

CCXCVIII SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

GIOVEDÌ 17 LUGLIO 1952**Presidenza del Presidente CORRIAS ALFREDO**

La seduta è aperta alle ore 11 e 50.

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

Discussione del disegno di legge: « Norme integrative e modificative della legge regionale 1 febbraio 1952, n. 8, sulla autorizzazione alla costruzione di porti di IV classe ». (176)

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione generale.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.) esordisce affermando che, se il disegno di legge in discussione contenesse solamente norme integrative della legge regionale del 1 febbraio 1952, n. 8, il Consiglio potrebbe senz'altro dichiararsi favorevole. Secondo l'oratore, però, così non è, in quanto il disegno di legge modifica sostanzialmente la legge numero 8. Infatti, la Regione si propone di iniziare la costruzione dei porti di quarta classe prima ancora di avere predisposto un piano organico, sostituendosi alle Amministrazioni provinciali e comunali nei loro adempimenti e rinunciando ai contributi dello Stato.

L'oratore dichiara che il suo Gruppo non può votare a favore del disegno di legge se prima non viene approntato il piano organico. Sostiene, inoltre, che la Regione non può rinunciare ai contributi che lo Stato è obbligato per legge a versarle. Nè vale l'affermazione che con la costruzione dei porti di quarta classe si va incontro alle esigenze dei disoccupati: se la Regione spendesse i

tre miliardi previsti dal disegno di legge per la realizzazione di altre opere e sollecitasse il contributo dello Stato per la costruzione dei porti di quarta classe, ai disoccupati sardi ne deriverebbe un vantaggio ben maggiore.

A coloro che obiettano che i porti non verranno mai costruiti se non sarà la Regione a provvedervi, l'oratore risponde che questo è un capitolare di fronte al Governo centrale. La Regione deve pretendere che lo Stato realizzi le opere che per legge ha il dovere di realizzare; neppure gli interventi della Cassa per il Mezzogiorno possono esimere lo Stato dall'adempimento dei suoi doveri.

Concludendo, l'oratore dichiara che il Gruppo comunista ritiene il disegno di legge antiautonomistico e pertanto voterà contro. *(Consensi a sinistra).*

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.) rileva che l'attuale legislazione sui lavori pubblici prevede, per molti settori, l'obbligo per lo Stato di concorrere con gli Enti locali alla loro realizzazione. Per quanto lo Statuto speciale per la Sardegna prenda in considerazione particolarmente alcuni settori, non può non tener conto anche delle altre leggi ordinarie. Secondo l'oratore, non vi sarà vera autonomia fintanto che non vi sarà netta distinzione tra i settori di competenza statale e quelli di competenza regionale.

In pratica, esistono leggi che autorizzano i Comuni a redigere progetti per la costruzione di porti di quarta classe e impegnano lo Stato a finanziare l'esecuzione; quest'obbligo è però generico, in quanto soggetto alle disponibilità effettive. Pertanto, quando si voglia avere la certezza di un intervento sta-

tale in un determinato settore, è necessaria una legge speciale.

Per il disegno di legge in esame si deve tener conto di molte situazioni obiettive. In primo luogo, non esistono progetti di Comuni che possano essere presentati al finanziamento dello Stato; se pure esistessero, si dovrebbe seguire la trafila burocratica senza la certezza di ottenere un finanziamento. In secondo luogo, si potrebbe chiedere una legge speciale per la Sardegna. Ma anche questa via sarebbe incerta e lunga. Si ha l'esempio recente della proposta di legge nazionale presentata dal Consiglio per l'attribuzione dei nove decimi dell'imposta di ricchezza mobile afferenti all'esercizio in Sardegna delle società che hanno domicilio fiscale nella Penisola. La proposta era stata presentata un anno fa e solo da poco è stata approvata dalla Camera; ma ancora deve passare all'esame del Senato.

I porti di quarta classe riguardano il settore della navigazione interna e del periplo dell'isola, che è di competenza esclusiva della Regione. Se la legislazione fosse aggiornata, lo Stato non sarebbe più tenuto a pagare contributi. Ha ragione Girolamo Sotgiu quando afferma che la Regione non otterrà alcun rimborso per quanto spenderà per l'esecuzione del piano parziale. Peraltro, la Regione potrà sempre in futuro invocare gli articoli 8 e 13 dello Statuto per il completamento del piano. Con la spesa prevista dal disegno di legge la Regione acquista un titolo di merito di fronte al Parlamento, e potrà in seguito chiedere con maggior forza l'intervento dello Stato.

L'oratore prosegue affermando di non poter invece concordare con Girolamo Sotgiu quando afferma che la Regione deve pretendere sempre dallo Stato un contributo. Nel settore delle opere pubbliche la Regione è intervenuta molto spesso per eseguire opere di competenza esclusiva dello Stato. Ritiene più utile che la Regione intervenga nella misura che le sarà possibile anche nei settori di competenza mista, badando ai bisogni più urgenti e senza rinunciare agli eventuali piani che permettano di ottenere interventi massicci da parte dello Stato sia in base all'articolo 8 che in base all'articolo 13. La questione diventa squisitamente politica, e la Regione deve creare un precedente che le permetta di essere più forte politicamente nei confronti dello Stato e del Parlamento. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione generale.

SENES (M.S.I.), *relatore*, concorda con le affermazioni di Piero Soggiu. E' vero che i Sardi sono un popolo di pastori e di contadini, nonostante vivano in un'isola, ed è appunto con la legge numero 8 che la Regione intendeva contribuire ad avvicinarli al mare.

La legislazione nazionale prevede per la costruzione dei porti l'intervento delle Province e dei Comuni con il contributo dello Stato, contributo, però, che è proporzionato all'importanza dei porti stessi. Tale legislazione ha subito numerose modifiche, ma l'iniziativa per la costruzione, l'attrezzatura e la manutenzione dei porti è rimasta sempre agli Enti locali. L'intervento dello Stato si è avuto sempre in forza di leggi speciali. E' ingiusto, pertanto, secondo l'oratore, affermare che vi è carenza di iniziativa da parte dello Stato.

In queste condizioni, pertanto, la Regione fa bene ad intervenire in un settore di così grande importanza, sostituendosi agli Enti locali ed anche allo Stato.

CRESPELLANI (D.C.), *Presidente della Giunta*, ricorda che nel bilancio 1952 sono stati stanziati ben 270 milioni per la costruzione di porti di quarta classe, settore che anche il Consiglio ha riconosciuto di preminente importanza per l'economia regionale. Successivamente è stato approvato all'unanimità il progetto di legge Stangoni, predisposto quando ancora egli era membro della Giunta. La legge, peraltro, fu respinta dal Governo con alcuni rilievi: in primo luogo, il Governo stesso chiedeva che i progetti venissero sottoposti anche al Comitato di coordinamento dei porti. In secondo luogo, sull'articolo 4 il Governo sollevò una questione di competenza. Chiariti i due punti, l'opposizione fu ritirata e la legge approvata.

L'oratore prosegue affermando di aver studiato attentamente la legge per provvedere alla sua esecuzione e di essersi trovato perplesso su alcuni punti. Non appariva chiaro, ad esempio, se la legge dovesse esaurirsi con l'esecuzione del piano previsto dall'articolo 4, oppure se dovesse considerarsi una legge di carattere generale. Nell'articolo si parla di un piano triennale, per cui era da pensare che si trattasse di un piano parziale. L'articolo 1 dice che la Regione è autorizzata a sostituirsi alle Amministrazioni provinciali

e comunali negli adempimenti e nelle facoltà di loro competenza, e l'articolo 2 prevede che i Comuni debbano fare la richiesta. La situazione è alquanto confusa: se un Comune non facesse la richiesta, la Regione potrebbe ugualmente intervenire? La Giunta ha dovuto pertanto provvedere ad ovviare a questi inconvenienti adottando una formula che potrebbe anche essere innovativa. Ma era necessario predisporre una legge che rendesse operante la precedente e consentisse di sistemare i 68 porti di quarta classe esistenti lungo le coste della Sardegna. Come primo provvedimento, si è pensato di preparare un piano, nel quale saranno inclusi i porti per i quali sono già pronti i progetti esecutivi e si è anche fissata la cifra che potrà essere spesa nel giro di due anni.

Concludendo, il Presidente della Giunta afferma che il disegno di legge in discussione ha lo scopo di consentire l'immediata realizzazione di qualche opera, evitando le lungaggini burocratiche delle leggi del 1885 e del 1907 e della stessa legge Tupini.

Dichiara di concordare pienamente con quanto affermato da Piero Soggiu ed invita il Consiglio ad approvare il disegno di legge. *(Consensi)*.

PRESIDENTE mette in votazione il passaggio alla discussione degli articoli.

(E' approvato).

La seduta è tolta alle ore 13 e 30.