tratta di un collega che si è voluto assumere l'incarico di eliminare l'imbarazzo di altri consiglieri dimostrandosi pervaso di carità cristiana.

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Come fa a dire che il relatore non ha seguito i lavori di Commissione?

ZUCCA (P.S.I.). Lei non ha partecipato alle sedute della Commissione!

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Non è vero!

ZUCCA (P.S.I.). Ha partecipato solo all'ultima riunione per assumere l'incarico di relatore, evidentemente.

CASTALDI (D.C.), *relatore*. Non è vero!

ZUCCA (P.S.I.). E' venuto al momento di votare e di assumere l'incarico di relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Castaldi, la prego di non interrompere. Onorevole Zucca, la prego di evitare il dialogo e di parlare rivolto al banco della Presidenza.

ZUCCA (P.S.I.). Come dicevo all'inizio, vorrei fare brevi osservazioni, soprattutto di carattere politico. Onorevoli colleghi, viviamo in un periodo in cui il Consiglio regionale e la Giunta dovrebbero essere portati a rivendicare dallo Stato e dal Governo centrale ciò che alla Regione spetta in virtù dello Statuto autonomistico, soprattutto i piani particolari già da tempo presentati e non ancora finanziati e tanto meno iniziati, in particolare il piano per la viabilità, di cui si parla da mesi. Di questo piano ebbe a parlare il collega Campus nel suo discorso tenuto in occasione della discussione dell'ultimo bilancio, affermando che la Commissione per il Piano di rinascita (di cui egli è

autorevole Presidente) stava studiando, per la soluzione dei problemi della viabilità, un piano, appunto, che avrebbe dovuto comportare una richiesta allo Stato di parecchie decine di miliardi.

La soluzione di questi problemi, secondo il parere, per me esatto, della Commissione per il Piano di rinascita dovrebbe costituire la premessa per un maggiore sviluppo della nostra economia. Giorni or sono, abbiamo saputo dai giornali di un colloquio (uno dei 77.000 colloqui) tra il Presidente della Giunta e il Presidente del Consiglio dei Ministri proprio in riferimento al piano per la viabilità. Dovremmo, dunque, essere sul punto di ottenere dei forti finanziamenti dallo Stato per dare inizio all'attuazione, sia pure a stralci, di quel famoso, benedetto e sempre fantomatico Piano di rinascita. Ebbene, proprio quando il Consiglio unanime dovrebbe, d'accordo con la Giunta, dirigere tutti i suoi sforzi alla realizzazione del Piano di rinascita, viene presentato un disegno di legge che, in pratica, tende a costruire a spese della Regione un certo numero di chilometri di strade. Ma, onorevoli colleghi, è proprio opportuno, nel momento in cui si spera di ottenere finanziamenti da parte dello Stato, spendere somme notevoli sui magri bilanci regionali dei prossimi anni per costruire delle strade, sia pure importanti, sia pure utili?

Questo è un importante aspetto politico del problema in discussione ed io, come già hanno fatto altri colleghi, non posso non rilevarlo. Diversi, indubbiamente, sarebbero i miei apprezzamenti, se sul disegno di legge in esame esistesse un accordo tra la Regione e lo Stato e i 10 miliardi previsti come spesa venissero considerati come il contributo regionale per la realizzazione delle opere pubbliche (per un ammontare di 100 miliardi) incluse nei piani particolari o nel primo inizio del Piano di rinascita. Questo, però, non risulta dalla convenzione. E le affermazioni dell'onorevole Covacovich, che non mi risulta essere nè Presidente della Giunta nè Presidente del Consiglio dei Ministri, rimangono del tutto platoniche. Non risulta da documenti, o da dichiarazioni di persone autorevoli, che lo Stato sia disposto ad integrare i fon-

II LEGISLATURA

CCCI SEDUTA

23 MARZO 1956

di stanziati dalla Regione per il disegno di legge numero 83 fino a raggiungere la cifra di 100 miliardi. Sino ad ora risulta che con i 10 miliardi previsti come spesa, la Regione si impantanerebbe in debiti per costruire delle opere pubbliche senza alcun contributo da parte dello Stato.

La Giunta, in origine, considerava il disegno di legge in esame inquadrato in una serie di rivendicazioni per cui avrebbe potuto chiedere dei fondi allo Stato. Io non voglio, dunque, muovere delle critiche a chi propose il disegno di legge, perchè — come ho detto — questo, in origine, si inquadrava in una determinata politica di rivendicazione nei confronti dello Stato. Ma oggi, onorevoli colleghi, è passato oltre un anno da quella data. I piani particolari per i quali si batteva la vecchia Giunta e per i quali penso si batta anche questa Giunta non sono stati ancora realizzati. Dunque, se una giustificazione in origine esisteva per uno sforzo finanziario della Regione, oggi questo sforzo non è più possibile perchè lo Stato non ha tenuto fede agli impegni che aveva assunto, sia pure in forma molto evasiva, permettendo che la Regione tenesse conto nel suo bilancio di alcuni piani particolari per una spesa di otto miliardi.

Questo andava rilevato, onorevoli colleghi, per precisare la nostra posizione. Noi non ci rifiutiamo di pensare che anche la Regione debba fare uno sforzo per la rinascita dell'Isola; pensiamo però che i fondi stanziati dalla Regione debbano essere integrati dallo Stato. Ora i piani particolari sono passati a far parte dei residui attivi; neanche col bilancio dello Stato del 1955-1956 hanno potuto ottenere il finanziamento. Certo, sono stati presi degli impegni da parte del Presidente della Giunta e sono state fatte delle promesse dal Governo, ma ancora non si è ottenuto nulla di concreto. Le clamorose dimissioni del Presidente della Giunta Corrias, che sono state determinate proprio dal mancato finanziamento da parte dello Stato dei piani particolari, stanno ad indicare, onorevoli colleghi, che uno sforzo finanziario della Regione per la realizzazione della rinascita dell'Isola non può concepirsi come uno sforzo autonomo, così come si pretende oggi.

Quanto ho detto vale per precisare la posizione politica del mio Gruppo nei confronti del disegno di legge in discussione. Del piano per la viabilità che oggi ci viene proposto, praticamente, nulla sappiamo, se non le cose che ci sono state dette dagli Assessori Stara e Gardu. Non si tratta, certo, di un piano organico, onorevole Gardu. Costruire una strada a Villacidro o a Domusnovas può essere utile, così come può essere utile costruire strade nel Gerrei o ad Ardara, ma ciò non mi pare possa rientrare in un piano organico, onorevole Gardu. Se domani il collega Campus ci dicesse, assieme al Presidente della Giunta, che vi sono disponibili 100 miliardi dello Stato, da ottenere in dieci anni, per il piano della viabilità, niente vieterebbe alla Regione di contribuire col 10 o col 20 per cento della spesa. Ma i finanziamenti regionali previsti dal disegno di legge in esame, come ho già detto, non sono il complemento di finanziamenti dello Stato, ma servono proprio ad ovviare al mancato finanziamento delle opere da parte dello Stato. Questa è la situazione, onorevoli colleghi. Le giustificate ragioni politiche che potevano in origine stare alla base del disegno di legge numero 83, dunque, vengono a mancare. Anzi, oggi vi sono ragioni politiche valide che consigliano di non approvare questo disegno di legge. Ragioni di opportunità politica vogliono oggi che la Regione non si impegni, sul suo magro bilancio, a sostituirsi allo Stato nella costruzione di quelle opere che, essendo, come è stato detto, la premessa per la rinascita dell'Isola, non possono che essere viste alla luce delle disposizioni dell'articolo 13 del nostro Statuto. Un vasto piano di opere pubbliche come quello previsto dalla convenzione con la C.I.O.R., dunque, non solo deve essere concordato fra Stato e Regione, ma deve essere eseguito, prevalentemente, a spese dello Stato.

Onorevoli colleghi, ecco la nostra posizione ben chiara: qualunque progetto di legge che aiuti ed accompagni le rivendicazioni di carattere autonomistico avrà il nostro appoggio; ma il disegno di legge numero 83 non si pone nel quadro delle rivendicazioni autonomistiche, ma vale a far sì, come diceva poco fa il collega Caput, che lo Stato, che già in questi anni ha di-

mostrato la sua indifferenza, se non la sua avversione ai nostri bisogni, sia autorizzato a trarsi ancora di più indietro, dato che la Regione, sia pure col suo magro bilancio, intende sostituirsi ad esso nell'esecuzione di opere pubbliche. Data la situazione, davvero non capirei se oggi la posizione del nostro Presidente della Giunta, che si pronunciò, a suo tempo, in una riunione della Giunta, contro il disegno di legge numero 83 (come risulta dai verbali) fosse diversa. La primitiva posizione del Presidente della Giunta, a mio parere, dovrebbe essere rafforzata. Infatti, a parte il fatto che la convenzione con la C.I.O.R. è lungi dall'essere tecnicamente perfetta, l'attuale momento politico non è il più opportuno per addossare alla Regione una spesa di svariati miliardi. Una Regione che non ha i fondi sufficienti per concedere dei contributi agli agricoltori, una Regione che non riesce, col suo bilancio, a far fronte ai suoi impegni statutarî, oggi intende spendere 10 miliardi per opere che dovrebbero essere a prevalente carico dello Stato! Questo mi pare sufficiente perchè tutti i colleghi che, come noi, avvertono la necessità di rivendicare l'attuazione del Piano di rinascita così com'è previsto dallo Statuto speciale siano del parere di accantonare, almeno provvisoriamente, il disegno di legge numero 83. Quando lo Stato avrà dimostrato di tener concretamente fede agli impegni che derivano dallo Statuto speciale, allora la Regione potrà anche contrarre un mutuo per concorrere al finanziamento di un vasto piano di opere pubbliche.

Non c'è progresso senza strade, senza una buona viabilità; ma non è detto, onorevole Gardu, che le strade creino automaticamente il progresso. Vi sono delle zone nella nostra Isola, dove le strade esistono... (*Interruzioni*)... dove esistono anche strade asfaltate, eppure tali zone non si mostrano particolarmente progredite. Le parlerò di una zona che probabilmente lei non conosce, onorevole Gardu. Per questa zona, non si può dire che le strade siano ancora del tutto sufficienti, comunque sono abbastanza sviluppate: la Marmilla, che il collega Floris conosce bene. Eppure la miseria della Marmilla è a tutti nota, onorevoli colleghi,

così come è nota la arretratezza della sua agricoltura. Nella Marmilla la costruzione delle strade non ha portato il progresso: la disoccupazione impera, la situazione economica è tutt'altro che buona. Non si può credere, onorevole Gardu, che basti costruire una strada da Domusnovas a Villacidro per rivoluzionare l'economia della zona. Non basta.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Io ho detto semplicemente che le strade sarebbero state utili.

ZUCCA (P.S.I.). Onorevole Gardu, non la sto accusando di aver affermato il contrario. Voglio soltanto sostenere che il problema della viabilità non va visto di per sè solo, ma inquadrato in un piano organico di rinascita; e che la soluzione del problema della viabilità deve essere accompagnata da una serie di trasformazioni dell'agricoltura. Le strade sono necessarie, onorevoli colleghi, ma non facciamoci delle illusioni: se la Commissione per il Piano di rinascita pensasse di attuare un piano per la viabilità, ma di fermarsi a questo per 10 anni, farebbe un grosso errore. E penso che il collega Campus e gli altri autorevoli membri di quella Commissione, anch'essi, pensino ad un piano di viabilità da inquadrarsi in un'ampia trasformazione dell'economia agricola e industriale della Sardegna. Solo così, le strade sarebbero veramente utili, chè altrimenti servirebbero soltanto — se così si può dire — al trasporto della miseria e dei disoccupati.

Il piano che si vorrebbe attuare attraverso la convenzione con la C.I.O.R., a mio parere, visto sotto il profilo politico, non è utile; esso porterebbe soltanto allo spreco di 10 miliardi. Sotto il profilo sociale, (e ne ha parlato già il collega Caput) c'è da porsi questo interrogativo: è da credere veramente che spendendo 10 miliardi per la costruzione di nuove strade si possa dare un grande contributo per la soluzione del problema della disoccupazione? Onorevole Gardu, ella che è Assessore, dovrebbe sapere che oggi i mezzi meccanici sostituiscono in gran parte l'opera dell'uomo. A Decimomannu — per esempio — per la attuazione di opere di

canalizzazione per le quali si spendono dei miliardi, vengono impiegate pochissime unità lavorative: quattro grosse macchine, guidate da pochi operai, fanno dei lavori per i quali, in altri tempi, sarebbero occorsi numerosissimi lavoratori. Così a Decimomannu la disoccupazione non è diminuita in questi ultimi anni; semmai è aumentata proprio per la presenza di mezzi meccanici. Intendiamoci: come diceva il collega Caput, sarebbe assurdo stabilire nella convenzione con la C.I.O.R. che si debba dare la prevalenza al lavoro manuale anzichè alla utilizzazione dei mezzi meccanici, laddove questa è possibile ed economicamente utile. Chi ha il coraggio di sostenere questa tesi?

Non ritengo, come dicevo, che l'attuazione dei lavori previsti dalla convenzione con la C.I.O.R. possa dare un importante contributo alla soluzione del problema della disoccupazione. Certo, ogniquale volta si spende si dà del lavoro; ma i lavori previsti dalla convenzione con la C.I.O.R. non sono tali da incidere in modo rilevante sulla situazione disoccupativa dell'Isola. Sia sotto il profilo politico, che sotto quello economico e sociale, dunque, non mi pare si possa affermare, soprattutto se si tengono presenti le esigenze del bilancio della Regione, che la spesa prevista dal disegno di legge numero 83 sia utile. Su questo disegno di legge, onorevole Caput, non bisogna nutrire soltanto delle perplessità; occorre dimostrare una decisa avversione. Ella, onorevole Caput, — se così può dire — ha ucciso con le sue argomentazioni questo disegno di legge.

L'avversione scaturisce anche da considerazioni di carattere finanziario. Sarò molto breve nell'affrontare questo aspetto del problema, tanto più che altri colleghi ne hanno già parlato. La operazione C.I.O.R., sotto il profilo finanziario appare dannosa. Obiettivamente, qualunque sia la volontà dei proponenti o di coloro che oggi lo sostengono, il disegno di legge numero 83 si risolve in un grave danno finanziario per la Regione; lo ha già dimostrato il collega Caput. Non è vero forse che in quattro anni la Regione dovrebbe spendere cinque miliardi e 159 milioni? Non è vero forse che l'ammontare della spesa per le opere, (che è a cari-

co della Regione, non della C.I.O.R., la quale avrà il suo tornaconto), è di otto miliardi e 536 milioni? Non è vero forse che tra il costo delle opere teoricamente eseguite in quattro anni dalla C.I.O.R. e la spesa globale della Regione c'è una differenza di tre miliardi e 367 milioni, onorevoli colleghi? Pur ammettendo che la C.I.O.R. non potesse risparmiare sugli appalti, così come accade ad ogni imprenditore, dunque, guadagnerebbe sempre tre miliardi e 367 milioni.

Onorevoli colleghi, qual'è in pratica il valore di questa grande operazione finanziaria? Essa vale a far sì che alcune strade siano costruite con tre anni di anticipo, onorevole Gardu; a questo si riduce. Basterebbe che la Regione continuasse per sette anni il suo sforzo di un miliardo e 300 milioni l'anno, così come dovrebbe fare per i primi quattro anni dalla convenzione, che verrebbe costruita, con soli tre anni di ritardo, ma con grandi risparmi ottenuti attraverso le aste pubbliche, la stessa mole di opere previste dalla convenzione C.I.O.R. Per avere la costruzione delle strade con tre anni di anticipo, si dovrebbero regalare alcuni miliardi ad una società che nessuno conosce! Gli azionisti della C.I.O.R., evidentemente, se intendono investire i loro capitali in Sardegna, contano di realizzare dei profitti superiori a quelli che potrebbero realizzare in Olanda o nell'Indonesia, dove i capitali olandesi ancora predominano. Tra l'altro i capitali di cui la C.I.O.R. dovrebbe disporre in Sardegna sono ben esigui, perchè, — l'ha dimostrato il collega Caput —, per poter costruire le opere previste dalla convenzione, dato il sistema dei certificati di credito basati sugli stati di avanzamento dei lavori, sarebbe sufficiente un credito in banca di poche centinaia di milioni. Senza disporre di capitali, dunque, la C.I.O.R. sia con una esecuzione diretta, in regime di monopolio, delle opere, sia con appalti attraverso gare pubbliche e quindi con notevoli riduzioni, realizzerebbe forti utili.

Come dicevo, non delle perplessità bisogna avere, ma occorre manifestare, per motivi di carattere politico, economico, sociale e, direi, per motivi di onestà, una decisa avversione al

disegno di legge in esame. Nessuno di noi, onorevoli colleghi, può ritenersi autorizzato a far spendere alla Regione due miliardi in più per opere che ne valgono molti in meno. Ecco perchè il nostro Gruppo, sempre pronto ad appoggiare qualunque Giunta per qualunque rivendicazione di carattere autonomistico, non può che essere contro il disegno di legge numero 83, che tende ad affidare alla Regione la esecuzione delle opere che dovrebbero essere a premiente carico dello Stato. (*Consensi a sinistra*).

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

CAMPUS (D.C.). Onorevoli colleghi, ho udito dai precedenti oratori dire cose ora esatte, ora meno esatte; ed è normale che questo accada quando si discutono problemi di natura tecnico-finanziaria. Sennonchè il collega Zucca ha spostato la discussione dal piano tecnico-finanziario su quello politico; ed ha fatto bene. Dirò di più: concordo su moltissime delle affermazioni del collega onorevole Zucca, mentre proprio non posso concordare, se non in minima parte, sugli accenni di natura tecnico-finanziaria fatti da taluni oratori. Oltretutto ho sentito delle affermazioni che a me non paiono tecnicamente rispondenti alla realtà. Ma a me pare che un esame dei problemi tecnico-finanziari connessi al disegno di legge in esame, se vuole essere veramente fruttuoso e, come suol dirsi, costruttivo non possa avvenire durante la discussione generale, ma nel corso della discussione degli articoli.

Non prenderò in esame, poichè mi pare inutile ed inopportuno, le obiezioni di carattere tecnico-finanziario; lo farà forse il relatore. Non posso trascurare, invece, di prendere in esame la impostazione politica che il collega Zucca ha voluto dare al problema in esame, formulando una pregiudiziale che dovrebbe avere un carattere preclusivo; tant'è che la seconda parte del suo discorso non aveva che il valore di una subordinata. Dice il collega Zucca che il disegno di legge numero 83, per lo meno in questo momento particolare, non dovrebbe essere preso in esame. Si tratterebbe, infatti, di un

momento, ed ha ragione, in cui tutti gli sforzi della Giunta e del Consiglio regionale dovrebbero essere diretti ad ottenere dal Governo centrale, non la attuazione, ma l'inizio, per lo meno, della attuazione del Piano di rinascita, di quel piano che rappresenta un diritto costituzionale della Sardegna. Sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Zucca. Direi anzi che la necessità di dirigere tutti gli sforzi verso il Piano di rinascita c'è sempre stata, e che adesso ciò è divenuto ancora più attuale per avvenimenti e situazioni che è inutile illustrare.

MELIS (P.S.d'A.). Quali? Siamo proprio curiosi di sentire qualcosa da lei.

CAMPUS (D.C.). Che cosa vuol sapere, onorevole collega? Mi chiarisca il suo pensiero.

MELIS (P.S.d'A.). Quali sono le ragioni per cui oggi il Piano di rinascita è di maggiore attualità.

CAMPUS (D.C.). Io ho detto che consento con ciò che ha detto il collega Zucca; se lei non lo ha sentito ha perduto molto perchè l'onorevole Zucca parla in modo molto garbato.

Dicevo che il momento attuale, secondo la opinione corrente e secondo il pensiero del collega Zucca che io condivido, è particolarmente opportuno per dire che si deve uscire dal periodo rettorico, per entrare nel periodo delle opere concrete. Secondo l'onorevole Zucca, se il Consiglio approvasse il disegno di legge in esame, se la Regione assumesse impegni che, invece, spettano allo Stato, se la Regione si dimostrasse pronta a spendere le sue magre risorse sostituendosi allo Stato inadempiente, si rafforzerebbe la decisione del Governo centrale di non muovere mai un dito, di non stanziare mai dei fondi a favore della Sardegna. Sempre secondo il collega Zucca, dunque, con l'approvazione del disegno di legge numero 83 si danneggerebbe tutta la impostazione del programma di rivendicazioni autonomistiche e statutarie. Se le cose stessero esattamente così, se si volesse richiedere oggi alla Regione Sarda, al suo magrissimo bilancio, di assumere l'onere di

costruire, sia pure con una rateazione annuale di oltre un miliardo, strade per 10 miliardi, io direi che proprio non è il momento. Ma, ripeto, fortunatamente, a quanto almeno io ne so, le cose non stanno così.

Il collega Zucca ha accennato ad un piano generale di viabilità, ad un piano che non sia a sè stante (ed è esatissimo), ma che sia da inquadrare in un programma d'opere per altri settori, ad un piano che dovrebbe essere il presupposto di iniziative di ampio respiro. E' esatto che costruire soltanto delle strade può essere pressochè inutile. Si otterrebbe soltanto il risultato di dar del lavoro a qualche centinaio o a qualche migliaio di disoccupati, (si ricordi che le macchine vanno man mano sostituendo l'uomo), ma sarebbe soltanto un palliativo assolutamente temporaneo ai fini della soluzione del problema della disoccupazione. Le strade, diceva il collega Zucca, molto spesso agli effetti di uno sviluppo economico non servono a niente. Ed anche questo in gran parte è vero: era vero soprattutto in altri tempi, quando la strada era concepita, in modo completamente diverso da quanto si fa oggi, come la via più breve per congiungere due centri.

Oggi però le strade si considerano da un punto di vista totalmente diverso. Il piano generale di viabilità, che la Commissione per la rinascita ha affrontato, è improntato a criteri totalmente diversi. La lunghezza del percorso non interessa e non interessa, relativamente si intende, nemmeno il costo dell'opera. Interessata, invece, che il tracciato delle strade attraversi zone nelle quali si possa risvegliare la produzione, zone destinate, particolarmente per la natura dei terreni, allo sviluppo agricolo; interessa, in definitiva, che le strade favoriscano lo sviluppo produttivo dell'economia. Queste furono le istruzioni date ai tecnici che approntarono i progetti di massima, e questo è indicato nella loro relazione. Posso dire di più: non soltanto il tecnico stabiliva il tracciato, ma contemporaneamente il perito agrario stabiliva quali fossero i terreni che meglio si sarebbero prestati ad una valorizzazione attraverso la costruzione delle strade. Oggi non si può dunque affermare che costruire delle strade può essere inutile: le strade, se costruite su un trac-

ciato studiato razionalmente ai fini della valorizzazione dei terreni, sono certamente utili, semprechè successivamente seguano ad esse altre opere. Se una nuova strada attraverserà un altipiano fino ad oggi inaccessibile, occorrerà, su quell'altipiano, eseguire opere di trasformazione agraria; si avrà così un processo completo ed organico di valorizzazione economica.

Ma, prescindendo da queste considerazioni, è importante vedere se la Regione deve o no accollarsi l'onere del piccolo stralcio del piano di viabilità che si vuole attuare attraverso la convenzione con la C.I.O.R. Per un esame di questo genere occorre prendere le mosse dal piano della viabilità di cui io ho altra volta avuto modo di parlare e di cui posso parlare anche oggi. Il piano per la viabilità elaborato dalla Commissione per la rinascita è molto vasto e prevede, o almeno si ritiene preveda, tutte quelle strade che possono avere un valore economico, agricolo soprattutto, o turistico. Si tratta di un piano talmente ampio che implicherebbe, se attuato al completo, una spesa di oltre 60 miliardi. E se non si vuole essere dei sognatori, ma si vuol vivere nella realtà, è facile comprendere che oggi potremmo strillare come aquile spennate, potremmo insorgere e scrivere gli articoli più veementi e pronunziare i discorsi più roventi, ma ottenere dal bilancio dello Stato, nelle condizioni attuali, dopo l'attuazione della legge delega, 60 miliardi in contanti per la costruzione di strade in Sardegna, sarebbe una utopia.

COLIA (P.S.I.). Si potrebbero ottenere cinque miliardi l'anno.

CAMPUS (D.C.). Non credo di parlare una lingua diversa dalla sua, egregio collega. Ho detto che il solo chiedere allo Stato di stanziare immediatamente 60 miliardi sarebbe una utopia; non sarebbe una utopia, invece, chiedere lo stanziamento rateale della stessa somma. Ed è proprio questo che intendo dire. Ad un dato momento, infatti, si è prospettata l'opportunità di approntare uno stralcio del piano per la viabilità per un ammontare di 10-12 miliardi. Per questo stralcio di piano sono state scel-

te le strade la cui costruzione è più urgente e più importante dal punto di vista economico. La scelta, comunque, non è impegnativa dato che la Commissione per la rinascita ha soltanto il potere di fare studi e proposte; l'accoglimento e l'attuazione delle proposte spettano alla Regione e allo Stato.

La Commissione per la rinascita, una volta elaborato lo stralcio del piano di cui parlavo, non si è più preoccupata del destino di questo. Io, come consigliere regionale, ho cercato di seguire il cammino che lo stralcio del piano ha percorso. Intendiamoci, le mie dichiarazioni non hanno alcun carattere di ufficialità; comunque, credo di poter sapere che il disegno di legge in esame non debba essere finanziato dalla Regione; credo di poter sapere che proprio con questo stralcio del piano per la viabilità si inizia l'attuazione concreta del Piano di rinascita. Si parla di concorso della Regione, di sacrificio della Regione; e si dice che la Regione farebbe volentieri un sacrificio — questo affermava il collega Zucca — ove lo Stato partecipasse anche lui finanziariamente.

ZUCCA (P.S.I.). E per primo.

CAMPUS (D.C.). Esatto. Io però non sono d'accordo col collega Zucca. Io dico che tutte le spese dovrebbero gravare sullo Stato. Nell'articolo 13 dello Statuto non è assolutamente detto che lo Stato deve dare soltanto un contributo per il Piano di rinascita, che deve essere attuato interamente a spese dello Stato. La Regione ha altri compiti; dovrà ad esempio contribuire alla attuazione dei piani particolari. I fondi che la Regione ha a disposizione sono tanto esigui che, come voi comprendete, onorevoli colleghi, non possono essere impiegati per il Piano di rinascita.

Il Piano di rinascita deve affrontare i problemi centrali, i problemi economici, strategici, i grossi problemi, ma non certamente tutte quelle opere minute che sono pur necessarie per la Sardegna. Si tratta di un piano che deve battere solamente le vie maestre della evoluzione economica della Sardegna e deve essere finanziato interamente dallo Stato. Naturalmente si

deve tener conto delle possibilità finanziarie dello Stato, che impediscono di stanziare subito tutti i fondi necessari — ed è per questo che si chiedono piani stralcio —, ma si deve pensare ad una attuazione del Piano di rinascita con una gradualità di stanziamenti piuttosto rapida e con degli interventi piuttosto consistenti. Ora, secondo le notizie in mio possesso, lo Stato assumerebbe l'impegno di finanziare al completo il piano di viabilità. Non solo: dalle notizie in mio possesso risulta anche che si va preparando con un certo ritmo febbrile non soltanto il piano della viabilità, ma si agisce contemporaneamente per affrontare piani stralcio in altri settori economici, tenendo sempre presente che le strade sono la premessa necessaria di tutta una serie di opere. (*Interruzioni dai settori comunista e socialista*). Con queste notizie, egregi colleghi delle sinistre, io credevo di farvi piacere. Forse mi sono sbagliato. Evidentemente le buone notizie non vi piacciono; abbiamo gusti diversi. (*Interruzioni*).

Lo stralcio del piano per la viabilità è già pronto. Sarà approvato? Non lo sappiamo. Andrà bene o andrà male? Se ne dovrà discutere col Governo centrale. Intanto ci si appresta, finite lunghissime discussioni, a impostare, strettamente collegato a quello per la viabilità, un piano per le navi traghetto, anche questo a carico dello Stato. Ieri si è svolta a Roma una importante riunione alla quale ha partecipato il fiore dei nostri tecnici per approntare al più presto uno stralcio del piano di rinnovamento agrario, o, per essere più esatti, uno stralcio di piano riguardante la irrigazione. Al di là delle zone dove già si opera e si agisce per l'irrigazione delle zone del Flumendosa, del Campidano e delle rive destra e sinistra del Tirso, per le quali le opere sono già state appaltate o saranno appaltate a giorni, si pone il problema di individuare quali siano le altre zone in Sardegna che, per la natura dei terreni e per la disponibilità di acque, si prestano alle coltivazioni irrigue, con la indicazione delle opere da compiersi e del costo delle opere stesse e del reddito che ci si ripropone di ottenere ad operazione finita. A questo proposito, le prime indagini hanno già consentito di individuare, sparse in tut-

ta la Sardegna, delle zone passibili di irrigazione per oltre 60.000 ettari. Credo che entro il mese di maggio il piano potrà essere pronto e si potranno ottenere i finanziamenti.

Un altro settore nel quale la Commissione per la rinascita sta lavorando di buon grado e con celerità è quello della industrializzazione. A questo proposito non posso, ovviamente, fare delle indiscrezioni. Voglio però assicurare che le realizzazioni si vedranno così rapidamente, entro così breve termine, che le notizie che oggi posso fornire appariranno del tutto sproporzionate alla entità dei lavori. Già all'orizzonte si prospetta la rapida realizzazione di taluna di quelle opere, colleghi delle sinistre, che voi spesso invocate.

MANCA (P.C.I.). E l'A.L.A.S.?

CAMPUS (D.C.). Io sto parlando dell'avvenire, non del passato. Non ho certo la responsabilità di quello che avviene all'A.L.A.S. Fra qualche tempo... (*Interruzioni*). Ma, santo Iddio, è proprio decisamente brutto, è proprio decisamente spiacevole quello che io sto dicendo?

PRESIDENTE. Onorevoli consiglieri, vi prego di non interrompere l'oratore.

CAMPUS (D.C.). Colleghi delle sinistre, uno di quei grossi stabilimenti che vi piacciono tanto, nell'ambiente minerario, legati a trasformazioni del minerale, là dove gli operai si addensano, là dove la propaganda è facile, sta proprio per essere realizzato. Nel corso della prossima campagna elettorale potrete gridare sulle piazze che io ho ciarlato a vuoto. Vedremo se ne avrete la possibilità!

Quando si sommano tutte le realizzazioni di cui oggi ho parlato, comincia a profilarsi un intervento dello Stato per l'attuazione del Piano di rinascita non completamente trascurabile. Certo, questo intervento non soddisferà tutte le nostre aspirazioni, onorevoli colleghi, ma, intanto, si può dire che, per cominciare, non va mica male, soprattutto se si pensa che sino a qualche mese fa, in tema di Piano di rinascita, non avevamo avuto che vaghe promesse da una parte e fierissime proteste dall'altra.

A proposito del disegno di legge in esame voglio sin d'ora, prima che si passi alla discussione degli articoli, avanzare una proposta. Sostiene il collega Zucca che il disegno di legge non deve essere approvato se il suo peso deve cadere sulle finanze regionali. Ha ragione. Ma io mi guardo bene dal chiedere al collega Zucca che egli giuri sulle sue parole. Io credo alle sue affermazioni. Penso, pertanto, che attraverso opportuni emendamenti si possano introdurre, nel corpo del disegno di legge e della convenzione, delle clausole per cui gli oneri finanziari ricadano, ratealmente, sullo Stato. Si potrebbe condizionare l'esecuzione della convenzione ad un impegno dello Stato; se lo Stato non pagherà non pagherà neppure la Regione. In questo caso gli errori tecnico-finanziari della convenzione non ricadrebbero, se vi fossero, sulle finanze regionali. Ciò non toglie però che la convenzione con la C.I.O.R. non debba essere vista con molta attenzione, perchè bisogna presentare allo Stato uno strumento sul quale non si possano appuntare delle critiche.

Sono fermamente convinto che le opere per la rinascita della Sardegna debbano essere eseguite col sistema del pagamento differito. Non si potrà, infatti, mai avere a disposizione la intera somma occorrente per attuare il Piano. Io sono però dell'avviso (e questo lo dissi già un anno fa, nel corso di una riunione della Commissione finanze) che per la esecuzione dei lavori si debbano indire delle gare fra le imprese che intendono accettare il sistema del pagamento differito. Si dovrà dire se ciascuno stato di avanzamento dovrà essere pagato in cinque, sei, dieci annualità a decorrere dal momento della fine delle opere. Si eviteranno così sospetti di frode. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio continueranno alle ore 17 di oggi.

La seduta è tolta alle ore 12 e 30.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1956