

CLXXI SEDUTA

LUNEDÌ 27 APRILE 1959

Presidenza del Presidente CERIONI
indi
del Vicepresidente ASQUER

INDICE

Congedi	3277
Disegni e proposte di legge (Annunzio di presentazione)	3277
Disegno di legge: «Autorizzazione alla costruzione ed alla manutenzione dei porti di IV classe, e non classificati, della Sardegna». (53) (Discussione e approvazione):	
MARRAS	3288-3289-3291
MURETTI	3289-3295
PERNIS	3290
FRAU	3290
SOGGIU PIERO	3291-3294
CINGOLANI	3291
USAI, relatore	3291
DEL RIO, Assessore ai lavori pubblici	3292-3296
PRESIDENTE	3295
COVACIVICH	3296
(Votazione segreta)	3298
(Risultato della votazione)	3298
Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):	
ABIS	3280-3283
CORRIAS, Presidente della Giunta	3282-3283-3287
TORRENTE	3283-3284
MARRAS	3283-3284-3285
PRESIDENTE	3283-3284
GARDU	3284
COLIA	3287-3288
DE MAGISTRIS	3287-3288
PIRASTU	3287
Mozioni, interpellanze e interrogazioni (Annunzio):	
SOTGIU GIROLAMO	3278
PRESIDENTE	3278-3280
TORRENTE	3278
CORRIAS, Presidente della Giunta	3280
Risposta scritta a interrogazioni	3278

La seduta è aperta alle ore 18.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Puligheddu e Lippi Serra hanno chiesto congedo rispettivamente per motivi di salute e per motivi professionali. Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di presentazione di disegni e di proposte di legge.

PRESIDENTE. Annunzio che sono stati presentati i seguenti disegni e le seguenti proposte di legge:

dalla Giunta regionale:

« Modifiche alla legge regionale 15 marzo 1956, n. 9, recante provvidenze a favore della agricoltura ». (93)

« Modifiche alla legge regionale 30 marzo 1957, n. 12, recante interventi a favore degli allevatori ». (94)

dal consigliere Dedola:

« Istituzione di una Cattedra convenzionata di clinica ortopedica presso la Facoltà di medicina e chirurgia dell'Università di Sassari ». (92)

dal consigliere Falchi Pierina:

« Acquisto della casa natale di Grazia Deledda e istituzione del Museo deleddiano ». (95)

Risposta scritta a interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che è stata data risposta scritta alle seguenti interrogazioni:

« Interrogazione Sotgiu Girolamo sulla disoccupazione nel Comune di Trinità ». (513)

« Interrogazione Covacovich sulla situazione delle miniere di Seddas Moddizis ». (537)

« Interrogazione Sotgiu Girolamo sugli alloggi I.N.A. Casa di Ozieri ». (441)

« Interrogazione Sotgiu Girolamo sui lavoratori impiegati nella diga del Lixia ». (515)

« Interrogazione Floris - Pisano - Spano sulle corse automobilistiche Oristano - Narbolia - Seneghe ». (527)

Annuncio di mozioni, interpellanze e interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annuncio delle mozioni, delle interpellanze e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

PIRASTU, Segretario:

« Mozione Marras - Cherchi - Sotgiu Girolamo - Manca - Nioi sul Goceano per un programma di interventi immediati a sollievo della disoccupazione e per un piano organico di valorizzazione e sviluppo della zona nel quadro delle iniziative per la realizzazione del Piano di rinascita ». (32)

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Desidererei sapere quando la Giunta intende discutere la mozione ora annunciata.

PRESIDENTE. Non appena sarà in aula il Presidente della Giunta lo interpellerrò in merito.

PIRASTU, Segretario:

« Mozione Sanna - Asquer - Colia - Milia Francesco - Nanni - Zucca sulla installazione di basi per il lancio di missili in Sardegna ». (33)

« Mozione Torrente - Lay - Pirastu - Sotgiu Girolamo - Cardia - Nioi - Cherchi sulla gestione dello stagno demaniale di S. Giusta ». (34)

TORRENTE (P.C.I.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TORRENTE (P.C.I.). Onorevole Presidente, la prego di voler sollecitare la discussione di questa mozione, che tratta un problema di particolare attualità e urgenza.

PRESIDENTE. Gliene do assicurazione.

PIRASTU, Segretario:

« Interpellanza Lippi Serra sulla opportunità di istituire in Sardegna la Facoltà di Geologia ». (192)

« Interpellanza Pirastu - Sotgiu Girolamo sulla installazione di basi per missili nel territorio della Sardegna ». (193)

« Interpellanza Pernis sui diritti della Regione Sarda in materia di polizia mineraria ». (194)

« Interpellanza Cois sulla mancata esecuzione di opere pubbliche richieste dall'Amministrazione comunale di Sardara ». (195)

« Interpellanza Cois sulla mancata costruzione del caseggiato scolastico di Ollasta Simaxis ». (196)

« Interpellanza Porcu Ruju sulle gravose e dannose condizioni in cui vive tutta l'agricoltura e la zootecnia del grande centro pastorale di Dorgali per la mancanza di due vitali strade di penetrazione, quella di "Isalle" e quella di "Sos Mugarzos" ». (197)

« Interpellanza Sassu sulle strade di accesso

dalla nazionale 128-bis Mores Tirso ai centri abitati di Illorai, Esporlatu e Burgos ». (198)

« Interpellanza Floris - Spano sui rapporti che regolano l'attività dei pescatori nello stagno di Santa Giusta nei confronti del Consorzio Nazionale Cooperative Pescatori ». (199)

« Interrogazione Sassu, con richiesta di risposta scritta, sull'Ospedale marino di Alghero ». (556)

« Interrogazione Usai, con richiesta di risposta scritta, sulla costruzione della strada Gadoni - Funtana Raminosa ». (557)

« Interrogazione Milia Francesco sull'operaio della Commissione nominata per il concorso magistrale tenutosi a Nuoro il 12 febbraio 1959 ». (558)

« Interrogazione Cois sulla riparazione ed ampliamento del caseggiato scolastico di Tratalias ». (559)

« Interrogazione Cois sulla sistemazione delle strade di accesso ed interne della frazione di Bacu Abis ». (560)

« Interrogazione Asquer sulle comunicazioni nel territorio del Comune di Bonorva ». (561)

« Interrogazione Abis, con richiesta di risposta scritta, sull'apertura della strada Cabras - San Giovanni di Sinis ». (562)

« Interrogazione Abis sul completamento dell'acquedotto di Simaxis ». (563)

« Interrogazione Abis, con richiesta di risposta scritta, sulla sistemazione delle strade Palmas Arborea - Santa Giusta; Baratili - Zeddiani; San Vero Milis - Milis; Statale Carlo Felice - Zeddiani ». (564)

« Interrogazione Abis sulla apertura di un ufficio staccato dell'U.M.A. ad Oristano ». (565)

« Interrogazione Sotgiu Girolamo sul licenziamento di un lavoratore nel cantiere forestale di Villacidro ». (566)

« Interrogazione Asquer sui corsi di preparazione per il conseguimento del patentino di padrone marittimo ». (567)

« Interrogazione Nioi, con richiesta di risposta scritta, sulla afta epizootica in Sardegna ». (568)

« Interrogazione Cingolani sul pagamento delle quote di esproprio ai proprietari terrieri; strada Castelsardo - Codaruina - Santa Teresa ». (569)

« Interrogazione Cingolani sul pagamento delle quote di esproprio ai proprietari terrieri frontisti della strada Sassari - Fertilia ». (570)

« Interrogazione Cingolani sul grave stato di manutenzione della strada bivio Mores - Chilivani ». (571)

« Interrogazione Cingolani sul salario corrisposto agli operai occupati nei cantieri di lavoro ». (572)

« Interrogazione Cingolani sullo stato di manutenzione della strada Ittiri - Banari ». (573)

« Interrogazione Cingolani sul rimborso del 90 per cento agli allevatori delle somme pagate per l'acquisto dei mangimi in base alla legge regionale 12 novembre 1954, n. 21, legge regionale 13 ottobre 1955, n. 13 e legge regionale 26 ottobre 1956, n. 27 ». (574)

« Interrogazione Cingolani sull'infezione di afta e il divieto di effettuazione delle mostre zootecniche e delle fiere e mercati ». (575)

« Interrogazione Cingolani sul rifornimento di acqua all'importante frazione di " Li Punti " dell'agro di Sassari ». (576)

« Interrogazione Asquer sui lavori della strada Chia - Portu Budello ». (577)

« Interrogazione Covacovich sulla situazione di dissesto della Società " L.I.C.A.S. " di Domusnovas ». (578)

« Interrogazione Cingolani sulla grave situazione di disoccupazione del Comune di Romana per la mancata esecuzione di opere pubbliche progettate ». (579)

« Interrogazione Cois sulla mancata costruzione del cimitero di Nuraxifigus, frazione di Gonnese ». (580)

« Interrogazione Cois sulla mancata sistemazione della condotta idrica nel Comune di Gonnena ». (581)

« Interrogazione Gardu, con richiesta di risposta scritta, sulla costruzione della strada Villagrande - Talana ». (582)

« Interrogazione Lippi Serra sui nuovi orari di partenza dei piroscafi di linea Cagliari - Civitavecchia ». (583)

PRESIDENTE. Onorevole Presidente della Giunta, la prego di voler fissare la data di discussione delle tre mozioni annunziate.

CORRIAS (D.C.), Presidente della Giunta. Onorevole Presidente, mi riservo di precisare tale data nella seduta di domani.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

Per prima viene svolta un'interpellanza Abis al Presidente della Giunta. Se ne dia lettura.

PIRASTU, Segretario:

« Per conoscere se risponda a verità che sia stata o stia per essere rinnovata la concessione delle acque del Taloro alla S.E.S., con l'obbligo da parte di quest'ultima di costruire una centrale di sollevamento per permettere l'irrigazione della media valle del Tirso. Se quanto sopra risponde a verità, l'interpellante intenderebbe conoscere: a) se si sia tenuto presente che circa 60 milioni di metri cubi d'acqua verrebbero sottratti all'invaso di S. Chiara e quindi all'irrigazione del Campidano di Oristano, ove sono già state costruite le opere di bonifica in base alle attuali disponibilità idriche; b) quali piani la Giunta regionale abbia predisposto per integrare eventualmente le acque a disposizione per l'irrigazione della piana di Oristano. La presente ha carattere d'urgenza ». (111)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento so-

no state presentate due interrogazioni, che vengono svolte congiuntamente. Se ne dia lettura.

PIRASTU, Segretario:

Gardu al Presidente della Giunta:

« Per conoscere lo stato della pratica relativa ai lavori di sbarramento del fiume Taloro. In particolare, per conoscere se gli accordi con la Società del Taloro, e per essa con la S.E.S., siano stati perfezionati, e se l'acqua per l'irrigazione dei 7.000 ettari circa di terreno ricadenti nel territorio di bonifica della Media Valle del Tirso, sarà concessa a titolo gratuito ». (308)

Marras all'Assessore all'industria e commercio:

« Per conoscere: 1) il disciplinare di concessione delle acque del fiume Taloro alla Società idroelettrica del Taloro; 2) quali garanzie in detto disciplinare vengono contemplate per assicurare l'utilizzazione irrigua delle acque; 3) la composizione e le partecipazioni del capitale della Società idroelettrica del Taloro e in particolare i legami finanziari e direzionali con la Società Elettrica Sarda; 4) quali progetti sono allo studio per nuovi impianti di utilizzazione idroelettrica nel basso Coghinas (Casteldoria) e a quali società sono affidati ». (414)

PRESIDENTE. L'onorevole Abis ha facoltà di illustrare la sua interpellanza.

ABIS (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho presentato la mia interpellanza preoccupandomi della irrigazione di parte della piana di Oristano, nella quale sono già state eseguite delle opere di canalizzazione. Che i motivi della mia preoccupazione fossero fondati lo dimostra il fatto che, effettivamente, è avvenuta la concessione delle acque del Taloro alla Società Elettrica Sarda, la quale costruirà una diga e un impianto di sollevamento che toglieranno all'invaso di Santa Chiara circa 60 milioni di metri cubi d'acqua, che saranno uti-

lizzati per l'irrigazione della media Valle del Tirso. Che questo fosse l'orientamento della Giunta lo dimostra chiaramente la presentazione della proposta di legge nazionale numero 5, nella quale era prevista, appunto, la costruzione della diga in questione.

Nella relazione che accompagnò quella proposta di legge, in verità, si teneva conto del danno che quella diga avrebbe arrecato alla piana di Oristano, anzi si suggerivano alcuni rimedi. Ora io mi chiedo: perchè la Giunta regionale non ha provveduto a che quei suggerimenti fossero messi in pratica? Si approvava una legge che toglieva ad una determinata zona la necessaria irrigazione, si riconosceva che questa zona veniva così danneggiata, ma non si preparavano gli strumenti per ovviare a quell'inconveniente.

D'altra parte, non capisco neppure perchè si debba parlare di alta, media e bassa Valle del Tirso separatamente quando il problema è unico: utilizzazione delle acque del Tirso; si poteva quindi — a mio avviso — preparare un progetto di legge che prevedesse sia la costruzione della diga del Taloro e la conseguente irrigazione della media Valle del Tirso, sia la sostituzione delle acque che sarebbero venute a mancare all'invaso di Santa Chiara.

Per capire meglio il problema dell'irrigazione dell'Oristanese, bisogna tornare un po' indietro nel tempo. Dopo diversi atti, che stabilivano il passaggio della concessione delle acque dalla Società che ne era stata concessionaria fin dal 1914 ad altre società — furono anche autorizzate diverse varianti per la derivazione delle acque —, si arriva al decreto ministeriale 22 marzo 1929, che stabilisce che la zona da irrigarsi con l'acqua del Tirso, di cui all'articolo 3 del disciplinare 17 marzo 1914, viene estesa al comprensorio della bonifica di Terralba (Sassu), senza peraltro ridurre la dotazione d'acqua del comprensorio di Oristano e di altri comprensori compresi nel citato disciplinare. Si chiariva, inoltre, che la quantità d'acqua da erogare nel comprensorio di Oristano sarebbe rimasta soltanto quella disponibile anno per anno, qualora, mancando il collegamento col Coghinas, non fosse possibile la

considerata riduzione invernale della produzione nella centrale del Tirso. Si precisava inoltre che l'erogazione sarebbe stata uguale alla metà del totale afflusso nell'anno nel serbatoio del Tirso: minimo occorrente per erogare nei sei mesi irrigui i 20 metri cubi al secondo contemplati nella concessione.

In data 27 marzo 1947, si tenne a Roma una riunione sotto la presidenza dell'allora Ministro all'agricoltura onorevole Segni, alla quale parteciparono dirigenti della Società Elettrica Sarda, della Società Bonifiche Sarde e della Società Bonifica destra del Tirso. In quella riunione venne stabilito che delle acque invasabili nel serbatoio del Tirso, fino ad un massimo di 370 milioni di metri cubi — corrispondente, cioè, a circa il totale dell'invaso della diga di Santa Chiara — due terzi venissero riservati all'irrigazione dei comprensori a destra e a sinistra del Tirso, e il restante terzo all'irrigazione del territorio di Terralba (Sassu). Sempre nella stessa riunione si decise anche che i tre serbatoi del Coghinas, del Tirso e del Flumendosa fossero utilizzati in guisa da conservare nel Tirso l'acqua occorrente alla irrigazione nel periodo aprile - ottobre, fino ad un massimo di 370 milioni di metri cubi.

Quell'accordo, dal punto di vista legale, non ha nessun valore: fu un semplice accordo fra dirigenti responsabili di allora; non si stabilì nessun nuovo disciplinare, e non si modificò il vecchio, che, perciò, può esser ritenuto ancora valido. Sta di fatto, però, che in base a quell'accordo sono stati eseguiti i piani per la canalizzazione e quindi per l'irrigazione della zona di Oristano, che si estende per 37 mila ettari effettivi su 41 mila ettari geografici. In sostanza, sono necessari alla zona di Oristano, che va aumentando di circa 600 ettari l'anno i suoi terreni da irrigare, ben 370 milioni di metri cubi d'acqua.

Ora, se noi pensiamo che tali opere di canalizzazione sono in parte finanziate e per circa 14 miliardi di lire già eseguite, e che vanno avanti tutti gli anni col ritmo di cui ho già fatto cenno, noi vediamo quale grave danno può derivare per quella zona — fra le migliori di tutta l'Isola dal punto di vista della

produttività — dalla mancanza di quell'acqua che si vuole invasare nel Taloro. L'attuale disciplinare, che prevede che la metà dell'invaso della diga di Santa Chiara sia destinata all'irrigazione della valle di Oristano e di Arborea, si palesa già inattuale, perchè si tratta di ben 14 mila ettari da irrigare e perchè non viene esercitato nessun controllo affinché la quantità d'acqua erogata corrisponda effettivamente alla metà della capacità dell'invaso della diga.

Io — voglio con questo rassicurare l'amico Gardu — non sono contrario a che venga irrigata la media Valle del Tirso; tutt'altro: vi sono possibilità effettive di farlo e, allo stesso tempo, di restituire ad Oristano i necessari 60 milioni di metri cubi d'acqua, aumentandoli, anzi, come era appunto previsto nella proposta di legge numero 5 che è stata poi ritirata.

Io attendo, comunque, la risposta dell'onorevole Presidente della Giunta, che mi auguro chiarisca i miei dubbi e fughi le apprensioni, che non sono solo mie, ma di migliaia di persone, proprietari, imprenditori ed enti che nell'irrigazione del Campidano di Oristano hanno impiegato tutte le loro risorse.

PRESIDENTE. L'onorevole Presidente della Giunta ha facoltà di rispondere.

CORRIAS (D.C.), Presidente della Giunta. Alla Società Elettrica Sarda è stata effettivamente data una proroga della concessione delle acque del Taloro, con l'obbligo di costruire una centrale di sollevamento che consenta l'irrigazione della media Valle del Tirso.

Per quanto riguarda i punti a) e b) della interpellanza, è necessario rifarsi all'inizio della pratica riguardante la concessione di cui trattasi. Con decreto del Presidente della Repubblica 25 marzo 1950, numero 1877, veniva concessa alla Società Elettrica della Campania — ora Società Idroelettrica del Taloro, del gruppo S.E.S. — l'autorizzazione a derivare le acque del fiume Taloro per la produzione di una potenza complessiva di Kilovatt 24.668,38 subordinatamente alla osservanza delle condizioni di cui al disciplinare 4 gennaio

1929, n. 250 ed al disciplinare suppletivo 2 marzo 1950, n. 15896. L'articolo 5 del predetto disciplinare stabiliva che venisse lasciato defluire quel quantitativo d'acqua che l'Amministrazione concedente avesse ritenuto necessario per gli usi irrigui.

Con decreto 531 del 14 giugno 1958 dell'Assessore ai lavori pubblici, venne concessa alla Società Idroelettrica del Taloro una proroga dei termini fissati per la realizzazione degli impianti necessari alla derivazione dell'acqua del fiume Taloro. La nuova proroga veniva subordinata alla stesura di un disciplinare aggiuntivo comprendente precise norme per regolare il deflusso delle acque, norme che saranno soggette alle disposizioni che l'Amministrazione concedente intenderà adottare anno per anno a tutela del buon regime delle acque. Detto disciplinare aggiuntivo ha particolare importanza in quanto contiene norme precise sul deflusso delle acque, mentre i precedenti disciplinari si erano limitati a disposizioni di carattere generale. Inoltre, in considerazione dello sviluppo agricolo della media Valle del Tirso, è stata prevista la erogazione di un quantitativo di complessivi 45 milioni di metri cubi d'acqua, erogazione che sarà oggetto di una nuova concessione.

Per quanto riguarda in particolare il punto b) dell'interpellanza, l'articolo 5 del disciplinare aggiuntivo prevede, in considerazione delle necessità irrigue dei Consorzi del basso Tirso, l'impegno da parte della Società Idroelettrica del Taloro a non mettere in funzione l'impianto di sollevamento e a non erogare acqua al medio Tirso, se non dietro espressa disposizione dei competenti organi regionali. Allo stesso scopo, la Società Elettrica Sarda si è assunta l'impegno, con separato atto, di regolare l'esercizio della Centrale Tirso, non appena entri in servizio l'impianto idroelettrico del Taloro, in modo da aumentare la attuale disponibilità di acqua destinata alla irrigazione dei Consorzi del basso Tirso.

Contro questi provvedimenti è stato presentato ricorso davanti al Tribunale superiore delle acque pubbliche dal Consorzio di bonifica in destra del Tirso, dal Consorzio di bonifica

del Campidano minore e dalla Società per azioni Bonifiche Sarde, che sostengono la illegittimità, in relazione ad una asserita lesione dei loro interessi, delle clausole del nuovo disciplinare concernenti la riserva d'acqua per l'irrigazione della media Valle del Tirso. Questo ricorso si fonda sull'erroneo presupposto che tali clausole contengano una nuova concessione di derivazione per uso irriguo a favore del Consorzio della media Valle del Tirso, mentre esse, in realtà, dispongono soltanto una riserva d'acqua — se e quando tale concessione, con futuro e separato provvedimento, sarà accordata — a carico della Società Idroelettrica del Taloro. Contro il provvedimento in questione i medesimi ricorrenti hanno presentato, altresì, analoghi ricorsi presso la Giunta regionale, ricorsi che sono stati dichiarati irricevibili per decorso del termine stabilito dalla legge in ordine a tali impugnative. I ricorsi davanti al Tribunale superiore delle acque pubbliche sono tuttora in attesa di definizione.

Per quanto riguarda la interrogazione Gardu debbo dire che nel disciplinare aggiuntivo è stato imposto alla società concessionaria l'obbligo di mettere gratuitamente a disposizione del comprensorio della media Valle del Tirso, durante la stagione irrigua, un quantitativo di acqua pari a 7.500 centrimetri cubi per ettaro effettivamente messo a coltura irrigua, fino a un massimo di 45 milioni di metri cubi complessivamente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Abis per dichiarare se è soddisfatto.

ABIS (D.C.). Ringrazio l'onorevole Presidente della Giunta per l'ampia risposta. Debbo tuttavia rilevare che non ho ben capito l'ultima parte di essa, nella quale mi pare di aver notato una contraddizione: inizialmente ho udito che, pur esistendo già la centrale di sollevamento — o, per lo meno, che la si sta costruendo —, in realtà, prima di arrivare all'irrigazione effettiva della media Valle del Tirso si dovrebbe fare un'altra concessione; poi, nella risposta al collega Gardu, mi pare che il Presidente della Giunta abbia detto che c'è

già un impegno da parte della Società Idroelettrica del Taloro di concedere — se non vado errato — sino a 45 milioni di metri cubi d'acqua...

TORRENTE (P.C.I.). E ad avvantaggiarsene sarà la S.E.S.

ABIS (D.C.). A parte il vantaggio della S.E.S., io mi chiedo dunque se vi sia bisogno di una nuova concessione, posto che l'impegno che questa Società ha assunto nei confronti della media Valle del Tirso è valido dal giorno in cui verrà completata questa centrale di sollevamento. In questo trovo, appunto, una contraddizione.

Con la mia interpellanza, d'altra parte, non tanto intendevo ottenere notizie sulla concessione di cui trattasi — le avrei potute benissimo ricavare dagli atti della Giunta — quanto, soprattutto, sapere se la Giunta intende in qualche modo regolare, in modo definitivo, il deflusso delle acque del Tirso e l'uso delle medesime per l'irrigazione. Intendevo, presentando la mia interpellanza, prospettare la esigenza che alla Valle di Oristano non venga a mancare l'acqua malgrado questa nuova concessione. Questa assicurazione mi pare che l'onorevole Presidente della Giunta non l'abbia fornita, e, pertanto, non posso dichiararmi soddisfatto della sua risposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gardu per dichiarare se è soddisfatto.

MARRAS (P.C.I.). Anche io ho presentato una interrogazione su questo argomento.

PRESIDENTE. Anche lei avrà facoltà di parlare.

CORRIAS (D.C.), Presidente della Giunta. Aveva già chiesto risposta scritta.

PRESIDENTE. In via del tutto eccezionale, onorevole Marras, potrò consentirle di dichiarare se è soddisfatto; comunque, avrà la risposta scritta alla sua interrogazione.

Onorevole Gardu, ha facoltà di parlare.

III LEGISLATURA

CLXXI SEDUTA

27 APRILE 1959

GARDU (D.C.). Onorevole Presidente della Giunta, vorrei chiedere se la quantità d'acqua da mettere gratuitamente a disposizione del comprensorio della media Valle del Tirso è di 7.500 centimetri cubi per ettaro o di 7.500 metri. Se ovviamente si tratta di metri cubi, vorrei che così risultasse ben chiaro agli atti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marras.

MARRAS (P.C.I.). Se vi fossero difficoltà di Regolamento, onorevole Presidente, faccio notare che su questo argomento, oltre ad una interrogazione con richiesta di risposta scritta, è stata presentata una interpellanza firmata Nioi-Cherchi-Marras-Torrente; di conseguenza, è nostro diritto intervenire nella discussione.

PRESIDENTE. Evidentemente l'interpellanza presentava elementi diversi.

GARDU (D.C.). Signor Presidente, io non ho ancora terminata la mia dichiarazione.

PRESIDENTE. Continui pure, onorevole Gardu.

GARDU (D.C.). L'interpellanza illustrata ora dal collega Abis è redatta in termini chiari ed onesti, mentre altrettanto non può dirsi, quanto meno per la chiarezza, a proposito dell'opposizione alla concessione delle acque del Taloro presentata da alcuni Consorzi di bonifica. Chiara ed onesta, l'interpellanza Abis, perchè in sostanza dice: noi non ci opponiamo a che venga sbarrato il corso del Taloro, non ci opponiamo a che i settemila ettari del comprensorio della media Valle del Tirso vengano irrigati, ma facciamo osservare alla Giunta che circa 60 milioni di metri cubi d'acqua verrebbero meno all'invaso di Santa Chiara, con grave pregiudizio degli interessi degli agricoltori del Campidano di Oristano, del Campidano minore e di altri Consorzi di bonifica. Quindi, la Giunta predisponga — se già non lo ha fatto — la costruzione di opere capaci di integrare nuovamente la quantità di

acqua necessaria all'invaso di Santa Chiara. Su questa linea anch'io...

TORRENTE (P.C.I.). E' un'autocritica.

MARRAS (P.C.I.). Tu eri in Giunta, quando sono state prese quelle decisioni!

GARDU (D.C.). Era ben chiaro che lo sbarramento del Taloro dovesse anche provvedere l'acqua ai territori del comprensorio della media Valle del Tirso. Del resto, la concessione era stata fatta soltanto per la costruzione della diga sul Taloro, rimanendo impregiudicata qualunque altra questione relativa alla irrigazione dei terreni.

TORRENTE (P.C.I.). Era data per sicura.

GARDU (D.C.). E la diamo ancora per sicura, come, d'altra parte, risulta dal testo della mia interrogazione.

Onorevole Torrente, forse non ci siamo capiti: io giustificavo i termini dell'interpellanza Abis, la quale non si oppone allo sbarramento del Taloro e non si oppone a che vengano irrigati i terreni del comprensorio della media Valle del Tirso. Giustificavo, ripeto, l'interpellanza, in quanto senza dubbio non si oppone alla costruzione della diga del Taloro, ma chiede soltanto che si provveda ad integrare il quantitativo d'acqua necessario all'invaso di Santa Chiara, per tutelare gli interessi dei Consorzi di bonifica di quella zona.

L'onorevole Presidente della Giunta alla mia interrogazione ha risposto assicurando che la concessione prevede un disciplinare contenente l'obbligo di fornire acqua alla media Valle del Tirso, sino alla concorrenza annua di 45 milioni di metri cubi. Quindi, su questo punto potrei dichiararmi soddisfatto, se questi 45 milioni saranno sufficienti ad irrigare la vasta zona ricadente in quel comprensorio. Ritengo, poi, come ho già notato, che vi sia stato un errore materiale quando si è parlato di 7.500 centimetri cubi di acqua per ettaro. Credo che, invece, 7.500 metri cubi all'anno potrebbero essere ritenuti sufficienti all'irrigazione della me-

dia Valle del Tirso, la quale irrigazione ha da essere gratuita perchè su questo punto sono state fornite assicurazioni in risposta a un'altra mia interrogazione.

Indubbiamente, anche se c'è molto fervore di lavoro, di buona volontà in quella zona, gli utenti non potrebbero sopportare le spese del pagamento dell'acqua, specialmente quando saranno avviate le colture. In questo senso, onorevole Presidente, mi dichiaro soddisfatto della risposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marras.

MARRAS (P.C.I.). Non essendo riuscito ad intervenire in questa discussione per mezzo della mia interrogazione con richiesta di risposta scritta, sono lieto di poterlo fare per mezzo della interpellanza che su questo stesso argomento — anche se in termini diversi — un gruppo della nostra parte ha presentato. Io comprendo l'imbarazzo in cui si è trovato l'onorevole Corrias nel rispondere, perchè, in effetti, quell'atto che noi denunciavamo come uno dei più gravi compiuti dalla Giunta Brotzu — la concessione, cioè, alla Società Elettrica Sarda delle acque del Taloro — non fu compiuto, evidentemente, dall'attuale Giunta. Ma vorrei osservare che ci si appresta — a quanto risulta — a concedere alla stessa società — celata sotto un nome fasullo — anche lo sfruttamento delle acque del basso Coghinas con la centrale e la diga di Casteldoria: siamo cioè sulla strada della concessione alla Società Elettrica Sarda di tutte le possibilità idroelettriche nella nostra Isola.

Per quanto si sia sempre dichiarato che una delle basi della autonoma politica economica della Regione dovesse essere la rottura di questo monopolio e il potenziamento degli Enti pubblici e concorrenziali col monopolio stesso della Società Elettrica Sarda, la Giunta Brotzu ha concesso ancora alla Società Elettrica Sarda il residuo delle acque utilizzabili a scopo idroelettrico in Sardegna.

Ora, non v'ha dubbio che da qualche anno uno dei problemi più pressanti e che con

più frequenza si pongono all'attenzione degli economisti e degli uomini politici, uno dei problemi di fondo della nostra economia, è proprio quello del razionale sfruttamento delle acque.

Si tratta, in sostanza, della utilizzazione del complesso delle acque del Tirso, dalle sorgenti fino alla foce. E', il Tirso, il fiume più importante della nostra Isola; esso attraversa tutta la parte centrale dell'Isola e — come studi recenti hanno dimostrato — attraverso razionali utilizzazioni delle sue acque a monte e a valle, può dare enormi benefici alla nostra Isola, ben diversi, comunque, da quelli che attualmente si ottengono dalla centrale e dalla diga di Santa Chiara.

In realtà, nella misura in cui noi accresciamo lo strapotere della Società Elettrica Sarda su queste acque, limitiamo le nostre possibilità di affrontare organicamente il problema. Infatti, ecco le conseguenze: — l'onorevole Serra avrà la cortesia, se ritiene di dover intervenire in questa discussione, di fornire le sue spiegazioni — alla concessione alla Società Idroelettrica del Taloro dell'autorizzazione allo sfruttamento delle acque della media Valle del Tirso è seguito immediatamente il ritiro, da parte della Giunta Brotzu, di una proposta di legge nazionale per la utilizzazione delle acque della media e della alta Valle del Tirso per la irrigazione della piana di San Saturnino e di quella di Ottana. E' stata ritirata una proposta di legge di iniziativa nazionale! E tutti hanno potuto constatare, leggendo le proposte della Commissione governativa per il Piano di rinascita, che si trattava di studi tecnici avanzati, condotti direttamente dalla Commissione di studio per il Piano di rinascita. Ora, la proposta di legge nazionale è stata ritirata e si concede invece, senza alcuna garanzia, lo sfruttamento delle acque ancora alla Società Elettrica Sarda. Già giungono da diverse parti proteste più o meno giustificate: per esempio, il comprensorio di bonifica dell'Oristanese ha impugnato il decreto ritenendosi danneggiato.

Se il problema della preponderanza di un ente privato monopolistico sugli interessi pubblici, non verrà adeguatamente risolto da parte della attuale Giunta e se non si riuscirà

a mettere d'accordo i vari interessi che giocano nella questione, io ritengo che il nostro Gruppo prenderà la iniziativa di presentare una mozione sulla utilizzazione razionale delle acque del Tirso e sul complesso dei problemi che ad esso sono legati.

Pare che, come ho già detto, si sia sulla strada delle concessioni alla Società Elettrica Sarda anche per quanto riguarda la bassa Valle del Coghinas e vorremmo che, almeno dalla nuova Giunta Corrias, ci fosse una chiarificazione in merito.

Per concludere, onorevole Presidente, ripeto ciò che ho già detto in una interruzione: su questi problemi di grande interesse e urgenza i consiglieri regionali talvolta presentano interrogazioni con richiesta di risposta scritta ritenendo, questa, la formula più idonea per avere una risposta ampia e tempestiva. Invece, si presentano interrogazioni e si sta mesi e mesi ad attendere una risposta che, a volte, non giunge affatto. Io chiedo a lei, onorevole Presidente, tutore degli interessi del Consiglio, della funzione dei consiglieri, in quale modo l'opposizione possa assolvere al suo compito di controllo e di stimolo quando non c'è un minimo di tempestività da parte degli Assessori nel rispondere alle interrogazioni!

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza Colia al Presidente della Giunta. Se ne dia lettura.

PIRASTU, *Segretario*:

« Per conoscere se intende svolgere una azione intesa ad evitare gli sfratti che l'Istituto Case Popolari sta attuando nella città di Carbonia nei confronti dei dipendenti delle Ferrovie Meridionali Sarde, che, giustamente, si rifiutano di pagare fitti — unilateralmente imposti — che oscillano dalle 7.000 alle 18.000 per appartamento. L'interpellante fa notare: a) che i dipendenti delle Ferrovie Meridionali Sarde, per convenzione a suo tempo stipulata, hanno sempre goduto, in tema di fitto, lo stesso trattamento in atto nei confronti dei dipendenti dalla Società Carbonifera Sarda; b) che da tempo il Ministero dei trasporti ha interessato —

senza che se ne conosca l'esito — quello dei lavori pubblici, allo scopo di raggiungere un equo accordo; c) che, ugualmente, è stato investito della questione il Prefetto di Cagliari, senza alcun esito; d) che, infine, identica azione di sfratto l'Istituto Case Popolari sta svolgendo verso altre categorie di lavoratori interessati. L'interpellanza ha carattere d'urgenza ». (151)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento sono state presentate un'altra interpellanza ed una interrogazione, che vengono svolte congiuntamente. Se ne dia lettura.

PIRASTU, *Segretario*:

De Magistris al Presidente della Giunta:

« Per conoscere i suoi intendimenti onde evitare che venga posto in esecuzione lo sfratto dato dall'Istituto Case Popolari dell'A.Ca.I. a 65 famiglie di ferrovieri residenti ad Iglesias, Bacu Abis, Cortoghiana e Carbonia. In particolare, l'interpellante chiede di conoscere quali azioni intenda svolgere onde evitare che venga fatta ricadere sui ferrovieri l'esorbitante richiesta di arretrati dei fitti avanzata dall'Istituto Autonomo Case Popolari e per ottenere che gli stessi fitti siano contenuti nella stessa misura praticata da altri Istituti simili. La presente interpellanza ha carattere d'urgenza ». (154)

Pirastu all'Assessore ai lavori pubblici:

« Per sapere se è a conoscenza del fatto che l'Istituto Autonomo Case Popolari dell'A.Ca.I. ha intimato lo sfratto a 84 famiglie di dipendenti delle Ferrovie Meridionali Sarde ponendo condizioni onerose per il rinnovo dei contratti (fitti dalle 10.000 alle 15.000 lire mensili; arretrati di 230.000, 450.000 lire). Il sottoscritto interroga l'onorevole Assessore per sapere se l'Assessorato intende intervenire ed in qual modo per difendere i legittimi interessi delle famiglie colpite, in modo che si giunga ad un accordo tra l'I.A.C.P. e gli inquilini sulla base di clausole più eque e moderate ». (445)

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ASQUER.

PRESIDENTE. L'onorevole Colia ha facoltà di illustrare la sua interpellanza.

COLIA (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la mia interpellanza aveva valore all'epoca della sua presentazione, cioè il primo ottobre dell'anno scorso. Si trattava allora di prendere dei provvedimenti a favore di 84 famiglie di ferrovieri dimoranti a Carbonia, sulle quali incombeva la minaccia dello sfratto. Da esse l'Istituto Autonomo Case Popolari pretendeva fitti che oscillavano dalle 7 alle 18 mila lire per appartamento — canoni nettamente superiori, quindi, a quelli richiesti dall'INA-Casa — e, come se non bastasse, chiedeva anche arretrati varianti dalle 200 alle 450 mila lire. Tutto questo, non tenendo conto che i dipendenti delle Ferrovie Meridionali Sarde, per una convenzione stipulata circa 5-6 anni fa, avevano sempre goduto, per quanto riguarda i fitti, dello stesso trattamento che la Carbosarda usava per i propri dipendenti minatori.

La cosa era di estrema gravità — destò l'interesse anche della stampa isolana — ed i ferrovieri, attraverso le loro organizzazioni sindacali, da tempo avevano chiesto l'intervento del Ministero dei trasporti e di quello dei lavori pubblici, senza ottenere alcun esito positivo.

Allo stato dei fatti, non voglio attardarmi ad illustrare nei minimi dettagli, come mi proponevo, quale era allora l'esatta situazione, perchè nel frattempo ho appreso dalla stampa che il problema è stato risolto e, mi pare, con soddisfazione di ambo le parti.

Resta ancora un dubbio da chiarire: se, cioè, l'Istituto Autonomo Case Popolari insiste ancora nella richiesta di canoni arretrati. Penso che il Presidente della Giunta questo dubbio voglia eliminare nella sua risposta.

PRESIDENTE. L'onorevole De Magistris ha facoltà di illustrare la sua interpellanza.

DE MAGISTRIS (D.C.). In certo modo la

mia interpellanza non ha più necessità di essere illustrata in quanto i casi segnalati in essa, dato il lungo tempo trascorso — sono passati sei mesi e più — sono stati sostanzialmente risolti. Attendo, quindi, di sapere quale è stata l'attività del Presidente della Giunta in ordine a tali problemi per potermi dichiarare soddisfatto o meno.

PRESIDENTE. L'onorevole Presidente della Giunta ha facoltà di rispondere.

CORRIAS (D.C.), Presidente della Giunta. Comunico che, non appena sono state presentate le due interpellanze e la interrogazione, il Presidente della Giunta interessò immediatamente del problema il Presidente dell'Istituto Autonomo Case Popolari dell'A.Ca.I., il quale l'11 dicembre 1958 comunicava che la nota vertenza tra quell'Istituto e la gestione governativa delle Ferrovie Meridionali Sarde era stata favorevolmente risolta; ed allegava copia di una lettera da cui risultava che, a seguito di una riunione tenutasi presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, l'Ispettorato stesso aveva riconosciuto le buone ragioni dell'Istituto Autonomo Case Popolari e pertanto aveva dato disposizioni a quella gestione governativa di desistere dal suo atteggiamento e di firmare la convenzione che aveva tenuta ferma sin dal 1955.

In conseguenza di ciò, in relazione a conformi disposizioni impartite dall'Ispettorato, la gestione provvedeva al pagamento in favore dell'Istituto Autonomo Case Popolari di tutte le posizioni pendenti. Pertanto, l'Istituto stesso revocava i procedimenti giudiziari iniziati a carico di occupanti gli alloggi di sua proprietà, i quali, in conseguenza, continuavano a beneficiare dello stesso trattamento usato verso i dipendenti della Carbosarda.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pirastu per dichiarare se è soddisfatto.

PIRASTU (P.C.I.). Prendo atto dell'azione svolta dalla Giunta e ritengo che il problema sia stato sostanzialmente risolto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Colia per dichiarare se è soddisfatto.

COLIA (P.S.I.). Ringrazio il Presidente della Giunta per l'interessamento dimostrato verso una meritevole categoria di lavoratori e mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Magistris per dichiarare se è soddisfatto.

DE MAGISTRIS (D.C.). Mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni del Presidente, dell'azione da lui svolta e anche della tempestività con la quale la pratica è stata portata a termine.

Discussione ed approvazione del disegno di legge: «Autorizzazione alla costruzione ed alla manutenzione dei porti di IV classe, e non classificati, della Sardegna». (53)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Autorizzazione alla costruzione ed alla manutenzione dei porti di IV classe, e non classificati, della Sardegna»; relatore l'onorevole Usai.

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

MARRAS (P.C.I.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, mi pare che su questo disegno di legge — presentato a suo tempo dall'onorevole Cerioni, quando ricopriva la carica di Assessore ai lavori pubblici — in sostanza i vari Gruppi si trovino d'accordo. Anche dalla Commissione lavori pubblici, come dalla Commissione finanze, sono stati approvati, pressochè all'unanimità, i criteri informativi di questa legge.

E' noto a tutti che i porti di IV classe in Sardegna oggi hanno una determinata e non trascurabile funzione ed una ancor più rilevante dovrebbero averne nel prossimo futuro, quando le grandi opere di irrigazione, di trasformazione fondiaria, che oggi sono in corso di attuazione in alcuni comprensori dell'Isola, e le altre previste nel quadro del Piano di ri-

nascita, cominceranno a produrre i loro primi benefici effetti sull'economia sarda.

Già oggi l'Amministrazione regionale è impegnata nella costruzione e nell'ammodernamento di alcuni dei più importanti porti di IV classe della Sardegna e, forse, la discussione di questo disegno di legge può fornire alla Giunta una buona occasione per informare il Consiglio sullo stato di questi lavori, che pare procedano con estrema, paurosa lentezza. A tutti sono note le traversie che hanno subito i lavori per la costruzione del porto di Castelsardo; credo anzi che siano ancora in attesa di risposta numerose interrogazioni e interpellanze riguardanti, appunto, tali lavori. Altrettanto credo che si possa dire per quanto riguarda il porto di Palau.

Ma il problema che si pone all'Amministrazione regionale, date le note deficienze di bilancio degli Enti locali interessati — Amministrazioni comunali e Amministrazioni provinciali —, è evidentemente non soltanto quello della costruzione e manutenzione di nuovi porti, ma anche quello della manutenzione di quelle poche attrezzature esistenti nei porti di IV classe non compresi tra quelli che attualmente la Amministrazione regionale sta sistemando.

A me preme segnalare anche un altro problema, che evidentemente questa legge non affronta: quello del complesso di dotazioni tecniche particolarmente moderne — adeguate al progresso tecnico — di cui questi piccoli nuovi porti devono essere dotati.

Pertanto, il nostro Gruppo, augurandosi che la Giunta regionale possa dare a proposito dei problemi che ho esposto quelle assicurazioni e quelle informazioni di cui l'opinione pubblica sarda e il Consiglio regionale stesso hanno bisogno, si esprime favorevolmente circa questo progetto di legge, suggerendo che al termine «manutenzione» si voglia dare non soltanto il significato di «manutenzione ordinaria», ma anche quello che consenta l'acquisto di quei mezzi meccanici moderni che possono mettere i nostri porti di IV classe — che, come dicevo, hanno un grande avvenire — nelle condizioni di poter assolvere ai loro futuri compiti. (Consensi).

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

MURETTI (P.N.M.). Il problema dei porti di IV classe ha interessato il nostro Consiglio fin dalla prima legislatura, e molti di noi ricordano ancora l'intervento fatto in proposito, nel 1952, dall'onorevole Crespellani. Si fece allora — se non sbaglio — il calcolo che i porti di IV classe della Sardegna dovessero essere addirittura una sessantina ed il problema che si affacciava allora era quello di dare la precedenza, nella costruzione, ad alcuni rispetto ad altri; anzi, questo Consiglio designò con una legge i tre porti riconosciuti di maggiore importanza e, quindi, da costruirsi per primi. Quella legge stabiliva, inoltre, che un determinato numero di miliardi dovesse essere accantonato ogni anno fino al 1967, per quello scopo, dal Consiglio regionale.

Desidererei dunque sapere dall'Assessore competente se quell'accantonamento di miliardi vi è stato, dal 1952 ad oggi, e, in caso positivo, come essi sono stati impiegati. Vorrei, inoltre, sapere un'altra cosa: l'onorevole Crespellani, nel lontano 1952, allorchè il Consiglio regionale discusse la legge sui porti di IV classe, non escluse che le relative agevolazioni potessero essere estese anche ai porti non classificati; ebbene, vorrei appunto sapere che cosa si intende per porti non classificati: porti di IV classe che ancora non sono classificati ma che lo potranno essere nel futuro? Oppure porti che mai potranno essere considerati di IV classe?

MARRAS (P.C.I.). Santa Caterina...?

MURETTI (P.N.M.). Parlerò anche di quel porto. Porti non di IV classe, ma di importanza ancora inferiore, hanno tuttavia, agli effetti della rinascita della Sardegna, una importanza non indifferente: come, per esempio, gli approdi per pescherecci. Perchè allora mentre l'articolo 1 della legge in discussione dice appunto: « costruzione e manutenzione dei porti di IV classe e non classificati » i susseguenti articoli, di questi ultimi non fanno cen-

no? Quindi, io desidererei sapere, ripeto, dall'Assessore se questo « non classificati » si riferisce a porti classificabili di IV classe, oppure se si riferisce a porti di importanza ancora inferiore.

Noto ancora una differenza fra l'articolo 1 della legge in discussione ed il corrispondente articolo della legge del 1952. L'articolo in discussione dice: « L'Amministrazione regionale è autorizzata a sostituirsi alle Amministrazioni provinciali e comunali, su richiesta delle medesime, negli adempimenti e nelle facoltà di loro competenza », mentre l'articolo 1, se non sbaglio, di quella lontana legge questa richiesta da parte delle Amministrazioni provinciali e comunali non prevedeva.

Secondo me, si tratta di una aggiunta superflua, tanto più che già all'articolo 2 si prescrive che i Comuni dovranno versare all'Amministrazione regionale quei contributi che lo Stato dovrà dare loro per la costruzione dei porti di IV classe.

Desidero ora esaminare la situazione di Santa Caterina di Pittinuri, come poco fa richiedeva il collega della sinistra. Santa Caterina di Pittinuri è una località che ha necessità di essere guardata con occhio benevolo dal Governo regionale. Già il Presidente della Regione, nel giro di ispezione che sta compiendo in Sardegna, ha avuto modo di passare — mi diceva l'altro giorno — proprio a Santa Caterina ed ha visto un fiorire di costruzioni di case, di ville e di villette, per cui la località va man mano valorizzandosi anche turisticamente. Ma vi sono anche delle altre ragioni per interessarsi di Santa Caterina di Pittinuri: dal porto di Bosa fino ad Oristano — potremmo dire addirittura sino a Carloforte — lungo tutta la costa occidentale della Sardegna non si trova acqua potabile se non a Santa Caterina di Pittinuri, dove, appunto, vi è una fonte perenne abbondantissima. Lì attraccano per rifornirsi d'acqua tutti i pescherecci che vengono da Alghero per la pesca delle aragoste. Manca, però, un approdo sicuro; manca, in quella piccola ansa, ai pescherecci la possibilità di fermarsi, di trovare rifugio anche per una sola notte. Quindi, io raccomando viva-

mente all'Assessore competente di volere prendere in considerazione anche questi piccoli approdi, che non sono da considerarsi porti di IV classe, ma hanno, tuttavia, la loro importanza. (*Approvazioni*).

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

PERNIS (P.N.M.). Io vorrei accennare alla particolare situazione in cui si trova la costa orientale sarda, la quale, lungo il tratto Cagliari - Olbia — sono circa 200 chilometri — ha un unico porto. Per questo porto lo Stato ha speso delle somme non indifferenti, nella costruzione di opere capaci di renderlo il più possibile sicuro dalle inclemenze del mare. Purtroppo la costa orientale sarda è aperta a tutti i venti, in particolare al greco levante e allo scirocco, che col maestrale dominano in Sardegna.

Si era parlato del costruendo porto di Muravera, anzi si diceva che ne esistesse già un progetto quasi ultimato, ma da cinque o sei anni non se ne è più sentito nulla. Ancora, nel primo elenco dei porti di IV classe o non classificati alla cui realizzazione la Regione intendeva provvedere, era anche quello di Santoru — ricordo benissimo che tale porto fu compreso nell'elenco dell'allora Assessore Stangoni —; ma anche di Santoru non si è più sentito parlare. Quindi, come ho detto, lungo i 200 chilometri di costa che da Cagliari vanno ad Olbia, il solo porto di Arbatax può dare rifugio a navi di un certo tonnellaggio, ma manca...

FRAU (P.N.M.). Di questi porti si parla adesso.

PERNIS (P.N.M.). Va bene, se ne parla adesso, ma comunque nulla è stato fatto negli anni scorsi.

Io non chiedo che lungo la costa orientale vengano costruiti dei porti — se per porti intendiamo dei moli tali da assicurare una calma assoluta nelle acque interne — in quanto ciò comporterebbe spese di miliardi per la

costruzione, e altre ingenti e continue spese per la manutenzione, poichè anch'essi, come quello di Arbatax, sarebbero soggetti ad insabbiamento e, quindi, alla continua riduzione dello specchio delle acque. Però, io vorrei far presente questo: lungo tutte le coste della Gran Bretagna il mare è molto più tempestoso di quanto non possa mai essere il nostro Tirreno; quelle coste, inoltre, sono soggette ad alte e basse maree che determinano dislivelli di oltre venti - venticinque metri, tali che, anche con le acque calme, con il loro deflusso possono danneggiare qualsiasi opera non opportunamente costruita; perciò, in tutta quella costa, ci sono sì dei porti, ma ci sono anche i cosiddetti *piers*, ossia dei moli, dei pontili a mare costruiti in modo tale che, quando la marea è molto alta o il mare è tempestoso, le acque possono passare al di sopra di essi in quanto non sono dotati di opere mobili tali da poter essere danneggiate.

Ora, proprio nella zona di Santoru, una società mineraria ha costruito un pontile del genere, capace di imbarcare, in due ore - due ore e mezzo, 400 tonnellate di minerale. Quel pontile è costato, credo, 25-30 milioni alla società che lo ha costruito: una spesa, quindi, più che modesta. Se poi uno di tali moli viene dotato di nastro trasportatore — per mezzo del quale le operazioni di carico si concludono in pochissime ore —, molti capitani sono disposti, nei momenti di calma, ad attraccarvi con le loro navi, anche se esso si trova in uno specchio d'acqua non protetto: in mezza giornata caricano, e poi scappano, come avviene lungo tante altre coste anche in Italia, ma specialmente nel Nord d'Europa.

Nell'Ogliastra ci sono delle risorse minerarie non indifferenti: si tratta soltanto di attrezzare la costa, per poter approfittare dell'economicità dei trasporti marittimi. Per esempio, dalla strada nazionale all'altezza di Ierzu, Tertenia, eccetera, ad Arbatax sono appena 50 chilometri, mentre per giungere a Cagliari se ne devono percorrere circa il doppio: è notevole, quindi, il risparmio che si avrebbe se Arbatax fosse un porto perfettamente attrezzato. Quindi, io pregherei l'Amministrazione.

ne regionale di esaminare con la dovuta attenzione la situazione di quella costa, la cui suscettibilità di sviluppo è esclusivamente legata alla possibilità dei trasporti marittimi, dato che buona parte dell'attività dell'Ogliastra necessita di sufficienti approdi sul mare. *(Consensi)*.

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

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il nostro Gruppo è favorevole al disegno di legge in discussione, il quale — è l'unico nostro rilievo — arriva un po' troppo in ritardo. Finora i porti di IV classe hanno, soltanto per un accorgimento, potuto beneficiare di un qualche intervento che non provenisse dai fondi della Regione. Questa situazione deriva dalla legislazione vigente, dalle competenze in materia, le quali, inspiegabilmente, sono rimaste — come d'altra parte avviene in altri settori — a carico di Comuni che non hanno né i mezzi necessari né l'interesse esclusivo a provvedervi. Infatti, di porti di IV classe in Sardegna non se ne sono costruiti, e quei pochi esistenti sono lasciati senza alcuna manutenzione.

La proposta contenuta in questo disegno di legge — speriamo che non sorgano altre difficoltà — è, dunque, a nostro giudizio, accettabile, in quanto permetterebbe alla Regione, sostituendosi ai Comuni, di beneficiare di quei contributi che gli stessi hanno diritto di ottenere dal Governo. Sostituendosi ai Comuni, la Regione assume un compito non indifferente, ma le difficoltà in materia devono essere affrontate, poichè, date le condizioni di depressione in cui si trovano tutti i nostri Comuni, pochissimi di essi avrebbero la possibilità di prendere iniziative del genere.

Nell'esame dei singoli articoli del disegno di legge ci sarà probabilmente da fare qualche osservazione di carattere pratico e qualche piccola modifica di carattere tecnico. Voglio fare un esempio: evidentemente è sfuggito, ai componenti la Commissione che ha preparato il testo del disegno di legge, il fatto che l'arti-

colo 3 del medesimo prescrive che determinate deliberazioni vengano prese dall'Assessore competente « sentita la Giunta »: ebbene, tale precisazione è ovviamente inammissibile. Bisognerà apportare qualche correzione al testo: si potrà, per esempio, stabilire che i programmi siano approvati dalla Giunta: quindi, anche se i progetti definitivi dovranno essere approvati dall'Assessore competente, è chiaro che ciò avverrà secondo le direttive impartite dalla Giunta. *(Consensi)*.

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

CINGOLANI (P.M.P.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il mio Gruppo è favorevole a questo disegno di legge perchè...

MARRAS (P.C.I.). I due Gruppi monarchici sono ancora divisi? *(Interruzioni a destra)*.

CINGOLANI (P.M.P.)... perchè nella sua attuazione vede la possibilità di rendere, in un prossimo domani, le coste della Sardegna abitate e coltivate, cioè autentici centri di turismo e di lavoro. Voglio, inoltre, richiamare l'attenzione della Giunta sulla necessità che venga costruita la famosa strada litoranea, nella quale dovrebbero convergere tutte le strade provenienti dall'interno dell'Isola.

Auguriamoci che la legge possa essere realmente operante e che, durante la preparazione del piano riguardante i porti e le coste della Sardegna, si vadano a cercare tutti quei seni adatti alla costituzione di un piccolo approdo, affinchè si soddisfino le giuste richieste della popolazione delle coste. *(Approvazioni)*.

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

USAI (D.C.), *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione è stato presentato dall'Assessore ai lavori pubblici per mettere la Giunta in con-

dizioni di aver uno strumento legislativo che le consenta di sostituirsi ai Comuni nei lavori per la manutenzione dei porti di IV classe esistenti o in costruzione e di quelli non classificati dove, però, si svolga un certo traffico.

E' noto, infatti, che i Comuni non sono in condizioni di assolvere a tale compito sia per la loro scarsa attrezzatura, sia perchè non dispongono di mezzi finanziari sufficienti. L'intervento dell'Amministrazione regionale, quindi, è ritenuto giustamente indispensabile, per impedire che le opere di cui trattasi vadano in decadimento per abbandono.

La terza Commissione, nella riunione del 22 settembre 1958, ha approvato il disegno di legge con la sola modifica del 3.o comma dell'articolo 3. Nel testo approvato questo comma dice: « Qualora la natura delle opere o motivi d'urgenza lo richiedano, la compilazione dei progetti può essere eccezionalmente affidata, sentita la Giunta regionale, anche a professionisti privati ». Rimane così chiarito, dal contesto di tutto l'articolo, che la direzione dei lavori non potrà essere affidata a professionisti privati.

La Commissione finanze, nella seduta del 9 ottobre 1958, ha poi approvato, senza apportarvi modifiche, il testo della terza Commissione.

L'onorevole Piero Soggiu, nel suo intervento, ha ora suggerito di sopprimere, sempre al 3.o comma del citato articolo 3, le parole « sentita la Giunta regionale ». Sono d'accordo.

Gli onorevoli Muretti, Pernis e Cingolani hanno proposto che gli interventi dell'Amministrazione regionale vengano estesi ai porticcioli di S. Caterina di Pittinuri, Santoru (Tertenia), eccetera. La legge lo prevede già in quanto parla di « porti di IV classe esistenti, quelli in costruzione e gli altri approdi dove si svolga un certo traffico ».

L'onorevole Marras ha definito questa « una legge buona »; si è però lagnato del notevole ritardo tra la data di presentazione e quella della discussione in aula. Qui non sono d'accordo: non si può dire vi sia stato molto ritardo, specie se ricordiamo che alcuni colleghi si lamentano del fatto che attendono risposta ad interrogazioni ed interpellanze presentate da oltre un anno.

Per quanto riguarda la compilazione di una carta degli approdi costieri — suggerita dagli onorevoli Cingolani e Pernis — penso che l'Assessore ai lavori pubblici possa provvedere senz'altro. La carta dovrebbe, però, indicare, in modo chiaro, le località dotate di locande, acqua potabile, posti di rifornimento di carburanti e viveri, mezzi di collegamento eccetera, perchè i turisti continentali vengono in Sardegna soprattutto per conoscere le coste marine e l'immediato retroterra, e non per trascorrere le ferie in località montane. Non è neppure da escludersi che molti di essi in un prossimo avvenire preferiscano raggiungere la Isola con piccole e veloci imbarcazioni anzichè con le navi di linea. E' quindi necessario ed urgente attrezzarsi in modo adeguato per fronteggiare le nuove esigenze.

Poichè tutti i colleghi intervenuti nell'ampia discussione si sono dimostrati favorevoli all'approvazione del disegno di legge, il mio compito di relatore è esaurito. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai lavori pubblici.

DEL RIO (D.C.), Assessore ai lavori pubblici. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la pur breve discussione che si è svolta sul disegno di legge in esame ha sostanzialmente confermato la unanimità di pareri favorevoli che è stata espressa in sede di Commissione competente. Non poteva, io penso, accadere diversamente, date le chiare finalità che il disegno di legge si propone di raggiungere. Esse tendono innanzitutto ad assicurare la regolare manutenzione delle opere già costruite, ed eventualmente consentire la costruzione di altre opere che si rendessero necessarie nei porti già compresi nel piano particolare, o di nuove opere portuali in località che non sono state previste nel piano a suo tempo approvato dal Consiglio regionale.

Il principio della manutenzione delle opere costruite è stato già consacrato nell'ultima legge che disciplina la materia dei lavori pubblici regionali, quando si è inserito un articolo in cui è previsto espressamente l'impegno, da par-

te delle amministrazioni beneficiarie di opere pubbliche regionali, di assicurare l'ordinaria manutenzione delle stesse una volta costruite. E questo perchè si assisteva da diverso tempo allo scempio di opere che avevano richiesto per la loro esecuzione notevoli sacrifici finanziari da parte della Regione e che, una volta affidate alle Amministrazioni locali, andavano progressivamente in rovina proprio per mancanza della normale manutenzione necessaria alla conservazione di qualsiasi opera.

Questo indirizzo dell'Amministrazione regionale non poteva non essere confermato per opere così delicate quali sono i porti di IV classe, sia quelli di cui è in atto la costruzione — per i quali sono impegnati cospicui stanziamenti — sia quelli che potrebbero ancora essere costruiti. D'altro canto, l'Amministrazione regionale non poteva, non potrebbe non interessarsi anche ad altre località, che, in conseguenza dello sviluppo dell'economia isolana, potrebbero domani essere prese in considerazione ai fini della costruzione di opere portuali. Tali località, infatti, potrebbero domani acquistare una importanza maggiore, sia dal punto di vista commerciale, da quello turistico, come pure dal punto di vista dello sviluppo della pesca.

Nel piano regionale già ricordato poc'anzi, non furono — è vero — compresi tutti i porti segnalati in sede di discussione in Consiglio regionale. Restarono fuori, ad esempio, i porti di Santa Caterina e porto Corallo, che hanno certamente una notevole rilevanza. A questo proposito, per eliminare subito un argomento dalla discussione, posso assicurare agli onorevoli Muretti e Pernis che nel piano suppletivo che l'Assessorato va predisponendo, tra i primi presi in considerazione sono proprio i porti di Santa Caterina, di Porto Corallo e di Villasimius. L'onorevole Muretti, del resto, sa che l'Assessorato ha già ordinato per Santa Caterina la progettazione dei lavori necessari, per cui, non appena le disponibilità finanziarie lo consentiranno, l'Amministrazione regionale non mancherà di attuare la costruzione delle opere previste nel progetto.

L'onorevole Muretti ha sollevato un proble-

ma di classifica dei porti ed ha chiesto se quelli non classificati possano essere considerati porti di IV classe o possano esserlo in avvenire. La legge che disciplina la materia è quella stessa richiamata nel disegno di legge: precisamente la numero 3095 del 1885, che all'articolo 1 classifica i porti in due categorie, di cui la prima comprende i porti rifugio militari e interessanti comunque la difesa dello Stato, la seconda porti prevalentemente commerciali.

Questa seconda categoria, a sua volta, si divide in porti di I classe, che son quelli a cui fanno capo grandi linee di comunicazione nazionali o internazionali ed inoltre con movimento di merci non inferiore a 250 mila tonnellate annue — calcolo eseguito nell'ultimo triennio precedente alla classifica —; porti di seconda classe, quelli che hanno un movimento riguardante una o più province e un traffico di almeno 25 mila tonnellate annue; porti di III classe, quelli interessanti parte di una provincia con traffico non inferiore alle 10 mila tonnellate; tutti i restanti porti sono considerati porti di IV classe, siano o no essi espressamente classificati come tali.

L'onorevole Muretti ha anche chiesto perchè mai fosse contemplato dalla legge l'impegno da parte delle Amministrazioni comunali a richiedere allo Stato i contributi previsti dalla legge per la costruzione di nuovi porti, mentre un tale impegno non fu previsto in occasione della formulazione di quel piano tante volte richiamato. La ragione è questa: mentre quel piano era finanziato totalmente dalla Regione, in forza di questa legge si chiede invece che la Amministrazione regionale sostituisca i Comuni o i consorzi di Comuni nei benefici previsti dalle leggi. Questi benefici sono: per la legge del 1885, un contributo del 30 per cento da parte dello Stato e del 10 per cento da parte della Provincia; per la legge del 1907, un contributo del 50 per cento da parte dello Stato; per l'ultima legge, quella comunemente nota come « legge Tupini », il contributo dello Stato è previsto, invece, nella misura del 75 per cento. In ogni caso, però, il contributo è previsto soltanto a favore delle

Amministrazioni locali — Comuni o consorzi di Comuni —, per cui, onde mettere la Regione in condizione di beneficiarne, è necessario che la richiesta venga fatta dalle Amministrazioni interessate e che in base ad essa la Regione deliberi di sostituirsi ai Comuni nel beneficio dei contributi stessi e nell'intervento per la spesa ancora necessaria per coprire l'intero importo. Credo di aver così risposto anche all'ultima domanda fatta dall'onorevole Muretti nel corso della discussione.

Altri argomenti sono stati sollevati dagli altri oratori che sono intervenuti: l'onorevole Soggiu Piero ha fatto una questione di ordine formale; penso, però, che egli abbia errato quando ha interpretato l'articolo 4 nel senso che prevederebbe l'approvazione della Giunta per i progetti. Infatti, l'approvazione dei progetti è fatta dall'Assessore ai lavori pubblici di concerto con quello ai trasporti, sentito il Comitato tecnico regionale, mentre dalla Giunta regionale è fatta soltanto la delibera per la spesa, non la delibera per l'approvazione dei progetti...

SOGGIU PIERO (P.S.d'A.). Per la compilazione dei progetti.

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Per la compilazione dei progetti? Chiedo scusa, onorevole Soggiu, ma questo era previsto sia nel testo del proponente, sia nel testo della Commissione, forse perchè proprio in quest'ultimo si fa riferimento a casi eccezionali in cui i progetti possono essere affidati anche a liberi professionisti; cioè, per rimarcare il carattere eccezionale del provvedimento è prevista la delibera da parte della Giunta regionale, che dà all'Assessore la facoltà di affidare progetti anche a liberi professionisti.

L'onorevole Marras, nell'annunciare il voto favorevole del suo Gruppo, ha detto che sarebbe questa l'occasione migliore perchè la Giunta regionale riferisca sullo stato dei lavori dei porti. Io sarei in grado di farlo, onorevole Marras: si tratta di vedere se sia il caso di perdere una buona mezz'ora per dar lettura, per ogni singolo porto, dei rapporti che

mi sono giunti sulla situazione al 31 marzo 1959. Se l'onorevole Marras lo ritiene, io posso, invece, far battere a macchina 60 copie di questo rapporto e trasmetterle ai consiglieri.

Piuttosto, non posso fare a meno di dire, dato che mi si presenta l'occasione, che, purtroppo, le somme stanziare a seguito dei finanziamenti decisi dal Consiglio regionale in occasione dell'approvazione del noto piano comprensivo della costruzione di nove porti, non sono assolutamente sufficienti per la esecuzione di tutte le opere atte a rendere funzionali i porti stessi. E posso aggiungere che, per poter completare totalmente le costruzioni in atto, si renderà necessario un ulteriore stanziamento di almeno un miliardo e 755 milioni. La Giunta si è posta questo problema per vedere come sia possibile intervenire per assicurare tali finanziamenti. Io credo che le possibilità siano due: predisporre un piano particolare suppletivo da far finanziare ai sensi dell'articolo 8 dello Statuto speciale, oppure intervenire presso il Ministero per ottenere, ai sensi della legge in discussione, i diversi benefici che sono previsti dalle leggi statali già richiamate. Diversamente, è chiaro che le opere che noi abbiamo già fatto eseguire per molti porti si riveleranno completamente inutili.

Occorre che l'Amministrazione regionale prenda delle decisioni immediate o che, se la questione verrà portata davanti al Consiglio, questo indichi alla Giunta regionale un indirizzo preciso e chiaro. Diversamente la spesa che l'Amministrazione regionale va affrontando si rivelerebbe — ripeto — priva di effetti per molti dei porti in corso di costruzione.

D'altro canto, risulta evidente che è quanto mai scarso anche lo stanziamento previsto nel bilancio di quest'anno. Con 25 milioni difficilmente si riesce ad assicurare anche la semplice ordinaria manutenzione dei porti; così come con 25 milioni non si può pensare, anche se si potranno ottenere i contributi previsti nella legge in discussione, di affrontare spese per la costruzione di nuovi porti e tanto meno per dotare questi porti di impianti fissi come ha chiesto l'onorevole Marras. La cifra

che noi abbiamo indicato in bilancio è, d'altra parte, il massimo che noi potevamo destinare a quell'impiego, data la situazione di bilancio e dato anche che devono iniziare ancora il loro *iter* le pratiche che, eventualmente, verranno impostate in base a questo disegno di legge.

Per concludere, debbo altresì dire al Consiglio che i lavori che sono in corso di esecuzione sono attentamente seguiti dall'Amministrazione regionale, che non tralascia occasione per richiamare le imprese all'osservanza degli obblighi contrattuali e per effettuare quella continua, incessante sorveglianza che, data la natura dei lavori, si appalesa ancora più necessaria. L'Amministrazione regionale intende portare a termine i lavori iniziati, così come intende affrontare il problema dell'esame accurato delle possibilità che ancora possono esistere per località non comprese nel piano già finanziato.

All'articolo 7 del disegno di legge la Giunta ha presentato un emendamento sostitutivo. Appare chiaro come quell'articolo, allo stato attuale delle cose, non possa più reggersi e come sia indispensabile sostituirlo con altro articolo, in cui appunto si farà riferimento al capitolo di spesa al quale la legge fa capo, indicato appunto con la nuova denominazione comprendente non soltanto la manutenzione, ma anche la costruzione di nuovi porti di quarta classe o non classificati.

MURETTI (P.N.M.). Ma la legge regionale: « Autorizzazione alla costruzione di porti di quarta classe » 1 febbraio 1952, numero 8, è ancora in vigore!

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. E' in vigore soltanto per i porti in essa menzionati.

MURETTI (P.N.M.). Mi permetta, onorevole Assessore. L'articolo 1 di quella legge è tale e quale l'articolo 1 della legge in discussione.

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Quella legge però autorizzava la Giunta a eseguire una certa operazione finanziaria che

non so se il Consiglio sia disposto ad autorizzare anche per gli altri porti.

MURETTI (P.N.M.). Ma non in quell'articolo, onorevole Assessore.

Anche l'articolo 2 di quella legge è uguale all'articolo 2 della legge in discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Muretti, la discussione generale ormai è chiusa.

MURETTI (P.N.M.). Vorrà dire che noi emaniamo una nuova legge con degli articoli che sono uguali a quelli di una legge ancora in vigore.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 1.

ASARA, *Segretario*:

Art. 1

L'Amministrazione regionale è autorizzata a sostituirsi alle Amministrazioni provinciali e comunali, su richiesta delle medesime, negli adempimenti e nelle facoltà di loro competenza, previste dalle leggi 2 aprile 1885, numero 3095, 14 luglio 1907, numero 542 e 3 agosto 1949, numero 589, per la costruzione e manutenzione dei porti di IV classe, e non classificati, della Sardegna.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

ASARA, *Segretario*:

Art. 2

I Comuni nel cui territorio è prevista la

costruzione e la manutenzione dei porti di IV classe e non classificati di cui all'articolo 1, devono presentare domanda all'Assessorato ai lavori pubblici corredata dalla seguente documentazione: a) dichiarazione dell'autorità tutoria dalla quale risulti che il Comune interessato non può a proprio carico sostenere la quota parte della spesa occorrente alla esecuzione delle opere; b) delibera con la quale i Comuni stessi si obbligano a versare alla Amministrazione regionale i contributi ad essi spettanti, a norma di legge, per la costruzione dei porti, per la quale è previsto il contributo statale.

COVACIVICH (D.C.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COVACIVICH (D.C.). Desidero soltanto chiedere all'Assessore ai lavori pubblici l'assicurazione che nel futuro non basterà una semplice richiesta di un qualsiasi Comune per far iniziare immediatamente la costruzione di un porto. Mi riferisco esplicitamente a Buggerru, dove stiamo costruendo un porto che — se tutto andrà bene — costerà 700 milioni per appena una decina di barche da pesca.

Se questo articolo sarà interpretato ed attuato alla lettera, a noi verrà imposto di costruire tanti altri porti, inutili quanto quello di Buggerru, e di provvedere anche alla loro manutenzione. Perciò, è necessario che venga costituita una Commissione che operi una scelta dei porti da costruirsi. E' in questo senso che desidero una precisazione da parte dell'onorevole Assessore ai lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Onorevole Covacivich, tutte le leggi sui lavori pubblici prevedono la possibilità per gli Enti locali di presentare richieste d'esecuzione di lavori. Il fatto però che venga presentata una domanda non significa che l'Amministrazione regionale o l'Amministrazione statale la

debbero necessariamente accogliere. Se si pensa poi che in un articolo della legge — adesso non ricordo quale — è previsto che la spesa necessaria per la esecuzione dei lavori deve essere approvata dalla Giunta regionale — così come avviene per i programmi di tutte le opere pubbliche — è facile concludere che, laddove i porti non saranno ritenuti utili e necessari dalla Giunta — previo parere del Comitato tecnico regionale —, essi non verranno costruiti.

Per quanto riguarda Buggerru, onorevole Covacivich, debbo precisare che la spesa prevista dal progetto generale è di 400 milioni, che del piano è stato finanziato soltanto uno stralcio di 100 milioni e che il problema che lei si è posto se l'è posto anche l'Assessore competente, il quale è giunto alla conclusione che a Buggerru occorre fare punto e basta, perchè spendere altri 300 milioni significherebbe sciupare inutilmente denaro.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'articolo 2. Chi lo approva alzi la mano.

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

ASARA, *Segretario*:

Art. 3

L'esecuzione delle opere è effettuata a cura dell'Assessorato ai lavori pubblici.

Per la compilazione dei progetti e per la direzione dei lavori, l'Amministrazione regionale può valersi dell'ufficio del Genio Civile per le opere marittime competente per il litorale sardo.

Qualora la particolare natura delle opere o motivi di urgenza lo richiedano, la compilazione dei progetti può essere eccezionalmente affidata, sentita la Giunta regionale, a professionisti privati.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

ASARA, Segretario:

Art. 4

Per la costruzione di nuovi porti di IV classe deve essere redatto, a cura e spese dell'Amministrazione regionale, il piano regolatore di ogni singolo porto per il quale sarà sentito il parere del Comune o dei Comuni interessati.

I piani regolatori da compilare ai sensi della presente legge saranno inviati al Ministero ai lavori pubblici per il parere della Commissione per lo studio dei piani regolatori dei porti, e per l'approvazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

I progetti definitivi saranno compilati in esecuzione e conformemente al piano regolatore approvato, e saranno sottoposti all'esame del Ministero ai lavori pubblici agli effetti dei contributi di cui all'articolo 2 della presente legge e successivamente all'approvazione della Giunta regionale.

I progetti relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei porti di IV classe, o non classificati, da compilarsi secondo le modalità di cui al precedente articolo 3, devono essere approvati dall'Assessore ai lavori pubblici di concerto con l'Assessore ai trasporti, sentito il parere del Comitato tecnico regionale dei lavori pubblici.

La relativa spesa è approvata dalla Giunta regionale.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

ASARA, Segretario:

Art. 5

La gestione dei lavori di cui alla presente legge spetta all'Assessorato ai lavori pubblici,

secondo le norme delle leggi dello Stato e della Regione, vigenti in materia.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 6.

ASARA, Segretario:

Art. 6

I contributi dovuti all'Amministrazione regionale ai sensi del precedente articolo 2 saranno attribuiti ad appositi capitoli da iscrivere nello stato di previsione delle entrate del bilancio regionale.

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

(E' approvato).

Si dia lettura dell'articolo 7.

ASARA, Segretario:

Art. 7

E' istituito nel bilancio 1958 il capitolo 137 bis così denominato: « Spese per la costruzione e manutenzione dei porti di IV classe, e non classificati, della Sardegna ». A favore di detto capitolo viene stornata la somma di lire 5.000.000 dal capitolo 132 del bilancio 1958. Le spese per l'attuazione della presente legge graveranno sul suddetto capitolo e su quello corrispondente dei futuri esercizi.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo a firma Del Rio - Contu. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« L'articolo 7 è così modificato: "Le spese occorrenti per l'attuazione della presente legge faranno carico al capitolo 67 del bilancio

1959 e ai capitoli corrispondenti degli esercizi successivi". La dizione del predetto capitolo è pertanto così modificata: " Le spese per la costruzione e manutenzione dei porti di IV classe e non classificati della Sardegna" ».

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Del Rio - Contu. Chi l'approva alzi la mano.

(E' approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: « Autorizzazione alla costruzione ed alla manutenzione dei porti di IV classe, e non classificati, della Sardegna ».

Risultato della votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti e votanti	44
maggioranza	23
favorevoli	39
contrari	5

(Il Consiglio approva).

(Hanno preso parte alla votazione: Abis - Amicarelli - Asara - Asquer - Atzeni - Bernard - Borghero - Cadeddu - Cara - Cardia - Castaldi - Casu - Cherchi - Cingolani - Cois - Contu - Corrias - Costa - Dedola - Del Rio - Dettori - Filigheddu - Frau - Gardu - Lay - Macis Elodia - Marras - Masia - Melis - Milla Francesco - Muretti - Murgia - Nioi - Pernis - Pirastu - Pisano - Prevosto - Sassu - Serra - Soggiu Piero - Sotgiu Girolamo - Stara - Torrente - Usai).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 11.

La seduta è tolta alle ore 20 e 15.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari

Anno 1959