

LXXXI SEDUTA**GIOVEDÌ 10 GIUGNO 1954****Presidenza del Presidente CORRIAS EFISIO****INDICE****Commemorazione di Giacomo Matteotti:**

FIORI	1494
CRESPELLANI	1496
SOGGIU PIERO	1497
SOTGIU GIROLAMO	1497
MELIS, Assessore agli enti locali e trasporti	1498
PRESIDENTE	1499

Interrogazioni (Annunzio) 1489**Interpellanza e interrogazioni (Svolgimento):**

COVACIVICH	1490-1492
MURGIA, Assessore ai lavori pubblici	1491-1492
SPANO	1493
BAGEDDA	1494

Mozione (Annunzio) 1489**Mozioni e interpellanza sul porto di Castelsardo (Discussione):**

SOTGIU GIROLAMO	1500
DERIU	1500-1506
MURGIA, Assessore ai lavori pubblici	1502-1506
MELIS, Assessore agli enti locali e trasporti	1503
PRESIDENTE	1503
SOGGIU PIERO	1504
CRESPELLANI	1504

Pag.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BERNARD, *Segretario*:

«Interrogazione urgente Soggiu Piero - Puligheddu concernente la mancata trasformazione dei terreni espropriati dall'E.T.F.A.S. in regione "Minerva" in agro di Villanova Monteleone e Comuni limitrofi». (178)

«Interrogazione Gardu circa i recenti fatti accaduti a Civitavecchia Marittima». (179)

«Interrogazione Bagedda - Angioni relativa al comportamento di elementi della polizia verso gli sportivi sardi che rientravano dalla partita Cagliari - Pro Patria». (180)

Annunzio di mozione.

PRESIDENTE. Si dia annunzio della mozione pervenuta alla Presidenza.

BERNARD, *Segretario*:

«Mozione urgente Covacivich sulla soluzione del problema di Arborea». (22)

Svolgimento di interpellanza e interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni. Viene svolta per prima l'interpellanza Covacivich all'Assessore ai lavori pubblici e al-

La seduta è aperta alle ore 18 e 20.

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

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

l'Assessore all'igiene e sanità. Se ne dia lettura.

BERNARD, *Segretario*:

«Per conoscere se risponde a verità la notizia di stampa secondo la quale la Cassa per il Mezzogiorno avrebbe deliberato il finanziamento del nostro «Piano per gli acquedotti comunali». Ciò premesso e dato per scontato che tale piano di opera completerebbe l'approvvigionamento idrico di tutti i centri abitati dell'Isola, l'interpellante desidera conoscere in quale modo si intenda provvedere al mantenimento delle stesse in costante efficienza. Il sottoscritto ritiene a questo riguardo che il problema degli acquedotti comunali, basilare per lo sviluppo demografico, economico e sociale della nostra Isola, non interessi solamente le singole popolazioni e che pertanto non possa essere lasciato alle sole cure delle amministrazioni comunali interessate, troppo nota essendo la povertà dei loro bilanci e la pressochè nulla (fatta eccezione per i centri maggiori) efficienza dei singoli uffici tecnici ove esistano; specie se si tiene conto, come se ne deve tener conto, delle necessità attinenti la manutenzione ordinaria e la sorveglianza igienica.

In ordine a quanto sopra il sottoscritto interpellante desidera conoscere se l'Amministrazione regionale non ritenga suo inderogabile compito promuovere la costituzione di consorzi, possibilmente volontari, fra Comuni vicini facenti capo ai centri maggiori o, meglio ancora, di un Ente autonomo regionale che assuma, sull'esempio dell'Ente per l'acquedotto Pugliese, i compiti sopra enunciati, garantendo, con bilancio proprio, alla Sardegna ed alle popolazioni interessate la piena efficienza del servizio di distribuzione idrica ed il suo progressivo potenziamento. Ciò per non vedere in pochi anni distrutto il beneficio delle provvidenze che, col sacrificio del contribuente italiano, Comuni, Regione e Stato, specie in questi ultimi anni, hanno disposto per le maggiori fortune della Sardegna». (5)

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

COVACIVICH. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, credo che sia molto importante conoscere il pensiero della Giunta regionale sul destino degli acquedotti sardi.

La situazione al 1950 degli acquedotti dei paesi della Sardegna era la seguente: completamente sprovvisti di acquedotti, provincia di Cagliari, 42 centri (di cui 12 frazioni); provincia di Sassari, 4 centri; provincia di Nuoro, 18 centri. Complessivamente 64 centri interessanti 91.926 abitanti. Acquedotti in esercizio, ma insufficienti ai bisogni delle popolazioni o in cattivo stato di funzionamento: provincia di Cagliari, 82 (di cui 14 in frazioni); provincia di Sassari, 56; provincia di Nuoro, 48: un totale, quindi, di 186 acquedotti interessanti 94.199 abitanti. Acquedotti sufficienti, di cui una buona metà sufficienti solo per il momento: Cagliari, 66 centri (di cui 5 frazioni); Sassari, 12 centri (di cui una frazione); Nuoro, 34 centri. Complessivamente 112 centri interessanti 285 mila e 249 abitanti. In costruzione, a quell'epoca, erano 12-18 acquedotti interessanti 12.381 cittadini.

Se la notizia che ha dato spunto alla mia interpellanza risponde a verità, se, cioè, la Cassa per il Mezzogiorno ha deliberato di finanziare il nostro piano, il piano regionale per gli acquedotti, la Sardegna, o meglio i nostri Comuni verrebbero a trovarsi completamente forniti di acqua.

Ma il problema che io vorrei segnalare non è soltanto quello di approvvigionare i paesi sprovvisti o di ampliare gli acquedotti attualmente insufficienti, ma è anche quello di mantenere gli acquedotti in efficienza. Ora, in Italia abbiamo due casi, se le mie informazioni sono esatte, di consorzi obbligatori per la manutenzione degli acquedotti: l'acquedotto pugliese e l'Ente Acquedotti Siciliani. La legge istitutiva dell'Ente Acquedotti Siciliani risale al 19 gennaio 1942 ed è cosa molto interessante per noi che anche gli acquedotti costruiti in questi ultimi anni dalla Regione Siciliana siano rientrati nella disciplina di questa legge nazionale del 1942. Tale legge concerne tutti gli acquedotti indistintamente, siano essi costruiti dallo Stato, o dalla Regione, o da Consorzi, nonché

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

eventualmente, quelli costruiti da privati (questi ultimi sono stati e sarebbero però rilevati da questo Ente Acquedotti Siciliani). Tale Ente, va rilevato molto chiaramente, ha un bilancio annualmente finanziato dallo Stato: a quell'epoca, 1942, lo Stato disponeva 500 milioni all'anno per la manutenzione degli acquedotti siciliani.

Io penso che questo patrimonio, che deve essere ed è senza dubbio alla base dello sviluppo della nostra Isola, non possa essere lasciato alla manutenzione dei Comuni. Mi consta che molti acquedotti, tre o quattro anni fa in piena efficienza, oggi hanno perduto gran parte della loro efficienza e cadono in rovina per la ragione semplicissima che i Comuni le magre entrate le destinano ad altri bisogni. Naturalmente non si ripara l'acquedotto, questo va in rovina, e allora si ricorre alla Regione o allo Stato. Passano gli anni, e l'acquedotto va definitivamente in malora.

Voi e in modo particolare il nostro esimio Assessore ai lavori pubblici avrete già capito il mio pensiero: io tengo a che la Sardegna pensi a qualche cosa di analogo ad un ente di manutenzione ed attendo a questo riguardo assicurazioni in proposito.

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

MURGIA, Assessore ai lavori pubblici. Ben conosciamo la situazione veramente grave dell'approvvigionamento idrico di tutti i Comuni della Sardegna. Conosciamo bene proprio le cifre testè enunciate dall'amico Covacovich. Ed è per questo che, come è noto agli onorevoli consiglieri, il mio Assessorato si è interessato già dal 1952 di studiare un piano di massima relativo alla sistemazione integrale degli approvvigionamenti idrici interessanti i medi e piccoli centri della Sardegna, fra l'altro anche perchè dovevamo fare la richiesta allo Stato dei contributi di cui all'ultimo comma dell'articolo 8 dello Statuto. Non abbiamo compreso, in questo piano particolare degli acquedotti, i grandi acquedotti consorziali di Cagliari, Sassari, Nuoro,

Goceano e qualche altro, ai quali ha provveduto la Cassa per il Mezzogiorno. Per questi complessi la Cassa stessa ha stanziato dai sette agli otto miliardi, ed infatti questi acquedotti consorziali attualmente sono in corso di esecuzione, ad eccezione di quello del Goceano, che solo in piccola parte (la costruzione di una parte della diga) è stato appaltato.

E' noto ancora agli onorevoli consiglieri che detto piano, che noi abbiamo distribuito a suo tempo, non è stato ancora approvato dal Consiglio. E' invece andato avanti il piano particolare di elettrificazione, come è noto. Non abbiamo ancora presentato il piano degli acquedotti per due motivi. In primo luogo, essendo stata presentata da breve tempo la richiesta relativa alla elettrificazione dei Comuni, ragioni ovvie consigliavano di attendere e di puntare tutte le forze per un positivo accoglimento di quella richiesta, affinchè fosse affermato, in linea di principio, il nostro diritto statutario. E, infatti, la nostra azione ha avuto esito positivo: lo Stato ha già disposto nel bilancio 1953 un contributo di 400 milioni per il piano di elettrificazione. Noi, a questo proposito, chiederemo un ulteriore contributo di 400 milioni, perchè il piano, previsto in un primo tempo in 800 milioni, è poi arrivato ad un importo di oltre un miliardo e mezzo a causa della totale elettrificazione di tutti i centri abitati, comprese anche le piccole frazioni di 80 o 100 abitanti.

Ma il secondo motivo della non ufficiale richiesta di un contributo allo Stato per il piano degli acquedotti è dovuto al fatto che nel 1952 la Cassa per il Mezzogiorno, tramite il Ministro Campilli (in un discorso al Senato), annunciò di avere in animo di costruire anche medi e piccoli acquedotti nel Mezzogiorno, opere che in un primo tempo erano state escluse dal finanziamento della Cassa. Ciò fu determinato dallo stanziamento suppletivo di 30 miliardi alla Cassa protraendone il periodo di azione da 10 a 12 anni. Per gli acquedotti del Mezzogiorno il Ministro Campilli aveva predisposto, già da tempo, uno stanziamento complessivo di 50 miliardi. Era naturale che il sottoscritto si recasse subito a Roma e presentasse al Ministro Campilli il nostro già compilato piano degli ac-

quedotti, chiedendogli il finanziamento integrale con i fondi della Cassa. Ciò era naturalmente più vantaggioso per la Regione, che avrebbe così avuto non soltanto un contributo, ma il finanziamento totale. Il Ministro Campilli diede allora assicurazione (così come successivamente fece col Presidente della Regione e ancora col sottoscritto) circa il suo intendimento di finanziare a spese della Cassa il nostro piano. E, malgrado a tutto oggi il Comitato dei Ministri non ci abbia comunicato la notizia ufficiale del finanziamento (così però come non lo ha comunicato ancora a nessuna regione del Meridione), tuttavia la stessa Cassa ha rimesso al mio Assessorato la somma di 30 milioni per il completamento dello studio del piano degli acquedotti, vale a dire per affrontare le prime spese di un aggiornamento circa la misurazione delle sorgenti, la potabilità delle acque, ed altre notizie importanti. Questo lavoro, che lo Assessorato ha subito intrapreso affidandolo in parte ad organismi già costituiti, in parte a liberi professionisti, e già a buon punto.

Si ha perciò motivo fondato di ritenere che il finanziamento in parola non sia più allo stato di promessa, ma si avvicini rapidamente alla realizzazione integrale.

Circa l'altro punto che forma oggetto dell'interpellanza, e cioè l'importante problema della manutenzione, è noto già agli onorevoli consiglieri come la questione sia stata inserita nelle dichiarazioni programmatiche del Presidente della Giunta, quale impegno dell'Assessorato di studiare e realizzare un organismo per la manutenzione degli acquedotti.

PRESIDENTE. L'onorevole Covacivich ha facoltà di dichiarare se è soddisfatto.

COVACIVICH. Ringrazio l'Assessore per le notizie che ha voluto fornirmi. Rimango tuttavia perplesso su due punti. Il piano per gli acquedotti non è stato ancora approvato dal Consiglio, e questo indubbiamente è peggio che una lacuna; non so se il fatto dipenda dalla Commissione, o da chi, ma mi pare che non possiamo farci trovare senza il piano approvato il giorno che la Cassa per il Mezzogiorno ci do-

vesse comunicare ufficialmente che è disposta a finanziare il piano.

Vorrei quindi pregare chi di dovere (e vorrei che l'Assessore si facesse a sua volta parte diligente presso chi di dovere) perchè questo piano venga al più presto esaminato dalla Commissione competente e quindi portato all'approvazione del Consiglio.

MURGIA, Assessore ai lavori pubblici. Non è veramente indispensabile, questa approvazione, ma è bene comunque che vi sia.

COVACIVICH. Prendo atto comunque che abbiamo fatto un altro passo avanti. E' un po' poco un solo passo avanti, ma, a forza di passi, certamente arriveremo alla meta. Quella meta che tutti auspichiamo.

In conclusione, ringrazio l'Assessore e mi dichiaro soddisfatto della risposta data alla mia interpellanza.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione Spano allo stesso Assessore ai lavori pubblici. Se ne dia lettura.

BERNARD, Segretario:

« Per sapere se sia a conoscenza del fatto che vari proprietari di abitazioni danneggiate dalla alluvione dell'ottobre 1951 non sono ancora riusciti a farsi indennizzare per i danni subiti, nonostante abbiano sin da allora provveduto all'inoltro delle relative pratiche, sia presso la Regione che presso il Genio Civile; che detti proprietari non hanno ancora ricevuto alcuna assicurazione circa l'accoglimento o meno delle loro richieste, e che vengono rimandati da un ufficio all'altro senza alcun riguardo per le spese cui vanno necessariamente incontro e senza che riescano ad ottenere alcun risultato positivo. Risulta in particolare all'interrogante che in qualche caso i danneggiati sono stati dagli uffici del Genio Civile invitati a presentarsi all'Assessorato ai lavori pubblici, anche dopo l'esaurimento dei fondi messi a disposizione di quello Assessorato. In relazione ai suddetti fatti, il sottoscritto chiede quale azione l'onorevole Assessore intenda svolgere presso gli uffici ed organi competenti per la tutela dei legittimi inte-

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

ressi degli alluvionati che si trovano nelle condizioni di cui sopra».

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

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Come è noto, per la riparazione delle abitazioni danneggiate dall'alluvione dell'ottobre 1951, la Regione emanò una legge per un urgente intervento a favore dei casi più gravi, stanziando un primo fondo di 150 milioni. Questo intervento era giustificato dal fatto che il Governo centrale, per mancanza di una legge *ad hoc*, non poteva intervenire subito come certe situazioni richiedevano. La legge statale, infatti, fu emanata soltanto nel dicembre.

Bisogna peraltro precisare che l'intervento della Regione era rivolto esclusivamente alle zone più gravemente colpite: Sarrabus, Ogliastra, Baronia ed alcuni altri centri del Nuorese; non si poteva perciò intervenire indiscriminatamente in tutte le altre zone dell'Isola meno gravemente colpite, alle quali avrebbe provveduto o dovuto provvedere la legge statale.

Esauriti i fondi stanziati, la Regione non fu più in grado di provvedere neppure a tutti i casi più gravi delle zone più duramente colpite, e perciò dovette limitarsi a fare opera di collaborazione (e questo fu veramente provvidenziale) con i Geni Civili per mettere in grado i proprietari di provvedere alla non facile e non esigua documentazione necessaria per fruire delle agevolazioni della legge statale. Il mio Assessorato mobilitò 10 geometri ed un ingegnere per redigere perizie, affiancando i Comuni interessati per la preparazione delle pratiche catastali, eccetera; e fu soltanto per questo nostro intervento che oltre 1.800 perizie vennero presentate al Provveditorato in tempo appena utile a che non scadesse il termine perentorio prescritto dalla legge.

Tuttavia, i fondi assegnati dallo Stato alla Sardegna, a causa dei concomitanti disastri del Polesine, delle Puglie, Calabria, Basilicata e Sicilia, furono assolutamente insufficienti, specialmente nei riguardi della disposta ricostruzione degli abitati di Gairo e Osini. Per inte-

ressamento del sottoscritto e del provveditore alle opere pubbliche, il Ministro dei lavori pubblici ha disposto ora un ulteriore stanziamento per riparazione di abitazioni alluvionate, ma c'è motivo di ritenere che anche questo sia di gran lunga insufficiente a far fronte alle molte domande rimaste sino ad ora inevase.

Comunque, assicuro l'onorevole interrogante di tutto il mio interessamento presso il Provveditore alle opere pubbliche a favore anche del Comune di Villacidro.

PRESIDENTE. L'onorevole Spano ha facoltà di dichiarare se è soddisfatto.

SPANO. Ringrazio l'Assessore per le assicurazioni date e per l'interessamento che egli vorrà ancora esercitare presso i Geni Civili per il sollecito disbrigo delle pratiche relative al risarcimento dei danni causati dalle alluvioni del 1951. Non posso tuttavia fare a meno di segnalare come ancora parecchie di queste pratiche siano inevase e come molti alluvionati, da 2-3 anni in regola con la documentazione, si siano sentiti dire che si trattava di danni non risarcibili in base alla legge, per cui occorreva un supplemento di perizia. E questa gente, dopo aver speso tanto per preparare la documentazione necessaria per ottenere il risarcimento dei danni, corre il rischio di non ricevere un soldo, nè ora nè mai.

Perciò, pregherei l'onorevole Assessore di voler ancora interessarsi presso i Geni Civili, presso il Genio Civile di Cagliari in particolare, affinché vogliano considerare con particolare benevolenza i casi in questione.

PRESIDENTE. Segue, per ultima, un'interrogazione Bagedda ancora all'Assessore ai lavori pubblici. Se ne dia lettura.

BERNARD, *Segretario*:

«Per conoscere le ragioni che hanno motivato la sospensione dei lavori nella costruzione dell'acquedotto Siniscola - frazione La Caletta». (56)

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ha facoltà di rispondere.

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Posso assicurare l'onorevole interrogante che i lavori dell'acquedotto de La Caletta di Siniscola saranno ripresi tra qualche settimana. La sospensione dei lavori è stata causata da un dissenso, un conflitto tecnico che è intercorso tra il direttore dei lavori e l'impresa, la quale aveva eseguito dei lavori non autorizzati, per un aumento di spesa di circa 6 o 7 milioni. Peraltro, è avvenuta una transazione, e l'impresa è disposta a riprendere i lavori.

PRESIDENTE. L'onorevole Bagedda ha facoltà di dichiarare se è soddisfatto.

BAGEDDA. Il signor Assessore conosce come me molto bene la zona della quale si parla, cioè quella de La Caletta di Siniscola. Egli sa anche che questi lavori — se io non cado in errore — vennero iniziati nel febbraio del 1953 e si credeva che per la successiva estate del 1953 sarebbero stati portati a compimento.

Sulla necessità di questo acquedotto mi pare superfluo soffermarmi: tutti quelli che in qualche maniera conoscono il luogo, sanno che La Caletta è una zona molto amena, una spiaggia che ha attirato anche l'attenzione di capitalisti lombardi, che hanno costruito delle ville: c'è anche un albergo turistico, eccetera. Quindi è, indubbiamente, una di quelle zone della Sardegna che presentano un particolare aspetto panoramico e che debbono essere valorizzate.

E' chiaro però che queste zone, se non vengono sistemate in maniera direi civile, non potranno mai avere quello sviluppo che tutti noi desideriamo e auspichiamo.

La sospensione dei lavori — se io non cado in errore — è già avvenuta da un certo tempo, mi sembra dall'ottobre dell'anno scorso. Io prendo in parola il signor Assessore ai lavori pubblici, e mi potrei dichiarare soddisfatto, anche perchè per il compimento dell'acquedotto, per quanto ho potuto vedere e sapere, basterebbero 10-15 giorni.

Colgo l'occasione per richiamare all'attenzione dell'Assessore anche la situazione idrica della vicinissima spiaggia di La Caletta. Spero che l'Assessore, che va a fare i bagni in quella spiaggia, vorrà cortesemente tenerne conto.

Commemorazione di Giacomo Matteotti.

FIORI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FIORI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, a nome del Gruppo socialista, penso si debba rievocare, oggi 10 giugno, il sacrificio di Giacomo Matteotti. La mia commozione in questo momento è profonda, al ricordo di quei tragici giorni. Sento di non essere degno di ricordare, oggi, colui che fra tutti i socialisti di allora fu chiamato «il più puro ed il più degno». E fu lui che si volle più atrocemente colpire.

Nè minore è la mia trepidazione in questo momento, perchè ben difficile appare costringere nei ristretti limiti di tempo che mi sono imposto, la rievocazione del martire, inquadrata nelle condizioni storiche in cui maturò il suo sacrificio; stabilire quale peso abbia avuto quel sacrificio nella successiva evoluzione della storia nostra; indicare, senza cadere nella retorica, quanto grande e viva sia sempre la figura che il martirio fece balzare, alta, nella storia!

La tragedia avvenuta in quel giorno apparve subito — ed oggi, a trent'anni di distanza, il giudizio non può che essere confermato — come l'ultimo anello di una catena di violenze, di stragi, di lutti. Essa doveva preludere alla successiva rovina della Nazione tutta. Non possiamo non ricordare che cosa significò il primo fascismo, quello delle squadre armate dagli industriali e dagli agrari, quello delle spedizioni punitive contro i democratici, contro le organizzazioni operaie, quello protetto dall'apparato statale e dagli organi di polizia, quello delle imprese eroiche degli armati contro gli inermi! Si trattava, da parte degli agrari, di rompere i patti conquistati dai contadini in due anni di lotta, si trattava di distruggere le organizzazioni proletarie! Si trattava, da parte degli industriali, di stroncare al più presto, a qualsiasi costo, la volontà ancora istintiva, ancora primitiva e contraddittoria, di lotta e di ascesa delle masse operaie, uscite disilluse dal fuoco della prima guerra mondiale!

Pavido di moti rivoluzionari, incapace come sempre di provvedere a migliorare le condizio-

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

ni di esistenza del popolo, il capitalismo agrario e industriale era ansioso di salvaguardare privilegi e ricchezze mal guadagnate. Le squadre fasciste servivano meravigliosamente; e sui roghi delle Camere del lavoro, sulle macerie delle Case del popolo, scrivevano col sangue operaio una pagina vergognosa, la prima di una lunga serie della recente storia d'Italia.

Sorridevano a tanto scempio i ben pensanti di una borghesia pavida che plaudiva, nelle sue gazzette indipendenti, alle fiamme che distruggevano una Camera di lavoro o una tipografia proletaria. Non si accorgevano, nella loro cecità, che quelle fiamme erano state appiccate in quelle sedi da chi godeva il privilegio delle più sfacciate ricchezze.

Non capivano che dopo quelle sedi operaie sarebbero state distrutte le loro libertà statutarie, le loro libertà di coscienza e di pensiero, il loro stesso avvenire, l'avvenire stesso della Patria. Applaudivano ancora ai nuovi dominatori, quando, nelle elezioni del '24, nonostante tutto, nonostante le violenze, i brogli, le corruzioni, nonostante le stesse acerbhe lacerazioni interne del movimento operaio e le aspre critiche fra socialisti e comunisti, tornarono al Parlamento italiano falcidiate, sì, ma tenaci ed agguerrite, le opposizioni di sinistra, a cui era andato in quelle elezioni oltre un milione di voti.

Ciò significava che l'opposizione operaia non era stata distrutta nel Paese; ritornava in quel Parlamento, che si era auspicato diventasse «bivacco di manipoli»; dalla tribuna parlamentare, quella opposizione denunciava, accusava, si ergeva ancora a difesa della democrazia e della libertà!

Il 30 maggio, la voce di Matteotti si levò dura, incisiva, a denunciare i brogli, le violenze, la corruzione. La sua documentata denuncia scosse il Paese, scosse il Governo, scosse i sicari che vivevano all'ombra del Viminale. Egli sapeva di aver pronunciato in quel giorno la sua sentenza di morte. A quanti a lui consigliavano prudenza rispose: «Un partito di classe e di netta opposizione non può raccogliere che quelli i quali siano decisi ad una resistenza ad oltranza». Gli avversari, mandanti e sicari, dovevano certo conoscere le voglie ardenti e le

tormentose inchieste del martire. Intorno a lui andava stringendosi da tempo il cerchio di violenza, che doveva chiudersi il 10 giugno, quando la sua dura e nobile fatica stava per raggiungere i vertici più alti.

Egli andava con passo irresistibile verso un sogno di libertà. Egli sapeva che il suo cammino era di fuoco. Da quelle fiamme di fratricidio e di sangue sapeva che sarebbe emerso, apostolo di rivendicazione, più sereno, più forte che mai!

Un'ondata di sdegno e di commozione pervase l'Italia tutta, nelle giornate che seguirono l'annuncio dello sciagurato evento. Il regime da poco sorto si macchiava di vergogna incancellabile; le masse si riversavano sulle vie e sulle piazze; i responsabili tremavano in alto ed in basso. E il tempo passò fra azioni parlamentari e discussioni su pregiudiziali morali, mentre si attendevano «augusti» interventi. Non ricerchiamo in questa sede le cause storiche che permisero allora al fascismo di superare la prova, di arrivare al successivo 3 gennaio, alla eliminazione di ogni opposizione, alle leggi speciali. Il regime sorto nel sangue e nella violenza imponeva ancora la sua forza più brutale. Aveva avuto bisogno di due o 300.000 moschetti per tenere a bada «quattro canaglie di oppositori». Aveva ancora bisogno, di fronte alla vergogna che lo inchiodava alle sue responsabilità, di leggi speciali, di tribunali speciali. Il regime aveva paura dei cervelli pensanti, anche se racchiusi in fragili corpi. Bisognava impedire ai cervelli di pensare. Matteotti fu freddamente e premeditadamente ridotto al silenzio. Con fredda premeditazione, qualche anno dopo, sarebbe stato costretto al silenzio un altro grande: Antonio Gramsci!

Si illudevano, mandanti e sicari, di distruggere le idee con la morte degli uomini che più ardentemente le bandivano. Si illudevano che fosse possibile frenare un moto storico di avvenire e di progresso con l'assassinio e la strage! E intanto quegli uomini preparavano giorni duri per tutto il popolo italiano, perchè il martirio di Giacomo Matteotti non era bastato da solo a rompere le catene sanguinose che già vincevano la Patria!

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

Come socialisti, oggi che la nemesi storica si è compiuta, oggi che l'Italia faticosamente ricerca la sua strada dopo le rovine, le stragi, i lutti della guerra fascista, iniziata in un altro fatale 10 giugno, possiamo dire che mancò allora al movimento operaio, prostrato dalle esterne violenze e lacerato dalle interne diatribe, la possibilità di prendere in mano il movimento di riscossa. Dovevano passare venti anni perchè si compisse quello che fu un desiderio più volte espresso da Giacomo Matteotti. Venti anni in cui chiudemmo nel cuore il ricordo dei martiri, di quelli illustri e di quelli oscuri; venti anni in cui l'Italia sentì la voce dei liberi Italiani risuonare alta nelle aule del tribunale speciale! E molti anni ancora dovevano passare prima che l'unità del movimento operaio si ricostituisse: e ciò avvenne, perchè i fatti, come prevede Matteotti, lo imponevano, al disopra dei personalismi e dei risentimenti. La unità operaia era ed è un'esigenza della lotta diuturna, e fu essa, possiamo affermarlo, il fattore decisivo della riscossa nazionale, durante la resistenza, la guerra partigiana.

A questa unità, a questa esigenza credette, per essa si battè costantemente, in carcere e nell'esilio, un altro nostro grande caduto: Bruno Buozzi. Anche Buozzi, come Matteotti, fu sacrificato freddamente in una mattina di giugno, dallo sgherro tedesco in fuga verso il Nord. Se io qui ricordo quest'altra figura di martire del socialismo e del movimento operaio, non lo faccio per riaccostarlo a Matteotti, di cui pur seguiva l'insegnamento ma perchè vi è, nella loro azione di vita e nella loro tragica fine, una continuità ideale, che pare salga alta nel cielo e si esalti nel comune sacrificio.

A quale parte politica avrebbe oggi aderito Giacomo Matteotti? Riteniamo sia oggi, in questa sede, inutile ricercarlo. Egli appartiene alla sua epoca. La sua sublime figura, in virtù del suo consapevole sacrificio, ormai è consacrata alla storia! Il suo sacrificio fu compiuto non solo in nome del partito a cui apparteneva, ma soprattutto in nome di quei valori umani, che la lotta e le esigenze delle masse proletarie, anelanti a migliori condizioni di vita, mettevano in primo piano.

Noi, se volessimo, potremmo rivendicare alla nostra parte politica, dall'esame dei documenti storici, la figura di Giacomo Matteotti. Egli fu socialista: come socialista, appartiene a tutto il movimento operaio, alla storia del movimento operaio, con le sue vittorie e le sue sconfitte, con le sue speranze e le sue delusioni! Ma il suo sacrificio, per gli impeti di ribellione che suscitò, per le forze storiche che richiamò alla realtà, in quel giugno lontano, fu anche compiuto per quei valori umani ancora più universali che sono la giustizia e la libertà!

Noi siamo i primi a voler salvaguardato questo alto retaggio, che i martiri di parte nostra, ed in primo luogo Giacomo Matteotti, tramandano a noi e alle generazioni di domani. Se, nell'onorare questo socialista che fu abbattuto per colpire il popolo, la nostra coscienza di militanti vuole in primo luogo che sia esaltato il motivo attuale delle lotte a cui egli già da allora volse lo sguardo, non intendiamo con questo sottrarci alla legge del tempo, che, pur senza toglierlo a noi, lo consegna alla storia, all'umanità intera.

Noi vogliamo dalla sua azione, dal suo sacrificio, trarre esempio, conforto, fiducia, spirito di lotta. In questo senso, hanno valore oggi, e domani ancor ne avranno, le parole con cui Filippo Turati ricordava il 24 giugno 1924 il grande scomparso: «Giacomo Matteotti è il simbolo ed è la nemesi».

La nemesi, onorevoli colleghi, forse è già compiuta: la nemesi storica, si intende, che vola più alta della umana giustizia.

Resta il simbolo. Il simbolo per tutti coloro che credono di ritrovare in lui un tratto della propria umanità. «E' il simbolo — come dice Turati — di un passato che si redime, di un presente che si riscuote, di un avvenire che si annunzia». (*Approvazioni, consensi*).

CRESPELLANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRESPELLANI. Onorevoli colleghi, che spettasse ad un uomo il quale milita nel partito al quale appartenne Giacomo Matteotti la prio-

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

rità della iniziativa di rievocare in quest'aula la figura del martire, è cosa naturale e ad essa noi ci inchiniamo. Ma Giacomo Matteotti è uscito dai limiti di un partito, è uscito dalla contingenza della cronaca per elevarsi al cielo purissimo degli eroi, dove sono compagni i martiri del pensiero, della libertà; da quelli che sacrificarono la loro esistenza per ricondurre la Italia all'indipendenza e all'unità, a quelli che più recentemente difesero la libertà e la giustizia. Egli ha compagni, in quel cielo, gli Amendola, i Buozzi, i Gobetti, i don Minzoni.

Ecco perchè noi — senza limiti di parte — ci inchiniamo tutti di fronte alla figura di Giacomo Matteotti. E bene potevano i nostri colleghi della destra restare qui in quest'aula, perchè la rievocazione di Giacomo Matteotti è qui fatta non per polemica, ma per richiamare tutti gli Italiani alla meditazione e al riconoscimento dei più alti valori spirituali e ideali della vita.

Noi ricordiamo Giacomo Matteotti, non solo perchè la sua voce risuonò alta a difesa della libertà e della democrazia, ma proprio perchè la sua voce fu soffocata quando non incitava alla violenza — in un'epoca in cui la violenza dominava —, ma rivendicava il rispetto della legge, rivendicava il diritto di levare la voce nei legittimi consessi. Quindi la sua figura, anche per questo, si eleva più alta nella considerazione nostra e nel nostro ricordo.

E noi rievochiamo con commozione quei giorni, ricordiamo il popolo che deponeva fiori nel luogo dove Giacomo Matteotti fu rapito per essere condotto a morte: quel popolo che è il migliore custode e il migliore difensore della libertà e della giustizia.

SOGGIU PIERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SOGGIU PIERO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo al quale io mi onoro di appartenere si associa alla commemorazione del martirio di Giacomo Matteotti, ed è superfluo che io mi dilunghi, dopo quanto è già stato detto. Mi basterà ricordare che non fu soltanto

un attentato alla libertà dei cittadini, fu un attentato alla libertà del Parlamento, alla funzione parlamentare, al solo strumento di quella democrazia nella quale crediamo.

E da aggiungere mi resta soltanto che l'onorevole Crespellani è stato, forse, troppo benevolo nel notare un'assenza da questa sala, durante questa commemorazione. Ricordiamo tutti quei giorni, e ricordiamo che, anche nella corruzione delle coscienze, anche nella parte politica in cui militavano i sicari furono migliaia e migliaia, centinaia di migliaia di migliaia coloro che si ribellarono a quel gesto esecrando. Vi era dunque, anche in quella parte ed anche allora, chi sentiva di dover condannare un atto del genere. E' possibile che, a tanti anni di distanza, dopo le esperienze che abbiamo vissuto, vi sia ancora della gente che mostra il suo diretto contatto con quella falsa dottrina politica, che sente di dover abbandonare l'aula quando si commemora un sacrificio onorato da tutti?

Onorevoli colleghi, un tale atteggiamento dimostra che quella parentesi di deviazione da una sana concezione della vita civile continua ancora, perchè assenze di questo genere non possono essere determinate che dalla volontà, e di restare perfettamente aderenti ad una certa idea politica, e di negare diritto di espressione all'idea politica dell'avversario, il che significa proprio non riconoscere che è condizione essenziale di vita la tutela di quei beni primari di libertà di cui tutti dobbiamo essere difensori.

SOTGIU GIROLAMO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SOTGIU GIROLAMO. Ho preso la parola, onorevoli colleghi, soltanto per aggiungere poche cose a quanto è stato detto, perchè mi sembra si debba anche, ricordando la figura di Giacomo Matteotti, mettere in rilievo la meta verso cui quel sacrificio deve spronarci. Sacrificio che non è servito soltanto ai socialisti o ai comunisti, è servito a dare coscienza a tutti gli Italiani del pericolo che il popolo tutto corre, quando vengono distrutte le libertà fondamentali.

Questo sacrificio, io penso, ci deve tutti spronare ad essere vigilanti contro il pericolo che nuovamente possa affacciarsi sulla scena politica il tentativo di far rivivere il clima nel quale è potuto maturare il delitto Matteotti. Il ricordo di Matteotti deve servirci a questo: a ricordarci che la libertà non è un bene che viene conquistato una volta per tutte, ma è un bene che si conquista giorno per giorno, che si difende giorno per giorno, e che contro la libertà esistono ancora oggi forze che cercano di comprimerla, cercano di distruggerla.

In fondo, il fatto che un Gruppo politico di questo Consiglio abbia sentito la necessità di allontanarsi, sta a dimostrarci, onorevoli colleghi, che non tutto è finito del fascismo; c'è qualche cosa che è rimasta, e contro di essa dobbiamo essere uniti tutti: comunisti e democristiani, tutti gli schieramenti politici del nostro Paese; dobbiamo trovare la forza di reagire, di lottare, per impedire che anche nell'avvenire possano verificarsi episodi funesti come quello dell'uccisione di Matteotti.

La storia del nostro popolo è piena di sacrifici luminosi compiuti da Italiani che hanno lottato per la libertà: dal primo al secondo Risorgimento, gli Italiani si sono immolati nella lotta per la libertà. Innumeri sono gli esempi di uomini che hanno combattuto contro il fascismo, di uomini che, combattendo e cadendo nella lotta contro il fascismo, hanno tenuto alta la fiamma della libertà, l'amore per la libertà del popolo italiano.

A questi esempi, agli esempi di Matteotti, dei fratelli Rosselli, di don Minzoni, dei fratelli Cervi, di Gramsci, ispiriamo il nostro sentimento, ispiriamo la nostra unione politica, e facciamo sì che mai più il fascismo possa ritornare.

MELIS, *Assessore agli enti locali e trasporti*.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELIS, *Assessore agli enti locali e trasporti*.
A nome della Giunta regionale mi associo alla commemorazione che con tanta dignità e nobiltà è stata fatta in quest'aula, in ricordo del sacrificio di Giacomo Matteotti. L'evento che con-

ducesse l'Italia alla esperienza più dura e amara della dittatura è vivo nella mia coscienza come uno dei ricordi dell'adolescenza più profondamente scolpiti.

E' uno degli insegnamenti più formativi della mia stessa vita, poichè, studente liceale e già aperto a idee rinnovatrici, la notizia della morte, dell'assassinio di Giacomo Matteotti, mi colpì e colpì i giovani della nostra generazione così profondamente da costituire forse lo stimolo più profondo e più vivo ad affrontare l'ulteriore corso della nostra vita, proprio su quel solco che egli aveva bagnato col suo sangue.

Questo richiamo non ha carattere personale, perchè effettivamente quell'esperienza è stata viatico per innumerevoli Italiani che da quello esempio hanno tratto sprone e forza per resistere alla tirannide, per prepararsi a combatterla, per preparare all'Italia la sua nuova aurora di libertà.

L'assassinio di Giacomo Matteotti segnò il principio della caduta del nostro Paese nel baratro che doveva trovare la sua consacrazione nel discorso del 3 gennaio, nelle leggi liberticide e in tutta quella catena di successivi provvedimenti e atteggiamenti del regime dominante che hanno portato l'Italia al disastro, alla guerra, infine alla sanguinosa guerra civile. L'azione, la lotta coraggiosa e nobile di Giacomo Matteotti disturbava i disegni di dominio e di prepotere del regime.

Perciò, tanto più oggi che la libertà il popolo italiano ha riconquistato a prezzo di sangue, di sacrifici e di esperienze dolorose, la libertà deve essere difesa, nel ricordo, nel nome di tutti coloro che come Giacomo Matteotti hanno preparato le condizioni spirituali per la sua riconquista, mantenendo vivo e alimentando nelle coscienze l'amore per la libertà nella quale essi credevano.

Egli è veramente al di sopra delle parti; il più alto riconoscimento che si può fare di un eroe e di un martire è proprio quello di riconoscerlo simbolo al di sopra delle fazioni e delle parti, il vederlo assurgere come simbolo dell'amore della libertà, dell'amore della giustizia e delle sacre rivendicazioni della parte più umile, diseredata del popolo.

Perciò la Giunta, ripeto, si associa con profonda commozione al ricordo ed alla esaltazione del sacrificio di Giacomo Matteotti.

PRESIDENTE. (*Si leva in piedi, e con lui si levano in piedi tutti i presenti*). La Presidenza del Consiglio si associa alle parole nobili ed elevate che l'onorevole Fiori ha pronunciato in quest'aula, ed all'amara constatazione che non sono presenti i rappresentanti di un determinato Gruppo politico, quasi a voler dimostrare che non si riesce, in determinate occasioni, a superare ideologie di parte o visioni particolari, per assurgere ad una umana concordia, per lasciare il posto a sentimenti di solidarietà e fraternità.

La figura di Giacomo Matteotti, come quella degli altri Italiani, ricordati o non ricordati, che si sono sacrificati per la Patria, è una di quelle che spiccano, come simbolo purissimo, nella storia d'Italia, a ricordare a tutti i cittadini pensosi delle sorti del loro Paese come si difendono i più sacri diritti della persona umana, come si lotta, anche a costo della vita, per la difesa della libertà.

Il Consiglio regionale si inchina riverente alla sua memoria.

Discussione di mozioni e svolgimento di interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di due mozioni sul porto di Castelsardo e lo svolgimento di una interpellanza Deriu sul medesimo oggetto. Se ne dà lettura.

BERNARD, Segretario:

«Sotgiu Girolamo - Manca - Fiori - Cherchi.

Il Consiglio regionale della Sardegna, considerata l'urgenza di dotare la cittadina di Castelsardo di una adeguata attrezzatura portuale indispensabile allo sviluppo economico e sociale, non solo di questo centro, ma anche delle zone dell'Anglona, del Basso Coghinas e della Gallura occidentale; preso atto che la Regione Sarda ha già da tempo predisposto gli strumenti legislativi per la costruzione dei porti di quarta classe impegna la Giunta: 1) a deliberare la immediata esecuzione del porto di Castelsardo; 2) a deciderne la costruzione in località Vignaccia

secondo quanto richiesto dalla popolazione interessata». (15)

«Melis - Casu - Soggiu Piero - Cottoni - Puligheddu.

Il Consiglio regionale, premesso che in base alla legge 1 febbraio 1952, numero 1, e successive modificazioni, la Regione ha disposto il finanziamento di un piano di porti di IV classe da costruire sulle coste dell'Isola; ricordato che, con deliberazione pure adottata dal Consiglio, si è stabilita l'attuazione di uno stralcio del piano suddetto, da attuare in un triennio; e che in detto stralcio sono espressamente compresi i porti di Castelsardo, La Caletta, Teulada; impegna la Giunta a sollecitare nei termini più rapidi l'attuazione del piano triennale, tenendo presenti, per quanto si riferisce al costruendo porto di Castelsardo, le esigenze concordemente manifestate dalle popolazioni dell'intera zona, nel senso che esso venga situato nella località denominata Vignaccia, giusto l'ordine del giorno Melis e già approvato all'unanimità dal Consiglio regionale in data 18 dicembre 1953». (16)

«Allo scopo di tagliar corto a tutte le notizie messe in giro da parte di persone che pretendono di essere bene informate e di riportare serenità e fiducia negli ambienti interessati, chiedo di interpellare l'onorevole Presidente della Giunta regionale per conoscere il reale stato della pratica del progettato porto di Castelsardo. Le notizie di cui sopra parlano di pronunciamenti da parte di organi tecnici contrari alla costruzione del porto nella località denominata La Vignaccia, adducendo motivi di natura tecnica e finanziaria, motivi che si pretende abbiano indotto in perplessità la Giunta regionale che starebbe ripiegando su soluzioni diverse da quelle originariamente progettate. La popolazione di Castelsardo, cui l'approvazione da parte del Consiglio regionale in data 6 maggio 1953 del piano programmatico dei porti di IV classe aveva fatto sperare prossima la realizzazione di un progetto più che trentennale, è oggi fortemente preoccupata e domanda che le sue esigenze di vita e di progresso siano seriamente considerate e tutelate. Onde prevenire, pertanto, l'acutizzarsi ed il diffondersi ulteriormente di uno stato di di-

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

saggio anche morale esistente in tutti gli strati sociali della cittadinanza castellanese e di tutta quella vasta e popolosa zona, chiedo che la presente interpellanza venga discussa in una delle prossime riunioni del Consiglio regionale». (11)

PRESIDENTE. L'onorevole Sotgiu Girolamo ha facoltà di illustrare la sua mozione.

SOTGIU GIROLAMO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la storia del porto di Castelsardo è un po' la storia delle cose della Sardegna: storia di aspirazioni non soddisfatte, di promesse non mantenute, di interessi ignorati; e tutto ciò all'unico scopo di conservare l'Isola in una condizione di miseria avvilente. Per questo, per questi motivi, la soluzione di tale problema è un utile termine di paragone, è un banco di prova: a seconda di quello che la Regione Sarda sarà capace di fare per la soluzione di questo problema, la Regione stessa sarà giudicata. E non soltanto noi, consiglieri regionali, daremo un giudizio, ma lo darà la popolazione di un'intera cittadina e di una intera zona, circa 50.000 abitanti interessati alla soluzione di questo problema. Se questo problema sarà affrontato e risolto come è interesse comune, questa popolazione capirà che cosa è l'autonomia, darà un giudizio positivo sull'autonomia, darà un giudizio positivo anche sugli uomini che questa autonomia sono chiamati a realizzare; darà un giudizio sulla Giunta regionale.

E dirò subito che, sino a questo momento, il giudizio che si deve dare, il giudizio che la popolazione interessata dà, è un giudizio grave. In realtà, sino ad oggi, nella soluzione di un problema così importante per una delle zone della nostra Isola, la Giunta regionale in nulla ha distinto la sua azione da quella che in passato è stata condotta dagli organi centrali, così che la popolazione di Castelsardo si è sentita umiliata, irrisa, tradita nelle sue aspirazioni, perchè — mi si consenta un particolare — il cartello che prima delle elezioni è stato messo in località Vignaccia ad indicare che stavano per avere inizio i lavori del porto, era, mi si permetta, una beffa che non doveva essere fatta nei confronti di una popolazione...

DERIU. E chi ce l'ha messo quel cartello?

SOTGIU GIROLAMO. Credo voi. Certo il cartello non l'ho messo io. Mi consentirà, onorevole Deriu...

DERIU. Si è trattato di una iniziativa privata locale.

SOTGIU GIROLAMO. Sino ad ora eravamo stati accusati di tutto, ma l'accusa di mettere dei cartelli annunzianti l'inizio di opere pubbliche fatte dalla Regione, questa accusa ancora non ci era stata mossa! La realtà è che prima delle elezioni un cartello, con tanto di «Regione Autonoma», annunziante l'inizio dei lavori del porto in località Vignaccia, è stato posto ad irridere — ripeto — le aspirazioni di quella popolazione. Comunque, io non so chi abbia messo il cartello; escludo che sia stato il segretario della sezione del Partito Comunista di Castelsardo.

In realtà, la storia del porto si compendia in alcune date che, se gli onorevoli colleghi mi consentono, voglio rapidamente citare. La prima data, e non parlo della fondazione di Castelsardo allora chiamato Castelgenovese, non è molto lontana nel tempo. Rimonta al 1913. Non c'era ancora la Regione Autonoma, l'onorevole Crespellani non era Presidente della Regione, ma già c'era la necessità della costruzione di un porto. Nel 1913, il Genio Civile di Sassari, per rispondere ad una esigenza riconosciuta fondata, predispose un progetto, il quale prevedeva la costruzione di un molo che, partendo dalla punta estrema del ciglione dell'abitato del paese in località Vignaccia, si prolungasse per circa 120 metri verso levante. 1913, atto di nascita ufficiale del porto di Castelsardo.

Il 3 novembre del 1914 tale progetto venne approvato dalla Commissione per i porti, le spiagge e i fari; e tuttavia, inviato presso il Ministero dei lavori pubblici, non fu giudicato idoneo ad assolvere appieno le esigenze del traffico.

Fu così che, tra un ulteriore studio e un ulteriore rinvio, si giunse al 1925, altra data importante; data nella quale il Ministero dei lavori pubblici approva il progetto per la costruzione del porto di Castelsardo in località Vi-

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

gnaccia. Non solo vengono approvati i lavori, ma... viene bandita l'asta pubblica, la quale va deserta. Alla fine, si trova una ditta che si assume i lavori: la ditta Caggiari. Si costruisce la strada che dall'abitato di Castelsardo conduce sino alla località in questione, e poi vengono a mancare i fondi necessari alla costruzione del porto stesso. E così il porto non venne costruito.

Inutile seguire le successive pratiche. Arriviamo al 1 febbraio 1952. In tale data, come i colleghi ricorderanno, venne approvata la legge regionale numero 8, relativa alla costruzione dei porti di quarta classe, (legge che, tanto per cambiare, fu, come ben sappiamo, rinviata dal Governo). In seguito, il Consiglio regionale, in data 17 luglio 1952, approvò la legge regionale numero 20: «Norme integrative e modificative della legge regionale numero 8». Potrei aggiungere altre date, quella, ad esempio, in cui fu posto il famoso cartello, ma, non ricordandola con esattezza la trascuro.

Ci sono però altre due date che mi sembra opportuno vengano rese note al Consiglio: una è quella del 25 novembre 1952, data funesta per l'avvenire del porto di Castelsardo. In essa si riunì la commissione di studi per i porti di IV classe, presieduta a norma di legge dall'onorevole Crespellani, allora Presidente della Giunta, e fu in quella data che si cominciò a scavare la sepoltura alla costruzione del porto in località Vignaccia. Infatti, in data 30 marzo 1953, la Commissione centrale per lo studio, la redazione e l'aggiornamento dei piani regolatori dei porti marittimi nazionali, proprio in riferimento alla decisione presa il 25 ottobre 1952 decise che non era possibile la costruzione del porto in località Vignaccia.

Ma le date direbbero poco, se non si facesse anche riferimento, in maniera più precisa, alle decisioni che in quelle date sono state prese. Ed io ho qui il verbale di una di quelle riunioni, nel quale si spiegano, si illustrano i motivi della decisione presa. In tale verbale, che risulta firmato dal Presidente Crespellani, si spiegano i motivi per i quali il porto non può essere costruito in località Vignaccia. Si ammette, sì, la necessità di costruire un porto a Castelsardo, lo si ammette in maniera esplicita (d'altra parte

era difficile non ammettere tale necessità), ma si pongono nel contempo alcune riserve sostanziali che valgono non solo a differire la soluzione del problema in attesa del compimento di taluni studi, ma anche ad aprire la strada ad una serie di considerazioni estremamente pericolose. E' detto infatti nel verbale che costruire le opere previste nel 1913, che importerebbero una spesa non inferiore a 400 milioni, sembra sproporzionato all'entità del traffico che si potrebbe sviluppare in quella zona, tenuto anche conto che a soli 28 chilometri di distanza è in funzione il porto di Portotorres. Ci sarebbe una altra soluzione, meno costosa, quella di costruire il porto in località Frigianu; soluzione in altri tempi scartata e che si cercherebbe di proporre nuovamente. E, infine, per poter decidere, mentre si ritiene di poter confermare l'utilità dell'impianto di un porticciuolo a Castelsardo si ravvisa la necessità di ulteriori studi per definire la ubicazione e il piano regolatore. Non un porto di IV classe, badate; si parla di un porticciuolo. Si tratta di una nuova classificazione? (*Commenti*).

Questa decisione così verbalizzata può essere considerata l'inizio di un periodo critico per la costruzione del porto di Castelsardo. Infatti, come è logico, gli organi centrali, forti di questo parere (che, come dimostrerò, non è assolutamente documentato) possono giustamente concludere in data 30 marzo 1953: «In particolare si ritiene sia da confermare il parere espresso dalla Commissione regionale per il porto di Castelsardo e cioè che, per la ubicazione del porto, sia da escludere quella prevista dal progetto studiato sin dal 1913», eccetera.

Ora io vorrei, se mi si consente, cercare di dimostrare infondata la decisione contenuta in questo verbale, perchè mi sembra che, in fondo, la pietra dello scandalo sia proprio tale decisione; se noi riusciamo a dimostrare che non rispondono assolutamente a verità le argomentazioni qui verbalizzate, noi potremo dare al problema la soluzione rispondente al desiderio delle popolazioni, all'esigenze dell'ubicazione. Intanto, qua si parte dalla considerazione che sono stati bilanciati 300 milioni, mentre invece la costruzione del porto alla Vignaccia comportereb-

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

be una spesa di 400 milioni. Probabilmente, i milioni occorrenti sono anche di più, perchè da una relazione in mio possesso, mi risulta che l'onere totale ammonterebbe a 600 milioni...

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Oltre un miliardo!

SOTGIU GIROLAMO. Non si tratta poi del porto di Genova! Comunque, quand'anche occorresse un miliardo, meglio un miliardo speso bene che 300 milioni spesi male.

Come dicevo, si parte dal concetto che il traffico sarebbe sproporzionato all'entità della spesa. Intanto io vorrei dire subito questo: come si fa a giudicare del traffico di un porto che non esiste ancora? Non esiste, infatti, la benchè minima, opera marittima; per convincersene, basta andare a vedere: ebbene, pur in tali condizioni, come dimostrano le statistiche, un certo traffico esiste, sia pur modesto; traffico, come dimostra anche una pubblicazione sui porti della Sardegna, che è in continuo aumento e che è suscettibile di grande sviluppo.

Come avvengono ora le operazioni di carico e scarico? Il piroscafo rimane al largo, la merce viene caricata su una barca, la quale viene tirata sulla spiaggia con funi. Perciò, il fatto stesso che, pur non essendoci la minima attrezzatura portuale, esiste già un traffico notevole (nel 1951 sono state imbarcate e sbarcate complessivamente più di 1000 tonnellate di merce, sta a dimostrare che non si può dare oggi un giudizio negativo sulle possibilità avvenire del traffico del futuro porto di Castelsardo.

Ho qui la pubblicazione sui porti della Sardegna; ve ne voglio leggere un brano: «La maggior parte dei prodotti esportabili di tutta l'alta e bassa vallè del Coghinas, dell'Anglona (pingue granaio della provincia di Sassari): cereali, carciofi, crine vegetale, bestiame, formaggi, conserve di pomodoro, prodotti di industrie conserviere di Còdaruina, cestini di palma nana, eccetera viene convogliata verso Portotorres, con autotrasporti; dall'altra parte, il porto di Olbià richiama a sè tutte le merci deperibili ed anche una ragguardevole quantità di bestiame, che viene imbarcato, di solito, nei piroscafi delle linee quotidiane».

Come si vede, si apre al nuovo porto — se verrà costruito — un mercato estremamente ricco, perchè non dobbiamo nemmeno ignorare che oggi, nel basso Coghinas, esistono 2000 ettari coltivati a carciofi. E come potremmo ignorare che solamente il trasporto di questi carciofi giustificerebbe la presenza di un porto? Come potremmo ignorare che oggi sul prezzo dei carciofi grava l'onere del trasporto per 48 chilometri, dal luogo di produzione sino al luogo d'imbarco, che è Portotorres? 2000 ettari di carciofaie, come dicevo, ma ci sono anche migliaia e migliaia di ettari coltivati a grano, perchè l'Anglona è un granaio, come gli onorevoli colleghi sanno; e c'è un rilevante commercio di bestiame, c'è produzione vinicola. C'è insomma, la possibilità di notevole incremento dei traffici.

D'altra parte non è possibile nemmeno vedere la funzionalità del porto di Castelsardo come legata soltanto ai traffici commerciali: ci sono altri aspetti che sono ugualmente interessanti e dei quali dobbiamo tener conto. Intanto era in funzione — per esempio — e ci auguriamo che lo sia di nuovo, la linea del periplo sardo, che aveva bisogno di un approdo a Castelsardo: per ciò è necessario un porto anche per lo sbarco dei passeggeri. Altro aspetto importante è quello della pesca e del suo sviluppo. I colleghi non ignorano che la zona di Castelsardo è una delle zone più pescose della nostra Isola, e si tratta di pesca pregiata: annualmente, ad esempio, vengono esportati molti quintali di aragoste, pescate proprio nei mari di Castelsardo, con metodi del tutto rudimentali, perchè i pescatori non hanno altre possibilità che quelle derivanti dalla utilizzazione di piccole barche: grossi natanti, infatti, non possono adoperarne perchè non sarebbe possibile tirarli a secco nè lasciarli in mare stante la assoluta mancanza di opere portuali.

E, infine, la necessità di un porto è sentita ai fini dello sviluppo di un'altra attività fondamentale quale è quella turistica. Gli onorevoli colleghi conoscono quanto me la zona di Castelsardo; sanno quanto essa potrebbe prestarsi ad una valorizzazione turistica. A Castelsardo sono vicine le terme di Casteldòria, con altre possibilità ancora; è una delle zone che possono essere maggiormente valorizzate dal punto di vi-

sta turistico. Naturalmente, poichè non c'è nemmeno la minima attrezzatura portuale, è difficile che tutto questo possa avvenire.

Mi sembra perciò che non si debba ostacolare la costruzione del porto alla Vignaccia solo perchè più costosa o perchè il traffico attuale non giustificerebbe una spesa di tale entità. Ciò significherebbe soltanto non aver considerato il problema nel suo complesso, nelle sue possibilità future. Noi dobbiamo esaminare la questione nella grande prospettiva della rinascita della nostra terra.

D'altro canto, che cosa si propone in sostituzione della Vignaccia? Perchè, o amici, se ci fosse una proposta sostitutiva accettabile, nessuno avrebbe niente da ridire e la popolazione castellanese sarebbe felice di accettare l'alternativa; ma... si propone la costruzione del porto in località Frigianu. Veramente una tale proposta la si abbina a quella di studiare ulteriormente il problema, e questo fatto lascia, a mio modo di vedere, (forse sarò eccessivamente maligno) lascia desumere che forse il porto non lo si vuol costruire per niente. Questa è la mia impressione, perchè, posto che il problema è stato già affrontato dal 1913, studiato e ristudiato dagli organi competenti, possibile che occorra un secolo per stabilire dove il porto deve essere costruito?

MELIS, *Assessore agli enti locali e trasporti*. L'Amministrazione pubblica italiana è molto amante dello studio.

SOTGIU GIROLAMO. Già, dev'essere proprio così. Ricordo la novella di Pirandello in cui si parla di un'amministrazione comunale che studiava il tipo di illuminazione da dare al paese e, a furia di studi, il paese rimase al buio. E' press'a poco la stessa cosa.

Quando su di un problema così semplice, si afferma che il porto debba essere costruito non alla Vignaccia, ma a Frigianu, e prima bisogna studiare il problema, mi pare proprio che si voglia trovare una maniera... eufemistica per non far nulla. Io non so quali studi occorran per sapere che a Frigianu non si può costruire un porto (parlo di costruzione che non signifi-

chi irragionevole spreco di soldi; si capisce, un porto lo si può costruire dovunque, anche nelle condizioni più difficili).

Io ho qua una relazione consegnatami dal Sindaco di Castelsardo, che non è comunista, forse è sardista o democratico cristiano, non ricordo con precisione. E' comunque un uomo di Castelsardo, vissuto sempre a Castelsardo, che conosce la Vignaccia e Frigianu quanto ognuno di noi conosce le cose di casa propria. Questa relazione, documentatissima, redatta dal Consiglio comunale di Castelsardo, ci chiede di pronunciarsi all'unanimità per la costruzione del porto in località Vignaccia, ed espone otto motivi, uno più fondato dell'altro, che stanno a dimostrare come costruire il porto a Frigianu significa buttare al vento 150-200 milioni. Vi debbo leggere questi motivi? Io non credo che sia necessario: sono motivi però redatti non da qualcuno che Castelsardo conosce soltanto dalle cartoline illustrate, ma da chi è vissuto là, cresciuto là, che probabilmente avrà fatto i bagni da una parte e dall'altra parte, che conosce tutti i fondali.

Penso sia superfluo, ripeto, dar lettura di quelle parti della relazione del Sindaco di Castelsardo dove appunto...

PRESIDENTE. La conosciamo tutti, onorevole Sotgiu.

SOTGIU GIROLAMO. Appunto per questo, onorevoli colleghi, è grave che, pur conoscendo le cose, non si agisca come si dovrebbe...

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Forse siamo pienamente d'accordo con lei.

SOTGIU GIROLAMO. Me lo auguro, perchè la costruzione di questo porto sarebbe veramente una grande conquista per la popolazione interessata.

Come dicevo, quando si fa la proposta di studiare questioni già sviscerate da diversi punti di vista, vuol dire semplicemente che non si vuol far niente. A questo punto io son portato a fare un'altra questione: esiste una legge regionale per la costruzione di porti di quarta

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

classe, e non solo esiste, ma è stato anche approvato dal Consiglio uno stralcio del piano, per la costruzione dei porti di Castelsardo, La Caletta e Teulada. Insomma, c'è un impegno che è stato preso; e, dunque, l'inattività dell'organo esecutivo non significa soltanto disprezzo nei confronti della popolazione di Castelsardo, ma anche disprezzo delle decisioni che vengono prese da questo Consiglio. Secondo me, dobbiamo porre termine a questa situazione, con estrema rapidità. Abbiamo oggi una nuova Giunta; penso che questa sia la prima occasione che alla nuova Giunta si offre per dimostrare di voler cambiare certi vecchi sistemi.

Dobbiamo sapere e pretendere alcune cose: in primo luogo, dobbiamo sapere in base a quali considerazioni si è potuta tenere in nessun conto una decisione del Consiglio. In secondo luogo, chiediamo e dobbiamo pretendere un impegno solenne della Giunta, o meglio del Consiglio, sulla base di questa mozione, a che il porto venga rapidamente costruito; direi di più, a che vengano immediatamente iniziati i lavori. In terzo luogo, e tale mi pare debba essere la logica conclusione, dobbiamo pretendere che il porto venga costruito in località Vignaccia. Questa è la richiesta contenuta nella mozione da me e da altri firmata e nella mozione dei colleghi del Partito Sardo d'Azione.

Ma una tale richiesta deve essere soprattutto soddisfatta perchè parte dalla intera popolazione di Castelsardo. E' per questo, soprattutto, che vi chiediamo l'approvazione della mozione e, con ciò, l'inizio della costruzione del porto in località Vignaccia. La richiesta, ripeto, non parte soltanto da noi; noi, in fondo, siamo gli esecutori materiali della volontà di un'intera popolazione. In questo senso si è espresso quel Consiglio comunale all'unanimità; in questo senso si è espressa tutta la popolazione in un convegno per il porto, convegno appositamente convocato e al quale è stata sottoposta, per la approvazione, la mozione che io con altri colleghi ho firmato.

Per questo vi chiediamo di voler approvare la nostra mozione, non tanto, anzi non perchè essa è espressione di una parte del Consiglio, ma perchè essa è manifestazione della unanime

volontà di un'intera popolazione, alla quale voi, nuova Giunta, che si dichiara diversa dalle precedenti, avete il dovere di dar soddisfazione, almeno se volete dimostrare di essere veramente una Giunta nuova in tutti i sensi.

PRESIDENTE. L'onorevole Soggiu Piero ha facoltà di illustrare la sua mozione.

SOGGIU PIERO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole Assessore ai lavori pubblici mi perdonerà se io sarò forse, nel mio breve intervento, meno diplomatico del collega che mi ha preceduto. Questa premessa non è rivolta alla persona dell'Assessore stesso che spero sia lontano dall'avallare le conclusioni che ci ha propinato una certa Commissione: è rivolta proprio a quella tal Commissione.

Colgo due affermazioni, l'una fatta da Girolamo Sotgiu, l'altra dal collega Deriu nella sua interpellanza. Girolamo Sotgiu ritiene che, in definitiva, le conclusioni in questione siano dovute addirittura alla volontà di mantenere la Sardegna nelle attuali condizioni di inferiorità, e via dicendo; Deriu vuole che si tagli corto a certe dicerie. Parliamoci chiaro, amici, qui non si tratta nè di dicerie nè, con ogni probabilità, di volontà tanto malvagia tesa a compromettere l'avvenire dell'Isola; credo che si tratti più semplicemente di un parere dato da gente che non ha messo neanche piede a Castelsardo. Questo è il minimo che possa pensare chi conosce la località. E la motivazione adottata è la dimostrazione evidente di ciò che io dico...

CRESPELLANI. Io non sono ingegnere portuale. Io ho soltanto firmato i verbali che mi hanno trasmesso.

SOGGIU PIERO. Ed infatti io non dico che lei abbia avallato un responso di quel genere.

Che cosa significa dire che vi è motivo per non costruire il porto a La Vignaccia, per costruirlo invece a Frigianu poichè vi sarebbe una presunta differenza di spesa di 100 milioni? La risposta l'ha già data il collega Girolamo Sotgiu, non la ripeto io. E cosa significa aggiungere che non si deve fare quella spesa perchè vi è a 28 chilometri un altro porto? E' chiaro che

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

questo altro porto è quello di Portotorres. Se un motivo di questo genere è valido, allora bisogna avere il coraggio di dire che non deve essere fatto il porto di Castelsardo perchè esiste già quello di Portotorres. Ma, a tecnici che hanno la pretesa di dare responsi tecnici, noi abbiamo il diritto di chiedere, per lo meno, che non interpretino i sentimenti più bassi di una minima parte, la meno nobile, della nostra popolazione, quella parte che su queste gelosie costruisce la sua vita. Avrebbero dovuto avere, almeno, questo buon gusto.

Chi conosce quella zona (permettete che io per pochi minuti mi ci soffermi, perchè, seppure non castellanese, soggiornai in quel paese per ragioni di servizio militare, per di più abitando presso quelle coste, per cui ho potuto conoscerle meglio di quanto non conosca i fondi delle mie tasche), chi conosce quella zona sa che pensare a costruire un porto proprio a Frigianu significa pensare alla cosa meno realizzabile. Chi appena conosce la località sa che Castelsardo sorge su un promontorio e che Frigianu rimane nella parte occidentale, quella esposta a tutte le raffiche dei venti di maestro, venti che ostacolano l'uso dello stesso porto di Portotorres.

La Vignaccia è a levante ed è protetta precisamente dal promontorio sul quale sorge la cittadina. E' l'unico specchio d'acqua, in vicinanza dell'abitato, che permetta l'esecuzione di una qualche opera duratura. Altrimenti, per trovare migliori specchi d'acqua, bisogna andare ancora più a levante e, addirittura, quasi ai margini dello sbocco della vallata del Coghinias dove anche se si potessero trovare dei magnifici specchi d'acqua con fondali capaci di ricevere qualunque natante, sarebbero, però, utilizzabili con opere di costo enorme, a parte il fatto che si tratta di località oggi prive di comunicazioni. Peggio ancora a Frigianu, dove, oltre a trovarsi l'unica spiaggia frequentata d'estate dai bagnanti di Castelsardo, sfocia anche l'unico corso d'acqua della zona, che non merita il nome di fiume e sbocca proprio dove si vorrebbe costruire il porto. Alla foce di questo fiumiciattolo, il materiale trasportato rompe spesso lo sbarramento di sabbia formato dalle correnti marine. Si vorrebbe dunque costruire un porto che verrebbe sicuramente intralciato dagli apporti di

questo torrente, quand'anche tali effetti si diminuissero con opere che verrebbero a costare quanto e più della costruzione a La Vignaccia,

Questa è la situazione dei luoghi. Se un responso tecnico di questo genere, scusatemi se io sono meno diplomatico, desse a me un tecnico mio dipendente, l'indomani lo licenzierei. Se un tecnico mi rispondesse in questi termini, avendo io veste pubblica e conoscendo la situazione così come la conosco, non lo potrei probabilmente licenziare da un giorno all'altro, però credo che, quanto meno, darei un giudizio tale nelle sue note caratteristiche che gli comprometterei la carriera per tutta la vita. Questa è l'opinione che io, proprio con senso di indignazione, pur non essendo castellanese, devo esprimere sul responso tecnico di questi signori.

Onorevole Assessore ai lavori pubblici, proprio non faccia la brutta figura di avallare un responso di questo genere, perchè sarebbe una brutta figura, veramente una brutta figura! Non si tratta soltanto di aspirazioni disattese di una popolazione che merita di essere tenuta in considerazione, si tratta anche, fra l'altro, di ragioni logistiche, che consigliano la costruzione del porto alla Vignaccia anzichè a Frigianu. Se ha percorso quella strada, lei sa che a Vignaccia, per quanto anche lì occorranò delle opere, si lega direttamente la strada che viene dall'Anglona, cioè la strada che recherà al porto di Castelsardo, se sarà eseguito, il maggior volume di traffici. Se, invece, si eseguirà la costruzione a Frigianu, vi sarà un altro gravissimo problema da risolvere: il collegamento del porto con quell'arteria principale. In realtà, tale strada è ora collegata con Frigianu attraverso una strettoia dove sono già state eseguite delle costruzioni, nella parte nuova dell'abitato di Castelsardo, e, per arrivare a Frigianu senza disturbare quella zona, bisognerebbe fare un giro proprio attraverso la valle del torrente di cui ho parlato, cioè costruire molte altre opere per un disimpegno del porto: ciò probabilmente porterebbe alla conseguenza che il porto a Frigianu verrebbe a costare più che alla Vignaccia. Questo è quello che con ogni probabilità succederebbe se si desse corso alla soluzione prospettata dai tecnici.

Ma è anche chiaro che il fatto che nel parere si sia scritto che bisogna effettuare ulteriori stu-

di, significa che neanche i suoi compilatori hanno fiducia in quel che dicono. Ed allora mi pare che, arrivati a questo punto, non ci sia che da rammaricarsi che quella tal Commissione centrale dei porti abbia da mettere il naso in questi progetti. E la difesa contro insulti di questo genere non può essere che una sola: bisogna trovare altri tecnici, onorevole Assessore ai lavori pubblici, altri tecnici che non si facciano, come dire, indurre...

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Già fatto!

SOGGIU PIERO... che non si facciano indurre a compilare un rapporto addomesticato. La risposta sarà quella che tutti attendiamo. Deve trattarsi di gente estranea a tutti i possibili interessi e che veda veramente sul posto la situazione della costa, consideri gli interessi di tutta la zona e si ricordi che un porto non si costruisce soltanto per i bisogni di oggi: è chiaro che tutto il traffico della valle del Coghinas, se vi sarà un buon porto a Castelsardo, andrà a Castelsardo e non ad Olbia o a Portotorres. Castelsardo ha bisogno del porto, perchè ha bisogno anche dei prodotti del mare, ha bisogno di un po' di respiro.

Sono queste le ragioni che ci hanno indotto ad includere il porto di Castelsardo nel piano dei porti di quarta classe. E ricorderò che, fra l'altro, vi è un ordine del giorno approvato dal Consiglio regionale, all'unanimità, in data del 18 dicembre 1953, su nostra proposta. Concludo: comprenderei che, contro la costruzione alla Vignaccia, si prospettasse una località migliore, ma questo non è avvenuto e non può avvenire. La possibilità di costruire un ottimo porto in tale località è reale e noi dobbiamo, senza indugiare oltre, adoperarci perchè le aspirazioni di Castelsardo siano finalmente soddisfatte.

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

DERIU. Dopo l'approfondito esame dei colleghi Sotgiu Girolamo e Soggiu Piero, esame che io condivido pienamente, a me rimane ben poco da dire.

Castelsardo è posta su una grande rocca che sovrasta il mare. E' un bel paese, che presenta vasti orizzonti e panorami magnifici, tanto che l'Ente provinciale del turismo di Sassari ha chiesto ed ottenuto da quella amministrazione di poter far uso sulla propria carta intestata della fotografia panoramica della cittadina castellanese.

E' un paese, però, povero, estremamente, terribilmente povero. E' un paese dove la miseria è personificata, la si vede in forma plastica, la si vede scolpita nel viso dei suoi 5.000 abitanti. E' un paese che ha il reddito, forse o senza forse, più basso dell'Isola, che ha un indice di disoccupazione il più elevato dell'Isola. E' un paese che ha un regime di vita addirittura medioevale; è circondato per quattro quinti dal mare, da un mare inaccessibile, da un mare che contiene una ricchezza immensa che non può essere sfruttata. La sua agricoltura è quasi nulla e comunque, condotta pressochè in forma primordiale, è arretratissima. Il porto, dunque, è la condizione, è la premessa necessaria per uno sviluppo economico e sociale che dia a questa popolazione la possibilità di rinascere a nuova vita economica.

Eppure, questa popolazione così povera, così misera, così sofferente ha avuto il coraggio di dire, in una assise cui hanno partecipato unitariamente tutti i partiti politici, che, anzichè un porto in località Frigianu, anzichè lo spreco da parte della Regione di 300 milioni, essa preferisce rinunciare al porto e continuare a vivere nella povertà e nella miseria in cui giace da secoli.

Nello specchio d'acqua di Frigianu, dove si vorrebbe costruire il porto, sbocca il fiume omonimo, come bene ha ricordato l'onorevole Soggiu, a regime torrentizio, che porta al mare detriti di ogni genere, travolgendo con inaudita violenza il cordone di sabbia della spiaggia, di quella spiaggia cioè che, a detta di certi tecnici, dovrebbe costituire il lato maggiore del costruendo porto. Avverrebbe così che, proprio alle spalle delle imbarcazioni rifugiate nel porto, si precipiterebbero delle enormi masse d'acqua e di materiale solido, con quanto danno e pregiudizio è facile immaginare. La sicurezza dei natanti, oltre che delle persone, verrebbe permanentemente minacciata, ed il porto in tal gui-

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

sa mancherebbe allo scopo primario della sua esistenza.

Ma esistono anche difficoltà propriamente tecniche, e non si comprende il come ed il perchè i professionisti della tecnica non le abbiano rilevate. Il fondale che attualmente presenta la caletta di Frigianu è assolutamente insufficiente, raggiungendo esso nel punto centrale la profondità di appena 4 metri, mentre è risaputo che un approdo anche modesto richiede un fondale di almeno 5 metri. Vi è di peggio: il porto avrebbe un imbocco eccessivamente ristretto e quindi inadeguato, essendo la rada occupata per oltre un quarto della sua lunghezza da una secca di circa metri 1,50 fiancheggiata da irti e pericolosi scogli, quasi perennemente battuti dai marosi. All'interno, inoltre, dove dovrebbe essere ubicato il porto, circa la metà della superficie è occupata da secche, da scogli affioranti e dal digradare delle due spiaggette ivi esistenti. Vi è poi — e questo è particolarmente grave — il pericolo costante dell'interramento, a causa soprattutto della attività del più volte ricordato fiume di Frigianu, che trasporta continuamente, specie in inverno, enormi quantità di sabbia e altri materiali e li sospinge, nella sua corsa furiosa, verso il mare.

A tale proposito mi pare molto interessante ed istruttiva — forse più ancora di certi rilievi tecnici eseguiti saltuariamente e con talune riserve mentali — la seguente dichiarazione, giurata e sottoscritta dai pescatori di Castelsardo.

Sono uomini nati e cresciuti a Castelsardo, che hanno lavorato nel mare di Castelsardo, che ne conoscono tutti i più reconditi segreti. Sono uomini di 65, di 75 anni. Bene, essi hanno dichiarato essere vero e notorio e a loro personale conoscenza che il fondale antistante alla spiaggia di Frigianu in corrispondenza alla foce del rio è andato sempre gradualmente e costantemente diminuendo, tanto che i piccoli velieri che anni addietro potevano accostare a pochi metri dalla spiaggia (ove le operazioni di carico e scarico potevano essere effettuate mediante una semplice passerella) ora debbono ancorarsi a grande distanza a causa dei depositi formatisi nel fondo e del progredire della spiaggia; ed io, dispiaccia o meno ai valenti tecnici che hanno firmato (seduti in una accogliente sala) quella re-

lazione, io sono portato a dare maggiore credito alla dichiarazione dei pescatori di Castelsardo. L'imboccatura del porto sarebbe esposta ai venti dominanti di nord-ovest, che soffiano per circa 150-200 giorni all'anno.

Il porto sarebbe quindi permanentemente aperto all'impeto pauroso dei venti, e non offrirebbe che una parvenza di rifugio ai natanti ed agli uomini che vi dovessero sostare. E i pescatori di Castelsardo sanno, per dolorosa personale esperienza, che cosa significhino quei venti, quei marosi, quegli scogli e quel pericoloso fiume di Frigianu, che spesso ha travolto le loro barche e le vite stesse dei loro compagni di lavoro.

A tutto ciò è da aggiungersi che, mentre il porto vero e proprio non sarebbe mai suscettibile di sviluppo, non troverebbero alcuna possibilità di realizzazione le opere complementari e connesse, come la costruzione di magazzini, depositi o altri edifici, perchè la caletta — come scrive l'ottimo Sindaco di Castelsardo — è circondata da un anfiteatro di rocce a picco alte parecchi metri.

La rada della Vignaccia offre ben altre possibilità. Basta andare a Castelsardo, basta vedere le due località e balza evidente che La Vignaccia è proprio il porto naturale, è il porto ideale di Castelsardo. Ha un fondale che raggiunge anche 20 metri. L'interramento, normale per Frigianu, è impossibile per La Vignaccia e, pertanto, nessuna spesa di dragaggio, che dovrebbe essere continua per Frigianu, sarebbe necessaria per La Vignaccia; nessuna spesa di dragaggio, ripeto, e noi sappiamo quanto tale spesa incida attualmente per quei porti che sono stati infelicamente costruiti in località non adatte. La zona in questione è protetta dai venti dalla stessa enorme rocca sui cui sorge la cittadina. Può offrire rifugio sicuro e comodo a qualsiasi tipo di naviglio. E' suscettibile inoltre di sviluppo per qualsiasi futura esigenza, giacchè noi dobbiamo tenere presente non soltanto la situazione attuale, ma, come ben ha detto or ora l'onorevole Sotgiu, quella futura, conseguente ai prevedibili sviluppi della zona. Alla Vignaccia, contrariamente a Frigianu, esiste la possibilità di costruire tutti quei locali che costituiscono il necessario completamento di un

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

porto che non sia inattivo. Inoltre, è una località vicinissima all'abitato di Castelsardo.

Le statistiche dicono che il traffico attuale è modesto, ma ha ricordato bene l'onorevole Sotgiu che non dobbiamo basarci soltanto su quanto avviene oggi: sarebbe molto strano — mi si perdoni l'accostamento del sacro col profano — che noi volessimo contare il numero di coloro che frequentano la Messa in un paese dove non esiste la chiesa e il Sacerdote!

Il porto, peraltro, serve e interessa non solamente Castelsardo, ma tutto il suo vastissimo retroterra, che comprende tutta l'Anglona e la Gallura sud-occidentale, con una popolazione di circa 50.000 abitanti distribuiti in parecchi comuni e frazioni. Si tratta di una zona agricola potenzialmente molto ricca e che promette uno sviluppo notevolissimo. Già da tempo vi è in atto, lo ha ricordato l'onorevole Sotgiu Girolamo, una vasta opera di trasformazione fondiaria e agraria il cui tipo di produzione, che avrà un grandissimo incremento, sarà qualitativamente influenzato dalla esistenza di un porto vicino, comodo ed efficiente. Attualmente dalla valle del Coghinias vengono esportate enormi quantità di carciofi, che però devono percorrere 54 chilometri di strada per essere imbarcati a Portotorres, che è il porto più vicino, mentre per Castelsardo il percorso sarebbe di appena 12-16 chilometri: risparmio di tempo e di spesa ed incentivo a sempre nuove iniziative economiche. Castelsardo non danneggerebbe Portotorres, da cui dista, via terra, 38 chilometri. Del resto, noi siamo qui per rappresentare e tutelare gli interessi dell'intera Isola e nessuno, a qualunque parte, a qualunque Gruppo politico appartenga, nessuno di noi si sognerebbe di difendere gli interessi di una zona a detrimento di un'altra. Ricordo che la Sicilia ha un porto ogni 19 chilometri di fascia costiera, mentre la Penisola ne ha uno ogni 13.

La maggiore spesa, onorevoli colleghi, che si sosterebbe a Vignaccia verrebbe ampiamente compensata dalle minori spese di manutenzione che questo porto comporterebbe rispetto a quello di Frigianu.

Oggi i pescatori non possono usare altro che piccole imbarcazioni poichè debbono trarle a seco, terminata la fatica del lavoro quotidiano.

Non potendosi munire di imbarcazioni grandi, sicure e capaci, sono costretti a restare vicinissimi alle coste, e rastrellare sempre lo stesso punto, mentre più in là, nell'aperto mare, vi è un'enorme ricchezza che si perde. Ma là, per le piccole imbarcazioni, vi è anche il pericolo, a volte la morte! Col porto potrebbero sorgere nuove attività di lavorazione e di conservazione del pescato, e la secolare miseria di Castelsardo potrebbe essere eliminata, e si modificherebbero i rapporti sociali, attualmente ancorati a sistemi medioevali.

Anche sotto l'aspetto turistico, il nuovo porto costruito alla Vignaccia, ai piedi della rocca castellanese, sarebbe un incantevole approdo per il naviglio di diporto e per i servizi di linea. La corrente di visitatori si irradierebbe verso l'interno e lungo la costa nord-orientale del golfo dell'Asinara, ricca di bellezze caratteristiche, ma altrettanto priva di punti di appoggio.

Onorevoli colleghi, vi è nei ricordi di Castelsardo una vecchia storia ormai ingiallita dal tempo. E' la storia di un pescatore, che durante uno dei frequenti fortunali la notte si alza dal letto e corre per trarre in salvo la sua barchetta, ma, ahime!, il torrente Frigianu sospinge in mare la barca e l'uomo. Questa è la storia, è la tragedia di quasi tutti i pescatori di Castelsardo, i quali ormai si allontanano dal mare, perchè nel mare che potrebbe dare possibilità di vita, vi è per essi pericolo e morte. Questa è la sorte dei pescatori di Castelsardo.

Eppure noi abbiamo, nel nostro programma, chiaramente espresso la volontà di riavvicinare i Sardi al mare; chè, pure essendo isolani, i Sardi dal mare sono lontani, dal mare rifuggono quasi terrorizzati. Ma non cominciamo con l'allontanare dal mare proprio coloro che con esso hanno dimestichezza e che su esso da secoli si sono sforzati di vivere.

Onorevole Presidente della Giunta, a lei, alla sua particolare sensibilità io mi rivolgo. Nel 1923 venne redatto il progetto per la costruzione del porto a La Vignaccia e, successivamente, fu costruita una bella strada di accesso. Onorevoli colleghi, le esigenze allora rilevate sono oggi le stesse, ma accresciute; sono esigenze sentite unanimemente dal popolo di Castelsardo, da tutta la nostra Sardegna. Esse impongono a noi

II LEGISLATURA

LXXXI SEDUTA

10 GIUGNO 1954

un'attenta considerazione e debbono suggerirci di non anteporre — sarebbe veramente grettezza — il risparmio di 100 milioni alla costruzione di un porto che veramente significherebbe non solo la rinascita di una città, ma la rinascita di una intera zona.

Lasciatemi concludere con una nota direi quasi sentimentale: Castelsardo, in questo ambiente sardo in genere così indifferente, se non anche ostile, è uno dei paesi che da sempre ha maggiormente sentito, profondamente sentito l'autonomia della Sardegna, è uno dei paesi più autonomisti della Sardegna, forse il più autonomista; ha creduto nella Regione, ha creduto che il sorgere, l'affermarsi di questo Istituto potesse finalmente liberarlo dalla secolare miseria in cui si dibatte, da quel regime di feudalesimo in cui purtroppo, nell'anno di grazia 1954, la popola-

zione vive. Ebbene, non disilludiamo la popolazione di Castelsardo, facciamo che essa non pensi con nostalgia agli uomini che nel 1923 riconobbero una fondamentale esigenza; andiamo incontro a questo popolo; la Regione mostri di comprendere veramente la sua esigenza, questo suo vitale problema. La Regione, per Castelsardo, sia nella realtà ciò che ha rappresentato per tanto tempo nei suoi sogni.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio continueranno domani mattina alle ore 11.

La seduta è tolta alle ore 20 e 40.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1955