

CCCIV SEDUTA

(POMERIDIANA)

VENERDÌ 23 MARZO 1956

Presidenza del Vicepresidente ASQUER

INDICE

Disegno di legge: «Finanziamento ed esecuzione di opere pubbliche in Sardegna - Convenzione con la C.I.O.R.». (83) (Continuazione della discussione):

DESSANAY	Pag. 5709
GARDU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	5710-5711-5713
CASU	5711
MELIS	5711-5715
CHERCHI	5711
COVACIVICH	5713-5714-5715
FILIGHEDDU	5713
ZUCCA	5716

La seduta è aperta alle ore 17 e 20.

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

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 Dessanay. Ne ha facoltà.

DESSANAY (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, nonostante l'aula sia vuota, intendo ugualmente svolgere il mio intervento; non foss'altro perchè mi preme che quanto andrò dicendo rimanga agli atti del Consiglio.

La discussione sul disegno di legge numero 83 ha assunto due aspetti fondamentali: uno di carattere politico, l'altro di carattere strettamente finanziario. Io non ritengo sia ancora opportuno trarre le conclusioni della discussione; forse c'è ancora qualcosa da dire, specialmente se si approfondisce l'aspetto politico che, in verità, ha assunto notevole evidenza soltanto stamattina a seguito soprattutto dell'intervento dell'onorevole Campus in cordiale polemica con l'onorevole Zucca. In realtà, le considerazioni politiche fatte stamane dall'onorevole Campus trovano riscontro nel testo del disegno di legge in esame. Da questo, infatti, non appare che la convenzione con la C.I.O.R. segni l'inizio dell'attuazione del Piano di rinascita economica e sociale della Sardegna, quale è previsto dall'articolo 13 del nostro Statuto. Ma, ammettiamo pure che il disegno di legge lasci aperta questa possibilità, specialmente se verranno presentati quegli opportuni emendamenti ai quali ha accennato l'onorevole Campus stamattina; rimane sempre da notare che quando il disegno di legge fu concepito, quando cioè furono presi i primi accordi con la C.I.O.R., nessuno credo abbia sospettato che si intendesse in qualche modo riferirsi al Piano di rinascita.

Prima che parlasse l'onorevole Campus, da un altro oratore della sua stessa parte politica è stato detto che il disegno di legge numero 83 non al Piano di rinascita si può legare, ma all'articolo 8 dello Statuto speciale, cioè ai piani particolari. «Non si può e non si deve ritenere che la convenzione con la C.I.O.R. sia — ha detto l'onorevole Covacovich — un surrogato del Piano di rinascita».

Ci troviamo, dunque, in questa situazione: nello stesso Gruppo di maggioranza c'è chi lega il disegno di legge in esame al Piano di rinascita e chi lo lega, invece, ai piani particolari. Non solo: abbiamo avuto preliminari dichiarazioni da parte di due Assessori, dell'Assessore Stara e dell'Assessore Gardu, ma questi, concordemente, non hanno accennato nè all'articolo 13, nè all'articolo 8 dello Statuto speciale.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Ci siamo limitati a rispondere a quesiti posti dalla Commissione. Non abbiamo affrontato la questione nel merito.

DESSANAY (P.C.I.). Lo capisco; però non si trattava di entrare nel merito della questione, ma, più semplicemente, di dare una qualifica al disegno di legge in esame, di dire che cosa realmente esso vuol significare.

L'onorevole Gardu ha detto che con questo disegno di legge si tende alla esecuzione di determinate opere. Se veramente il disegno di legge fosse stato inteso come provvedimento legato in qualche modo al Piano di rinascita, tanto l'Assessore Gardu, quanto l'Assessore Stara e il Presidente della Regione non avrebbero avuto niente in contrario a dichiararlo apertamente, in modo da dare un orientamento al Consiglio per la discussione in corso. Di conseguenza, onorevoli colleghi, non possiamo pensare altro che questo: che l'onorevole Campus sia intervenuto a gettare lo scompiglio nella discussione, lanciando un sasso nelle acque, non per renderle più chiare, ma per intorbidarle con il fango del fondo. Così, ad un certo punto, noi non abbiamo compreso più niente. Nessuno di noi, io credo, può dire onestamente di avere ora, dopo il discorso dell'onorevole Campus, idee

chiare sulla convenzione con la C.I.O.R. e sul piano per la viabilità.

In seno al Gruppo di maggioranza si prospettano addirittura quattro tesi diverse: quella dell'onorevole Campus, quella dell'onorevole Covacovich, quella degli attuali Assessori, e quella dei primi proponenti del disegno di legge. Comunque, poichè l'onorevole Campus ha parlato per ultimo, orientando la discussione in un senso nuovo, dobbiamo seguire la traccia che egli ci ha fornito. Secondo l'onorevole Campus, sarebbe una utopia pensare che lo Stato intenda attuare il Piano di rinascita mediante stanziamenti abbastanza consistenti. Come si dovrebbe procedere, secondo l'onorevole Campus? E' presto detto. Poichè lo Stato non intende risolvere il problema del Piano di rinascita così come lascerebbe prevedere l'articolo 13 dello Statuto, cioè approntando un piano e attuandolo nella sua interezza; poichè lo Stato non intende intervenire con massicci interventi, l'onorevole Campus, da uomo furbo quale è, pensa si debba aggirare l'ostacolo. In effetti l'onorevole Campus ha suggerito di aggirare l'ostacolo impostando il Piano generale e organico relativo all'articolo 13 dello Statuto, ma diviso in settori, dei quali, per ingannare lo Stato, dovrebbe essere scelto uno per volta. Ma come si fa oggi a giudicare della bontà della scelta? Come fa il Consiglio a scegliere un settore, se ignora totalmente la realtà, sia pure grafica, del Piano di rinascita economica e sociale della Sardegna? Noi, onorevoli colleghi, dovremmo fare una scelta al buio, e discutere di cose che non conosciamo, di cui non sappiamo assolutamente nulla. Conosciamo forse noi il Piano della rinascita? Abbiamo forse portato il nostro contributo alla sua elaborazione?

L'onorevole Campus dà per ammesso che noi conosciamo il Piano di rinascita, tant'è che ci suggerisce l'opportunità di scegliere, come primo settore sul quale operare, quello della viabilità. Io mi domando ancora: perchè dobbiamo scegliere il settore della viabilità? Si potrebbe discutere se sia più opportuno scegliere il settore della viabilità o quello delle trasformazioni fondiari, o quello dell'industrializzazione, o qualche altro ancora.

CASU (P.S.d'A.). Ma allora non si tratterebbe di un piano organico!

DESSANAY (P.C.I.). Giustissimo, onorevole Casu. Ma nella mente dell'onorevole Campus vi è già un piano organico; questa organicità, però, si compone di settori diversi, fra i quali l'onorevole Campus suggerisce di scegliere per primo quello della viabilità. L'onorevole Campus, evidentemente, è padrone della situazione. Egli possiede il Verbo!

MELIS (P.S.d'A.). Egli è il cugino!

DESSANAY (P.C.I.). Oggi non si può misconoscere che il Consiglio non è preparato ad esaminare la opportunità di seguire il suggerimento dell'onorevole Campus. Ma ciò non pare essere importante. L'onorevole Campus, addirittura, ci informa che il piano per la viabilità comporterà una spesa complessiva, all'incirca, di 60 miliardi. E sostiene che sarebbe una utopia credere che lo Stato possa stanziare in una volta l'intera somma. Ecco però che l'onorevole Campus tenta ancora di aggirare l'ostacolo e propone che sul piano per la viabilità si operi uno stralcio. Dal Piano di rinascita, dunque, si dovrebbe stralciare il piano per la viabilità; sul piano della viabilità, poi, si dovrebbe operare un altro stralcio. Ma quale dovrebbe essere quest'ultimo stralcio? Chi dovrebbe operare la scelta? Certo non il Consiglio, che non conosce nè il Piano di rinascita nè il piano per la viabilità. E poichè il Consiglio non è preparato ad operare la scelta, questa dovrebbe essere fatta dall'onorevole Campus, decidendo quali strade debbano essere eseguite per prime.

L'onorevole Campus tranquillamente, con una serenità olimpica, dice di conoscere il piano per la viabilità e di poter quindi, con cognizione di causa, suggerire quali opere dovrebbero essere eseguite col primo stralcio.

CHERCHI (P.C.I.). Ma l'onorevole Campus è un amministratore esperto!

DESSANAY (P.C.I.). Ma non basta. L'onorevole Campus afferma che per la costruzione delle strade che si appalesano più urgenti oc-

corrono 14 miliardi, e che questa somma sarebbe ancora troppo grossa. Si prospetta così l'opportunità di un terzo stralcio. Si dovrebbe eseguire un complesso di opere per un ammontare di otto miliardi, 543 milioni e 400.000 lire, cioè per l'importo previsto dal disegno di legge numero 83. Così, in definitiva, lo stralcio del Piano di rinascita proposto dall'onorevole Campus viene a coincidere col piano da attuare attraverso la convenzione con la C.I.O.R. A noi, onorevoli colleghi, non rimane che ringraziare il cavaliere di gran croce Giuseppe Pietro Verci...

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. Chi?

DESSANAY (P.C.I.). Come, non lo conosce? Non ci rimane che ringraziare il cavaliere Giuseppe Pietro Verci e il dottor Alfred Effer (nome esotico) per averci offerto l'occasione di comprendere finalmente in che modo sia possibile dare pratica attuazione all'articolo 13 dello Statuto speciale, per averci fatto trovare, finalmente, il bandolo sottile della arruffata matassa che inutilmente fino ad oggi ci siamo affaticati a dipanare. Finalmente comprendiamo come si fa a trovare il modo di realizzare il Piano per la rinascita economica e sociale della Sardegna!

Io vorrei ricordare all'onorevole Campus che il Consiglio non è stato oggi chiamato a discutere il Piano economico e sociale di rinascita, ma una operazione finanziaria che la Regione intende condurre con una Società italo-olandese. E' una situazione ben strana, questa! Si chiede l'approvazione di una convenzione con una Società che nessuno conosce, con una Società che si dice abbia la possibilità di finanziare chissà quali e quante opere pubbliche e il cui capitale finanziario versato è di appena 10 milioni di lire. Questa Società, confidando su una nostra pretesa ignoranza in questioni finanziarie, con un capitale di soli 10 milioni pretende di eseguire opere per 10 miliardi, come risulta dall'articolo 2 del disegno di legge in esame.

Sarebbe stato opportuno, prima di affrontare la discussione, conoscere vita e miracoli della C.I.O.R., per sapere quali garanzie effettive questa Società offre. Invece, questo non è stato

II LEGISLATURA

CCCIV SEDUTA

23 MARZO 1956

possibile. E, per di più, dopo l'intervento di stamane dell'onorevole Campus, la discussione si è spostata. Ora, onorevoli colleghi, non si sa più a chi credere, se all'onorevole Campus, o agli Assessori Gardu e Stara, o all'onorevole Covacovich.

Stamane l'onorevole Campus ha affermato che il disegno di legge numero 83 va visto sotto l'aspetto politico e sotto l'aspetto finanziario. Io mi aspettavo, dunque, che dopo la sua disamina di carattere politico passasse ad argomentazioni di carattere finanziario, soprattutto per controbattere quanto, in precedenza, era stato affermato dall'onorevole Caput. Debo confessare d'essere rimasto deluso. Tutto ciò che mi è stato dato di sapere è che il Piano di rinascita dovrebbe essere portato ad attuazione col sistema del pagamento differito. Ma è giusta questa impostazione? A me pare che, anziché pensare ad un vero e proprio organico inserimento del disegno di legge in esame nel Piano di rinascita, si sia percorsa a un di presso la strada opposta e si sia pensato di adattare il Piano alle esigenze del disegno di legge in esame!

Noi comunisti, pur essendo sempre favorevoli ad un esame serio della questione della rinascita della Sardegna, non vogliamo che un esame di questa questione venga introdotto, così come stamane è accaduto, alla fine di una discussione d'altro genere, senza dare la possibilità di condurre una disamina seria e documentata. Soprattutto non possiamo accettare il fatto che sia una Società italo-olandese ad attuare, senza che noi si sappia qualcosa di preciso, una parte del Piano di rinascita. Il Consiglio regionale deve essere posto nelle condizioni di poter giudicare con cognizione di causa. La C.I.O.R. non può essere l'oggetto di un rito per iniziati. Non debbono esistere soltanto pochi sacerdoti iniziati ai misteri delle Società italo-straniere, pochi sacerdoti in possesso del filo necessario per percorrere oscuri labirinti.

Il Consiglio non può evitare di chiedere per quale ragione si debba contrarre un mutuo con la C.I.O.R., se è vero che lo Stato è disposto a finanziare il piano regionale per la viabilità. Il Consiglio, infatti, non può non vedere con stupore il fatto che, mentre da un lato si sostiene che

il nostro bilancio è molto povero e non può disporre di 10 miliardi e che è necessario contrarre un mutuo con una Società italo-straniera, dall'altro si afferma che quei 10 miliardi verranno concessi dallo Stato. Se lo Stato è disposto a finanziare il piano per la viabilità (che verrebbe a far parte, secondo l'onorevole Campus, del Piano di rinascita) che bisogno c'è di rivolgersi alla C.I.O.R., tanto più se si sa che questa Società vuol condurre una speculazione?

Forse si potrebbe pensare che anche lo Stato, per finanziare il nostro piano, debba contrarre un mutuo. In questo caso tutto diventerebbe ancor più complicato, e sarebbe intempestivo affrontare oggi la discussione di una questione così intricata. Ma se lo Stato avesse veramente bisogno della C.I.O.R., sarebbe veramente utile il sistema del cosiddetto pagamento differito? A questa domanda l'onorevole Campus non ha dato risposta, mentre è proprio su questa questione che si deve basare l'esame del disegno di legge numero 83.

Poiché nessuno ancora ne ha dimostrato la infondatezza, rimangono valide tutte le osservazioni a carattere finanziario che sono state fatte sulla convenzione con la C.I.O.R. In verità, si tratta di una convenzione di tipo particolare, che non si basa, come è stato scritto su «L'Unione Sarda» oggi, su una semplice operazione di mutuo. Se si trattasse di una semplice operazione di mutuo, noi non avremmo niente da eccepire, saremmo d'accordo anche sul tasso di interesse proposto. Se la C.I.O.R. dovesse concedere 10 miliardi in mutuo alla Regione e la Regione questi 10 miliardi spendesse in opere pubbliche, noi non ci opporremmo. Ma la realtà è un'altra. In effetti, non è la Regione che chiede miliardi alla C.I.O.R., è la C.I.O.R. che chiede miliardi alla Regione. Come ha ben detto stamattina l'onorevole Caput, alla C.I.O.R. bastano anche poche decine di milioni per dare inizio alla costruzione delle opere pubbliche previste dalla convenzione per poi disporre dei titoli di credito necessari per completare le opere.

Non si tratta dunque di una operazione di mutuo. Si tratta, piuttosto, di un tentativo della C.I.O.R. di sottrarre al libero appalto e di

accaparrare per sè, con una legge regionale, una certa quantità di opere pubbliche della Regione Sarda, che, secondo calcoli fatti onestamente da un professore di matematica finanziaria, avrebbero il valore di sei miliardi di lire e che per la Regione comporterebbero una spesa di ben dieci miliardi. Secondo questi calcoli, la C.I.O.R. ricaverebbe un utile di quattro miliardi. Per di più, come è stato già rilevato, l'operazione a pagamento differito riguarderebbe soltanto sei miliardi.

Onorevoli colleghi, ci troviamo dinanzi ad una convenzione che fa gli interessi della C.I.O.R., ma certamente non fa gli interessi della Regione. Come ho già detto, per poter comprendere chiaramente il significato della convenzione con la C.I.O.R. mi son dovuto rivolgere ad un amico che insegna matematica finanziaria. Tuttavia, io son del parere che alcuni aspetti finanziari della convenzione si possano cogliere anche senza interpellare degli esperti. Non voglio, con questo, ripetere gli argomenti dei colleghi che mi hanno preceduto. Voglio solo ribadire le conclusioni di carattere finanziario cui si è giunti nella discussione.

Innanzitutto non conosciamo il programma dei lavori, anche se l'onorevole Gardu ha fatto, a questo proposito, qualche anticipazione a carattere puramente indicativo. L'onorevole Campus ha parlato esclusivamente di strade, mentre l'onorevole Gardu, in precedenza, oltrechè di strade ha parlato di bacini di carenaggio. A chi si deve credere? D'altro canto, è risultato chiaro dalla discussione che la C.I.O.R. può intervenire anche sulle progettazioni, come ha rilevato l'onorevole Caput. Dice l'articolo 4 della convenzione: «La progettazione delle opere programmate sarà effettuata di massima dalla Regione. Allo scopo di rendere più efficace la collaborazione fra 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». Onorevole Covacivich, per quale motivo la C.I.O.R. vuol prendere visione dei progetti prima che essi siano sottoposti all'approvazione degli organi competenti?

COVACIVICH (D.C.). Qualunque impresa lo fa.

DESSANAY (P.C.I.). Ma dirò di più: l'articolo 4 continua...

COVACIVICH (D.C.). La convenzione è stata preparata da chi avete considerato come un dio...

DESSANAY (P.C.I.). A quali argomenti è costretto a ricorrere, onorevole Covacivich!

L'articolo 4 dice: «La Regione può incaricare la C.I.O.R. della redazione di eventuali progetti».

COVACIVICH (D.C.). «Può»!

FILIGHEDDU (D.C.). Si tratta di una facoltà della Regione.

GARDU (D.C.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo*. La convenzione deve essere ancora discussa!

DESSANAY (P.C.I.). L'onorevole Covacivich non si è accorto nemmeno che la convenzione dà la possibilità alla C.I.O.R. di finire i lavori non in quattro, ma in dieci anni. L'articolo 7, infatti, per i casi di inadempienza circa la esecuzione dei lavori commina penalità eccessivamente lievi. Per le opere pubbliche dello Stato e della Regione i ritardi nella esecuzione avvengono (tanto che il caseggiato scolastico di Gavoi, che doveva essere terminato in due anni, a quattro anni dall'inizio è ancora al primo lotto): perchè non dovrebbe avvenire lo stesso per la C.I.O.R.?

COVACIVICH (D.C.). Ma la Regione non paga, se i lavori non vanno avanti.

DESSANAY (P.C.I.). Per ogni giorno di ritardo, la C.I.O.R. è tenuta al pagamento di lire 10.000. Moltiplicando 365 per 10.000, si ottengono 3.650.000. Per un anno di ritardo nella esecuzione dei lavori, la C.I.O.R. dovrebbe dunque pagare una penalità di 3.650.000 lire; per

II LEGISLATURA

CCCIV SEDUTA

23 MARZO 1956

sei anni di ritardo, 21.900.000 lire. L'articolo 7 dovrebbe essere modificato. La penalità dovrebbe per lo meno essere di 50.000 lire per ogni giorno di ritardo.

COVACIVICH (D.C.). Questi sono i frutti della filosofia applicata alla finanza!

DESSANAY (P.C.I.). Caro Covacivich, chi mi ha fornito questi dati...

COVACIVICH (D.C.). Un economista progressista?

DESSANAY (P.C.I.). ...è un matematico che appartiene ad un partito politico reazionario. Si tratta però di un uomo onesto, e poichè insegna matematica finanziaria...

COVACIVICH (D.C.). Dammi le prove di quanto affermi: nome e cognome del professore e i conti fatti.

DESSANAY (P.C.I.). Caro Covacivich, non ti posso accontentare.

COVACIVICH (D.C.). E' una panzana!

DESSANAY (P.C.I.). No, Covacivich, non è una panzana. Io ho con me tutti i calcoli; ma mi rendo conto che si tratta di calcoli che tu non capiresti e della cui esattezza non saresti in grado di giudicare. Non mi provocare, dunque... (*Interruzioni*).

E' stato dimostrato che, per la determinazione dei prezzi dei materiali, mentre per la convenzione vale la media dei prezzi ufficiali al minuto ridotta del 10 per cento, col sistema delle aste si verrebbe ad ottenere il 30 per cento, e forse anche il 40 per cento di riduzione. In questa situazione, la C.I.O.R. potrebbe concedere i lavori ad altre imprese guadagnandosi il 30 per cento. In più la C.I.O.R. — lo ha dimostrato l'onorevole Caput — guadagna il 7 per cento per le spese generali. Questi sono dati inconfutabili. Non occorre essere professori di matematica finanziaria per capire queste cose.

Onorevoli colleghi, se tutti riteniamo che la convenzione con la C.I.O.R. obiettivamente (non

dico soggettivamente, e l'onorevole Covacivich non sempre mostra di capire la differenza) non è onesta...

COVACIVICH (D.C.). Te ne do atto.

DESSANAY (P.C.I.). Io intendo dire che il disegno di legge numero 83, prescindendo dalle intenzioni di chi lo ha redatto, è nei riguardi della Regione una sorta di truffa. Di conseguenza, io mi domando se l'idea di costruire nuove strade non sia stata suggerita alla Regione dalla C.I.O.R. Perchè non si è pensato a contrarre un mutuo regolare, magari ad un tasso di interesse superiore al 4,50 per cento? Perchè non si è pensato a proporre al Consiglio un disegno di legge per autorizzare la Regione a stipulare una convenzione non con la C.I.O.R., ma con qualunque Società in grado di offrire buone condizioni? Forse non esiste in Sardegna una Società che sia in grado di accettare questa convenzione?

COVACIVICH (D.C.). Trovala tu!

DESSANAY (P.C.I.). Tutte le imprese d'appalto esistenti in Sardegna sono in grado di accettare la convenzione. Perchè queste imprese non sono state interpellate prima di approntare il disegno di legge? Questo non è stato fatto neanche dopo che un funzionario della Regione aveva sconsigliato di stipulare la convenzione con la C.I.O.R. Abbiamo richiesto alla Giunta di dare ai consiglieri regionali una copia della relazione di quel funzionario. La nostra richiesta, però, non è stata accolta; e la discussione del disegno di legge numero 83 si va esaurendo senza che il Consiglio abbia la possibilità di esaminare quella relazione. C'è qualche cosa in quella relazione che il Consiglio non può conoscere? Contiene, quella relazione, qualche proposta che pone in imbarazzo la Giunta? Forse che la nuova convenzione ha migliorato la precedente? Io non sono di questo parere. La nuova convenzione ha modificato il tasso di interesse portandolo al 4,50 per cento e rendendolo composto; in più ha stabilito che le quote di ammortamento comprensivo degli interessi vengano pagate po-

sticipate; le altre modifiche sono soltanto formali. Rimane, pertanto valido quanto aveva affermato quel famoso funzionario quando si pensava ad approvare la prima convenzione...

COVACIVICH (D.C.). Esagerato!

DESSANAY (P.C.I.)... a meno che non vi sia la possibilità di dichiarare che la sua relazione non esiste o non è mai esistita.

A mio parere, non si può sostenere la tesi secondo la quale il disegno di legge numero 83 vale ad attuare uno stralcio del Piano di rinascita. L'emendamento Campus, secondo taluni, è giuridicamente improponibile; non si comprende, infatti, come si possa condizionare la entrata in vigore di una legge ad un fatto del tutto esterno. Comunque, anche se l'emendamento Campus fosse del tutto legittimo, non sarebbe giusto nè utile attuare una parte del Piano di rinascita attraverso una convenzione truffa.

Onorevoli colleghi, per ognuno di noi è chiaro che la convenzione finanziaria di cui discutiamo va contro gli interessi della Regione Sarda, va contro gli interessi di tutto il popolo sardo. Votando contro il disegno di legge numero 83 dimostreremo che i Sardi non sono tanto sciocchi da farsi imbrogliare. (*Consensi a sinistra*).

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

MELIS (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, non avevo alcuna intenzione di parlare nel corso della discussione generale, parendomi sufficiente a puntualizzare la posizione del mio Gruppo quanto è stato detto ieri dal collega onorevole Puligheddu. Ma l'intervento dell'avvocato Campus stamane ha introdotto nella discussione un elemento totalmente nuovo, che pone a ciascuno di noi, consiglieri ed Assessori, la necessità di riesaminare *ab imis fundamentis* tutto ciò che si riferisce al problema specifico in esame e, assai di più, la necessità di esaminare che cosa vada accadendo in materia di attuazione dell'articolo 13 dello Statuto speciale per la Sardegna.

In verità, noi siamo rimasti profondamente sorpresi e umiliati di aver dovuto apprendere non dal Presidente della Giunta o da un Assessore, cioè dai rappresentanti qualificati della Regione nei rapporti con lo Stato, ma da un semplice consigliere, quasi di straforo, la notizia che da anni la Sardegna intera attende: che finalmente si dà mano all'attuazione del Piano della rinascita. L'avvocato Campus è membro della Commissione finanze del Consiglio regionale, cioè di quella Commissione che ha esaminato il disegno di legge oggi in discussione; nessuno di noi ignora che la Commissione ha lavorato in condizioni estremamente penose, perchè non è riuscita ad avere, da chi aveva il dovere di fornirli, i chiarimenti, le notizie, le dilucidazioni, i documenti che avrebbero giovato ad una valutazione più compiuta di questo disegno di legge. Ebbene, in possesso di notizie così allettanti, doveva l'avvocato Campus partecipare egli stesso alle sedute della Commissione finanze, in cui è titolare rappresentante del suo Gruppo, e portare queste notizie nella discussione; o, quanto meno, incaricare di ciò il collega del suo Gruppo che l'ha sostituito. Questo, però, non è avvenuto. L'onorevole Campus non ha informato neanche la Giunta. Noi non ce ne meravigliamo affatto, onorevoli colleghi: i lavori delle Commissioni si svolgono a porte chiuse; le Commissioni non dispongono di microfoni e di amplificatori, non hanno una platea di pubblico o di stampa, vi si lavora in semplicità di linguaggio e di atteggiamenti, faticosamente spesso, ma sempre concretamente, tendendo al perfezionamento dei testi in esame, perfezionamento che giova poi ad una migliore, più ordinata, più fruttuosa, più conclusiva discussione in Consiglio.

Proprio per questo carattere riservato dei lavori di Commissione, noi ci rendiamo conto che essi poco risultino graditi a chi ha il gusto della teatralità, a chi mira allo sfruttamento del successo. Ma la conclusione prima alla quale noi giungiamo, il fatto che dobbiamo constatare e denunciare è che, avvenimento senza precedenti nelle due legislature del Consiglio, il disegno di legge numero 83 è arrivato alla discussione in assemblea con una confessione di im-

potenza da parte della Commissione, se è vero, come è vero, che l'onorevole Castaldi, non membro della Commissione finanze, ha dovuto caricarsi il peso della relazione al Consiglio perchè nessuno della Commissione finanze ha osato addossarselo, e se è vero, come è vero, che il relatore ha dovuto concludere che per l'apprestamento delle modalità tecniche e programmatiche del disegno di legge la Commissione si rimette al Consiglio! La verità è che l'onorevole Castaldi, relatore, è stato colto di sorpresa, e — ahimè! — di sorpresa è stata colta la Giunta all'annuncio della stupefacente notizia fornita oggi in aula dall'avvocato Campus secondo la quale il Governo avrebbe deciso di addossare a totale carico dello Stato il finanziamento del Piano di rinascita e, intanto, avrebbe dato mano alla prima attuazione del piano stesso attraverso il finanziamento integrale del piano per la viabilità.

Per questo, come dicevo all'inizio, noi siamo profondamente umiliati. Noi — non è un mistero per nessuno — non deferiamo minimamente all'avvocato Campus; abbiamo anche l'impressione che nell'ambito stesso del suo partito la deferenza cominci a mancargli, se dobbiamo trarre una qualche illazione da quello che è avvenuto al congresso provinciale di Sassari della Democrazia Cristiana. Ma ciò per cui protestiamo è che una così singolare procedura si sia sostituita al rapporto diretto, costituzionalmente consacrato, fra Stato e Regione, su un problema che noi possiamo definire realmente il problema base dell'autonomia: l'attuazione, cioè, dell'articolo 13 dello Statuto. Non è dunque il Presidente della Giunta, o almeno l'Assessore alla viabilità, a fornire al Consiglio un tale annuncio, ma il «cugino»; una questione di questa portata e importanza viene manipolata in famiglia, e comunicata attraverso un membro della famiglia a questa Assemblea. Ecco perchè noi consideriamo una mortificazione per il Consiglio che così sia stata introdotta questa notizia solenne...

ZUCCA (P.S.I.) ... falsa.

MELIS (P.S.d'A.). Di questo ci occuperemo tra non guari. L'avvocato Campus dice: «Ma di che vi

lamentate? Non vi piacciono le buone notizie»? Non è questo un modo di porre i problemi conforme alla dignità di questa Assemblea ed alla serietà dei problemi stessi. Tuttavia, la notizia che egli ha portato noi non la lasciamo cadere nel vuoto. Egli ha detto testualmente: «Credo di poter sapere che questa legge che si discute oggi rappresenta la prima attuazione dell'articolo 13; la Regione non spenderà niente, l'articolo 13 sarà interamente finanziato dallo Stato». Cioè, lo Stato, il Governo centrale dello Stato, ha assunto l'impegno di finanziare integralmente con mezzi suoi l'attuazione del Piano organico della rinascita economica e sociale della Sardegna; e, come prima manifestazione concreta di questa sua volontà, realizzerà il piano della viabilità.

Senza entrare nel merito del documento legislativo, su cui tutti i colleghi fino all'onorevole Dessanay, si sono, logicamente, soffermati, ora, dopo questa notizia, io affermo che non possiamo neanche sfiorare più la discussione del disegno di legge numero 83. Noi non abbiamo nessuna fretta, oggi. Intanto, obiettivamente, debbo dire questo: è da molto tempo che la C.I.O.R. ha fretta. Fin da quando della Giunta faceva parte il sottoscritto, dall'estate del 1954, la C.I.O.R. sollecitava telegraficamente e fissava termini perentori alla cui scadenza i capitali richiesti in ogni angolo e plaga del mondo, in altro angolo e plaga del mondo sarebbero finiti lasciando in secco la Sardegna. La Giunta Corrias non condivise questa preoccupata e preoccupante fretta della C.I.O.R., agì con molta calma, discusse, e, soprattutto, si riservò di far discutere il Consiglio. Io desidero qui sottolineare che, mentre nella Giunta monocolora, a proposito della convenzione dei porti di quarta classe, fu riservata all'organo esecutivo, ed esclusivamente all'organo esecutivo, la stipula di una convenzione, sulla quale mi soffermerò brevissimamente più avanti, la Giunta della quale io ho avuto l'onore di far parte volle, e deliberatamente, che la convenzione con la C.I.O.R. fosse sottoposta al vaglio del Consiglio perchè se ne discutesse con la più ampia libertà, con la più ampia facoltà di critica, con la massima chiarezza, proprio perchè si trattava

II LEGISLATURA

CCCIV SEDUTA

23 MARZO 1956

di un'operazione di notevole impegno, e perchè tutti si è soggetti a sbagliare, e perchè nessuno fosse autorizzato neppure a sospettare che si trattasse di qualche cosa di men che lecito. La convenzione, cioè, non sarebbe stata quella che l'esecutivo o quel determinato Assessore avesse ritenuto, anche in piena buona fede, ma sarebbe stata quella che il Consiglio regionale, con la possibilità di valutarne con pienezza tutti gli aspetti, avesse voluto.

Ciò deve essere sottolineato e tenuto presente anche perchè, con tutte le perplessità che sono affiorate da parti diverse del Consiglio (Gruppo comunista, Gruppo socialista, Gruppo sardista, Gruppo misto, almeno finora), noi dobbiamo continuare a dire che non c'è fretta.

Nella convenzione per i porti di quarta classe, onorevoli colleghi, il tempo ha lavorato a favore della Regione. La Giunta monocolore aveva siglato una convenzione, cui la Corte dei Conti, in sede regionale, rifiutò la registrazione per motivi di legittimità e con rilievi di merito. Il ricorso promosso dalla stessa Giunta davanti alla giurisdizione superiore vide confermato il giudizio di primo grado. Nella convenzione si riconoscevano, a favore della compagnia assuntrice dei lavori, percentuali che sommarono al 32 per cento dello stanziamento complessivo. La Giunta Corrias, della quale ho avuto l'onore di far parte, in sede di riesame della convenzione, ha potuto ridurre quelle percentuali al sette per cento, con un guadagno in opere, a vantaggio della Regione, valutabile sui 700 milioni. Non dobbiamo, dunque, aver fretta, onorevoli colleghi. In questa materia il Consiglio deve andare con estrema cautela, cercando di vedere le cose con tutta chiarezza e, se necessario, chiedendo con tutta umiltà i lumi di cui può avere bisogno. Per quanto mi riguarda personalmente, perchè ho io l'onore di aver portato la convenzione dei porti di quarta classe alle cifre alle quali ho fatto or ora riferimento, non mi sono affatto sentito umiliato di sollecitare l'aiuto degli organi tecnici e finanziari della Regione, aiuto che è stato fornito con la massima lealtà e chiarezza, e con utilità concreta per la Regione.

Noi dobbiamo, dunque, per questo motivo

specifico, attendere. Ma c'è — ed io mi avvio a concludere, onorevole Presidente — l'altro problema, molto più importante. Che cos'è il piano per la viabilità? E' il piano Gardu? Intanto noi saremmo felici di conoscerlo; l'Assessore ne ha dato un cenno puramente orientativo, ma egli stesso si rende conto che il Consiglio ha bisogno di qualche cosa di più concreto. Questo Consiglio, mentre sta per avviarsi alla conclusione della sua attività legislativa, si accinge tuttavia ad impegnare la Regione per altri dieci anni: deve sapere con tutta precisione come, a che fine specifico, in quali plaghe e regioni si vanno ad impegnare questi danari, per valutarne l'incidenza sotto un profilo generale ed organico, che non ci deve mai sfuggire nella trattazione di argomenti di questa natura. Ma, quando poi saremo arrivati a conoscere il piano Gardu, saremo sicuri che quello sarà il piano del quale ha parlato l'avvocato Campus? Io ho abbondantemente motivo di dubitarne perchè, se è vero che era stranito il volto dell'onorevole Castaldi quando ascoltava l'avvocato Campus, è pur vero che altrettanto straniti erano i vostri volti, onorevoli colleghi della Giunta, perchè evidentemente apprendevate cose che nessuno vi aveva ritenuto degni di conoscere in precedenza.

Il piano per la viabilità elaborato dall'avvocato Campus! Io ho una esperienza totalmente negativa dell'attività del Comitato della rinascita. So soltanto che, dopo una certa fase di totale inattività che determinò le dimissioni dell'onorevole Brotzu e del senatore Pietro Mastino, esso «cominciò» ad organizzarsi, tagliando abbondanti fette dai 600 milioni che fra Stato e Regione erano stati messi a disposizione del Comitato stesso per i suoi studi. Onorevole Serra, mi dica che cosa siamo riusciti a conoscere in quell'anno, neanche completo, in cui siamo stati insieme alla Giunta regionale, della attività di questo Comitato di studio. Onorevoli colleghi del Consiglio, noi abbiamo conosciuto soltanto alcune tabelle, non dettagliate, di spese attraverso le quali avevamo la precisa indicazione dello sfumare dei 600 milioni; ma non abbiamo visto alcun piano concreto, alcuna impostazione di piani. Non siamo riusciti ad avere la sen-

II LEGISLATURA

CCCIV SEDUTA

23 MARZO 1956

sazione che questo Comitato funzionasse. Personalmente io ho il dovere di riferire, come riferii in Giunta a suo tempo denunciando il fatto, che, recatomi a Roma per la questione delle navi traghetto, che ebbe poi il suo sviluppo ed il suo corso attraverso l'azione diretta dell'onorevole Campilli, chiesi che cosa si andava facendo dal Comitato di studio per le strade, perchè appunto avevamo per le mani la convenzione C.I.O.R., e desideravo, come i colleghi di Giunta desideravano, rendermi conto dello stato dei lavori del Comitato di rinascita, per creare il collegamento necessario previsto nella stessa relazione della Giunta che presentò il disegno di legge. Mi sentii rispondere dal responsabile di settore che in materia di strade si era in alto mare, perchè l'incarico dello studio era stato affidato ad un ingegnere di non so quale grande Società (posso ricordare male, ma mi pare mi venisse indicato un ingegnere della F.I.A.T.), e costui, in due anni, non aveva concluso nulla, letteralmente, cosicché si aveva «la intenzione» di esonerarlo dall'incarico. Chiesi se fosse almeno un sardo, o uno che avendo vissuto a lungo in Sardegna conoscesse passo per passo, plaga per plaga la Sardegna, dato che doveva fare il piano per la viabilità in Sardegna, in funzione del piano organico di rinascita. Come, infatti, è stato giustamente sottolineato da taluno stamane, non si tratta di collegare dei centri a capriccio, ma di impostare un piano che risponda ad esigenze di valorizzazione economica nel senso il più generale possibile, non soltanto agricolo. Mi fu risposto che qui non c'era mai stato, ma si proponeva di venirci.

Questo avveniva un anno fa, circa. Nessuno più di me sarebbe lieto di apprendere che da allora ad oggi molto cammino è stato fatto, che un piano per la viabilità è stato messo a punto per la cifra indicata stamane dall'avvocato Campus — non per colpa mia o vostra, Presidente del Comitato di rinascita — un piano per una cifra indicata in 60 miliardi. Nessuno più di me sarebbe lieto di apprendere che la elaborazione di questo piano è stata condotta a termine. Ma questo è il Consiglio regionale della Sardegna: e risiede in questa aula, non al Pa-

lazzo della Consulta, a Roma. L'articolo 13 dello Statuto speciale esordisce così: «Lo Stato col concorso della Regione elabora un piano organico, eccetera». E non è già l'avvocato Campus con alcuni amici o cugini residenti a Roma che può pensare di imporre alla Regione qualche cosa che la Regione non conosca. Noi dobbiamo esaminare questo piano — e ritorno al punto conclusivo del mio intervento — e nessuna decisione possiamo prendere su questo disegno di legge, fintanto che non sapremo che consistenza ha la notizia che ci è stata fornita, secondo la quale il piano stesso sarà finanziato dallo Stato. Perchè, se questa notizia ha consistenza, non vedo quale utilità, quale necessità vi sia di approvare il disegno di legge in esame. Sarà un provvedimento del Parlamento nazionale ad approvare gli impegni finanziari connessi all'esecuzione del piano. Noi non dobbiamo assumere impegni in proprio, impegni che poi si traducono in una convenzione che, avendo natura squisitamente privatistica, ci impegnerebbe sulla base del codice civile con l'altra parte contraente: cosicché se lo Stato non finanziasse, ad un certo punto risponderebbe la Regione. «L'articolo 23 della convenzione, mentre è pienamente impegnativo per la C.I.O.R. fin dal momento della sottoscrizione, lo sarà per la Regione soltanto dal momento in cui sarà divenuto esecutivo in seguito all'approvazione con legge regionale». Nè vale inserire, come si propone, la clausola sospensiva «essa avrà esecuzione subordinatamente all'impegno dello Stato a finanziare, eccetera».

Io non sono un giurista e deferisco a tutti coloro i quali, qui dentro, onorano il diritto per la conoscenza che ne hanno. Ma che legge è questa che subordina un determinato atto alla espressione di volontà di un ente totalmente estraneo a noi e sovrano nelle sue determinazioni, quale è appunto il Parlamento nazionale?

Nessuna perplessità da parte nostra: oggi noi non possiamo se non concludere con una richiesta di sospensiva della discussione del disegno di legge, richiesta che io ho avanzato attraverso un ordine del giorno presentato a nome del mio Gruppo. In esso si richiamano le asserzioni del Presidente del Comitato di stu-

dio per il piano di rinascita; si fa riferimento al piano di viabilità che egli ha annunciato essere stato elaborato dallo stesso Comitato di studio; si ricorda la esistenza di una Commissione consiliare per la rinascita che, per deliberazione unanime di questo Consiglio, ha il compito specifico di tenere i collegamenti col Comitato di studio, di esaminarne gli elaborati e di riferire al Consiglio: e, tenuto conto di tutto questo, si propone di rinviare ogni cosa alla Commissione, anzi alle Commissioni — giacchè se ne dovranno occupare, oltre la Commissione della rinascita, quelle dei lavori pubblici e delle finanze — e di soprassedere circa le decisioni ultime, in quanto esse debbono essere subordinate ai chiarimenti ed alle assicurazioni che saranno forniti in questa sede dal Presidente della Giunta.

Noi non potremo accettare nessuna surrogazione, perchè, come ho detto poco prima ed ora ripeto concludendo, l'annuncio di oggi potrebbe diventare il fatto saliente di questa legislatura e noi non lo vogliamo degradato, come è stato degradato stamane, a notizia, quasi di ordinaria amministrazione, quale potrebbe essere offerta da un usciere alla porta di un Ministero. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Il Consiglio verrà convocato a domicilio.

La seduta è tolta alle ore 18 e 50.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1956