

LXXXVIII SEDUTA**LUNEDÌ 12 LUGLIO 1954****Presidenza del Presidente CORRIAS EFISIO****INDICE****Assenze per più di cinque giorni:**

PRESIDENTE	1626
Congedi	1626
Disegni di legge (Annunzio di presentazione)	1626
Interrogazioni ed interpellanza (Annunzio)	1625
Mozione sul porto di Olbia (Discussione):	
SOTGIU GIROLAMO	1627
CRESPELLANI	1631-1635
PRESIDENTE	1633
SANNA	1633
SOGGIU PIERO	1633

Progetti di legge (Per la discussione):

FILIGHEDDU	1639
PRESIDENTE	1639
MEDDA, Presidente della quarta Commissione legislativa	1639

Sull'attività della Commissione consiliare speciale per le miniere:

COLIA	1626
PRESIDENTE	1627-1638
COVACIVICH	1638
BAGEDDA	1638

Pag. rogazioni e dell'interpellanza pervenute alla Presidenza.

ZUCCA, Segretario ff.:

«Interrogazione urgente Crespellani circa il programma dei lavori della Cassa per il Mezzogiorno in Sardegna». (192)

«Interrogazione urgente Crespellani circa la partecipazione della Sardegna al godimento del fondo di 20 milioni di dollari messi a disposizione per il Mezzogiorno dagli U.S.A.». (193)

«Interrogazione Milia, con richiesta di risposta scritta, concernente l'ammasso del grano nel Comune di Terralba». (194)

«Interrogazione urgente Ibba, con richiesta di risposta scritta, concernente il cantiere di lavoro di Tuili». (195)

«Interrogazione Filigheddu, con richiesta di risposta scritta, circa provvedimenti urgenti in favore delle popolazioni agricole dell'Alta Gallura». (196)

«Interrogazione urgente Torrente, con richiesta di risposta scritta, concernente l'ammasso del grano per contingente in Sardegna». (197)

«Interrogazione Pirastu, con richiesta di risposta scritta, sulle condizioni di vita nella frazione di Domusnovas Canales». (198)

La seduta è aperta alle ore 18 e 10.

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

Annunzio di interrogazioni e di interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle inter-

II LEGISLATURA

LXXXVIII SEDUTA

12 LUGLIO 1954

«Interrogazione Sanna concernente il licenziamento di trenta braccianti dal cantiere di Masongiu dell'E.T.F.A.S.». (199)

«Interrogazione Asquer circa un foglio di informazioni distribuito agli equipaggi di navi militari americane». (200)

«Interrogazione urgente Ibba concernente la rete idrica del Comune di Guspini». (201)

«Interrogazione Cardia - Marras concernente la mancata autorizzazione alla Ditta Pani ad effettuare il trasporto dei partecipanti alla gita organizzata dalla Unione Italiana Sport Popolare di Cagliari». (202)

«Interrogazione urgente Angioni, con richiesta di risposta scritta, concernente provvedimenti relativi alla corresponsione delle competenze ai dipendenti della Società Carbonifera Sarda». (203)

«Interrogazione urgente Ibba concernente gli agricoltori di Burcei». (204)

«Interrogazione Marras concernente il completamento della strada Quartu - Marina Quartu». (205)

«Interrogazione Bagedda, con richiesta di risposta scritta, concernente la istituzione di una autolinea che consenta ai cittadini di Irgoli e Loculi di fruire delle corse per Nuoro ed Olbia». (206)

«Interrogazione urgente Bagedda, con richiesta di risposta scritta, concernente un piano governativo per la sistemazione tecnico-economica di Carbonia». (207)

«Interpellanza Filigheddu concernente le condizioni di disagio materiale e morale delle popolazioni abitanti nelle campagne della Gallura». (30)

Assenze per più di cinque giorni.

PRESIDENTE. A norma di regolamento comunico il nome dei consiglieri che si sono astenuti dal partecipare alle sedute del Consiglio per più di cinque giorni consecutivi: Castaldi, settima assenza; Cottoni, settima assenza.

Congedi.

PRESIDENTE. L'onorevole Carloni ha chiesto 15 giorni di congedo, a decorrere dal 12 luglio, per motivi di salute. Se non vi sono osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati dalla Giunta regionale i seguenti disegni di legge:

«Estensione della legge regionale 7 maggio 1953, numero 22, alle imprese di navigazione di preminente interesse regionale». (54)

«Servizi antincendi nelle campagne». (55)

«Norme sullo stato giuridico, trattamento economico e ordinamento gerarchico del personale dipendente dalla Regione». (56)

Quest'ultimo disegno di legge è stato però presentato senza le tabelle degli organici, e pertanto non può essere ancora preso in esame dalla Commissione competente.

Sull'attività della Commissione consiliare speciale per le miniere.

COLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLIA. Signor Presidente, mi rivolgo alla sua ben nota cortesia per conoscere i motivi che hanno impedito alla Commissione di indagare sulle miniere, non dico di completare i suoi lavori, ma per lo meno di iniziarli. Come ella sa, questa Commissione venne insediata il 20 febbraio 1954; tenne, a distanza di pochi giorni, una prima riunione il 24 febbraio 1954, e poi una seconda il 23 marzo, a distanza, esattamente, di un mese dalla prima. Da quell'epoca sono trascorsi circa 3 mesi e non è stata più tenuta alcuna riunione.

Mi rivolgo a lei, signor Presidente, perchè, pur ricoprendo la carica di Vicepresidente di quella Commissione, sono all'oscuro dei motivi che possono aver impedito alla Commissione di lavorare. Più volte abbiamo interpellato l'onorevole Covacovich, Presidente della Commissione, ma dobbiamo dire che egli ha risposto in ter-

mini piuttosto evasivi. Ora, debbo far notare che questa Commissione è stata istituita con una legge, e che vi sono ragioni serissime che hanno portato alla sua istituzione. Non si riesce a comprendere i motivi del suo mancato funzionamento. Chiedo, pertanto, se ciò rientra nei suoi poteri, una sollecita risposta.

PRESIDENTE. Onorevole Colia, prendo atto delle sue dichiarazioni e mi riservo, a fine di seduta, di darle i chiarimenti che ha richiesto.

Discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di una mozione urgente dei consiglieri Sotgiu Girolamo, Sanna, Soggiu Piero, Frau e Cottoni. Se ne dia lettura.

ZUCCA, *Segretario ff.*:

«Il Consiglio regionale, considerato che la costruzione della stazione marittima nel porto di Olbia è un problema alla cui soluzione è interessata non soltanto quella città, ma tutta la Regione, perchè Olbia è, per la sua particolare ubicazione, il porto attraverso il quale si esercita la grande maggioranza del traffico passeggeri tra il Continente e la Sardegna; ritenuto che la costruzione della stazione marittima all'Isola Bianca è da sconsigliare perchè all'Isola Bianca non può essere data sistemazione adeguata a tutti i servizi legati ad un traffico di passeggeri e di merci (che le statistiche indicano in continuo aumento) e la cui carenza è un motivo di disagio per i passeggeri e di danno economico rilevante; tenuto conto che non ostano motivi di carattere tecnico alla costruzione della stazione marittima nel porto interno, e che questa è la volontà di tutta la popolazione, volontà ripetutamente espressa e determinata da fondamentali motivi di carattere economico e sociale; impegna la Giunta ad esprimere agli Organi ministeriali il parere che la stazione marittima debba essere costruita nel porto interno ed a sollecitare l'immediato inizio dei lavori, per i quali sono già a disposizione parte dei fondi necessari, o che quanto me-

no, prima di escludere la soluzione della sistemazione di tutti i servizi nel porto interno, si proceda ai sondaggi e rilevamenti ed allestimento del progetto relativo che consenta di conoscerne con sufficiente approssimazione il costo di esecuzione, e a quali funzioni detta sistemazione possa assolvere in confronto della sistemazione dello scalo dell'Isola Bianca». (9)

PRESIDENTE. L'onorevole Sotgiu Girolamo, come primo firmatario, ha facoltà di illustrare la mozione.

SOTGIU GIROLAMO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, circa un mese fa, in questa aula, abbiamo dovuto occuparci di un'altra questione portuale: della costruzione del porto di Castelsardo, e in quella occasione la discussione ha portato il Consiglio unanime a correggere un grave errore che era stato compiuto nel passato, errore che avrebbe impedito alla cittadina di Castelsardo di avere il suo porto e che avrebbe comportato, praticamente, una considerevole ed inutile spesa. La discussione che si è sviluppata in Consiglio ha permesso, per gli elementi che sono stati portati, per la serenità ed obiettività con la quale si è sviluppata, di correggere un errore, di sanare un'ingiustizia e ha dischiuso alla popolazione di Castelsardo e delle zone interessate la prospettiva di vedere costruito il porto.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, io mi auguro che anche la discussione sulla costruzione della stazione marittima nel porto di Olbia possa, per le stesse ragioni, concludersi altrettanto felicemente, in modo che anche in questo caso si ripari ad un errore e ad una ingiustizia e si offra alla popolazione di Olbia e di tutta la Sardegna — perchè in definitiva il problema è di portata regionale — la prospettiva di una rapida soluzione di questo problema.

Tutta la storia del porto di Olbia è caratterizzata da vivaci polemiche e da vivaci prese di posizione della popolazione. Le questioni sono state risolte sempre attraverso duri contrasti, anche quando non era stata ancora realizzata l'unità d'Italia e Roma non era capitale.

Fin da allora si poneva il problema delle comunicazioni fra la Penisola e la Sardegna, e si lottava per far prevalere determinate soluzioni.

Il principale porto di approdo era Golfo Aranci, piccolo villaggio di pescatori situato nel golfo di Olbia, e la popolazione di quest'ultimo centro lottò lungamente per ottenere l'esecuzione di lavori che rendessero navigabile il golfo e permettessero di trasportare il porto da Golfo Aranci a Terranova — così si chiamava allora Olbia —.

Allora ebbe inizio il contrasto fra i tecnici, che sostenevano la impossibilità tecnica di trasferire il porto a Terranova, e la popolazione, che, con fantasia più fervida di quella dei tecnici, comprendeva che quella era l'unica soluzione da dare al problema.

Quando l'unità d'Italia fu finalmente realizzata, il problema delle comunicazioni fra la Sardegna e il Continente divenne un problema nazionale. La lotta della popolazione di Terranova riuscì a far spostare l'approdo da Golfo Aranci, e, poichè a Terranova non esisteva alcuna attrezzatura portuale, dal 1873 al 1881 le navi si ancorarono in rada: le operazioni di carico e scarico erano effettuate a mezzo di barche.

In seguito però il Governo decise, per porre fine a quella situazione, di costruire le attrezzature portuali a Golfo Aranci e di collegare quel porto con la ferrovia. E le navi fecero scalo nuovamente a Golfo Aranci. I tecnici, che erano riusciti a far prevalere questa soluzione irrazionale, fecero spendere allo Stato somme ingenti per la costruzione delle attrezzature portuali e ferroviarie di Golfo Aranci.

Solo dopo vivaci battaglie combattute in Parlamento, sulla stampa e nelle piazze, la popolazione di Olbia riuscì a convincere i tecnici che la soluzione da essi sostenuta era sbagliata, e finalmente l'approdo fu trasportato — è il termine esatto, anche se non tecnicamente appropriato — a Terranova, all'Isola Bianca.

La questione però non finì pacificamente, perchè la prima nave che doveva far scalo nel nuovo approdo fu mandata a sbattere contro gli scogli dal capitano, che voleva in questo modo dimostrare la impossibilità di attraccare alla

Isola Bianca. Vivissima fu la reazione della popolazione che, preso il comandante della nave, lo fece girare per le vie di Olbia a cavallo di un somarello. Da allora non si è più verificato il benchè minimo incidente, malgrado l'intenso traffico di navi. La smentita al parere dei tecnici, che consideravano il porto pericoloso per la navigazione, non poteva essere più chiara.

Ho delineato brevemente la storia agitata del porto di Olbia. Sembra quasi che esso sia nato col destino di vedere risolti i suoi problemi non attraverso una serena discussione e una obiettiva disamina, ma attraverso contrasti talvolta vivaci, come quello che ha alla fine costretto il Governo a trasportare l'approdo da Golfo Aranci a Terranova.

Io credo che sia possibile, approfondendo la indagine, trovare la ragione che ha indotto il Governo, nel passato, ad ostacolare la creazione del porto di Olbia, e ad impedire che la Sardegna disponesse di un approdo tale da consentire rapide comunicazioni con il Continente.

Sono sicuro che, se ricercassimo gli interessi che hanno ispirato quei pareri tecnici che si sono rivelati del tutto inconsistenti, troveremmo ancora una volta gli interessi dei soliti gruppi, nemici della Sardegna, che hanno ostacolato il sorgere di un'attrezzatura portuale idonea a traffici veloci. In questo come in altri settori della vita isolana, erano interessati ad ottenere soluzioni che non rispondessero agli interessi dell'Isola proprio gli stessi gruppi che hanno ancora tutto l'interesse a mantenere la Sardegna in una condizione quasi coloniale.

Oggetto della nostra mozione non è la questione del porto di Olbia, ma la questione della stazione marittima. Ma, contrariamente a quanto accade per altri porti, ad esempio quello di Civitavecchia per il quale questo problema non si pone, la creazione della stazione marittima è strettamente legata, in questo caso, allo sviluppo e alla sistemazione del porto di Olbia. Per l'avvenire del porto ha infatti una ben diversa rilevanza il fatto che la stazione marittima sia costruita allo scalo di Isola Bianca o nel porto interno. E, poichè il porto di Olbia è il secondo della Sardegna ed è il porto di

transito per i viaggiatori che dalla Sardegna si recano in Continente e viceversa, il problema della stazione marittima e dello sviluppo delle attrezzature portuali di Olbia non interessava solo la popolazione di quella cittadina, ma tutte le popolazioni della Sardegna. A questo proposito sorprende sgradevolmente vedere come questo problema sia stato artatamente presentato all'opinione pubblica — e questo ha fatto recentemente un quotidiano sardo — come interessante solo la gentaglia che vive ad Olbia e che, tra l'altro, ha il coraggio di creare un comitato di agitazione che ha promosso una pubblica discussione del problema. E' doloroso vedere come venga compiuto ogni tentativo per impedire che l'opinione pubblica abbia una esatta visione dei problemi. D'altra parte, è altrettanto doloroso constatare che le soluzioni tecniche che sono state date al problema non sono neppure degne di essere discusse, perchè chi le ha proposte non ha voluto, evidentemente, approfondire l'esame del problema. Dobbiamo renderci conto che il problema del porto di Olbia non interessa soltanto quella rispettabile — checchè ne pensi qualcuno — popolazione, della quale vanno prese in considerazione le richieste, quando sono espresse in modo democratico.

Il problema di Olbia è dunque un problema della Sardegna e deve essere risolto in armonia con le esigenze generali del popolo sardo. Abbiamo presentato questa mozione perchè il Consiglio possa compiere un atto di riparazione, dovuto in quanto al problema si è tentato di dare una soluzione che riteniamo non conforme agli interessi di Olbia e della Sardegna e tale da provocare uno sperpero di pubblico danaro.

Fin dal 1950 il Ministero dei lavori pubblici ha stanziato 120 milioni per la ricostruzione della stazione marittima di Olbia, distrutta, come gli onorevoli colleghi sanno, per eventi bellici. Intanto è da far presente, a coloro che pensano che l'aver discusso e agitato il problema abbia ostacolato la costruzione della stazione marittima, che la somma di 120 milioni non sarebbe stata sufficiente neppure a completare le opere portuali necessarie per iniziare a costruiri-

re tale opera. Per noi, quindi, si tratta non solo di dare la giusta soluzione al problema della stazione marittima, ma anche di chiedere che gli stanziamenti siano portati ad un livello che consenta un loro utile impiego.

Fin dal 1950, comunque, è stato posto il problema, con l'inizio della costruzione della stazione marittima nel porto interno. E' evidente, quindi, che nel 1950 i tecnici ritenevano possibile la creazione del porto interno; che questa fosse la loro opinione è convalidato dal fatto che anche nella relazione dei tecnici che furono incaricati dalla Regione di studiare il problema, si parte dalla considerazione che nel 1950 furono stanziati 120 milioni per la costruzione della stazione marittima nel porto interno di Olbia. Comunque, furono poste le prime pietre ed un cartello analogo a quello che era stato posto a Castelsardo per la costruzione del porto. Ma, così come a Castelsardo, il cartello non segnò affatto l'inizio dei lavori.

Per quale ragione quelle intenzioni non furono poi realizzate? Credo che non valga la pena di parlare di ciò, non perchè non si possa ricostruire quanto è avvenuto, ma perchè una simile indagine ci porterebbe lontano dall'oggetto della nostra discussione. Comunque è interessante ricordare che quando, dopo le elezioni, il cartello fu tolto e i lavori sospesi, si parlò nuovamente di costruire la stazione marittima all'Isola Bianca. Fu questo che portò alla costituzione di un comitato di agitazione, il quale, preoccupato dallo sperpero di pubblico danaro e dalla mancata soluzione dei problemi di Olbia, si fece promotore di un movimento di opinione pubblica, che portò la Giunta regionale a nominare un comitato di esperti e di tecnici di alto valore, comitato che, attraverso un'analisi obiettiva della situazione, doveva valutare l'opportunità di costruire la stazione marittima nel porto interno di Olbia, come sosteneva il comitato di agitazione, o all'Isola Bianca, secondo l'orientamento del Ministero ai lavori pubblici. Quanto è avvenuto è noto e posso perciò rievocarlo rapidamente. Il comitato dei tecnici nominato dalla Regione concluse la sua indagine esprimendo il parere che la

II LEGISLATURA

LXXXVIII SEDUTA

12 LUGLIO 1954

stazione marittima dovesse essere costruita all'Isola Bianca.

Come ho già detto all'inizio, le questioni del porto di Olbia pare che si possano risolvere solo attraverso le agitazioni e le lotte; perciò il popolo di Olbia non si è dato per vinto e, conducendo per suo conto un'indagine e un'analisi tecnica della situazione portuale, è arrivato a conclusioni contrarie a quelle cui erano pervenuti i tecnici nominati dalla Regione.

Fu tenuto un altro convegno, al quale parteciparono unitariamente non soltanto tutti i cittadini di Olbia, ma i rappresentanti di tutte le forze politiche dell'Isola, l'onorevole Giangiorgio Casu, oggi Assessore, l'onorevole Piero Seggiu, i consiglieri monarchici, i rappresentanti democristiani dell'Amministrazione provinciale di Sassari, e parlamentari di tutti i partiti. Il convegno si concluse, dopo una discussione di natura tecnica, con l'approvazione di un ordine del giorno sostanzialmente identico alla mozione che abbiamo presentato. Ancora una volta, quindi, la popolazione di Olbia ha avanzato le sue rivendicazioni confortandole con pareri tecnici autorevoli e appoggiandole con la sua unanime volontà di lotta.

A questa presa di posizione non potevano restare insensibili nè la Giunta, che già aveva avallato il parere dei tecnici, nè gli Organi ministeriali. Lo prova il fatto che in una ennesima riunione presso il Ministero ai lavori pubblici, tenuta questi giorni, della quale probabilmente ci darà notizie più approfondite l'onorevole Presidente della Giunta o l'Assessore ai lavori pubblici, mentre si sono stanziati somme per alcuni lavori all'Isola Bianca, utili anche nel caso che la stazione marittima sia costruita nel porto interno, si sono stanziati somme anche per lavori inerenti alla sistemazione del porto interno e si è lasciata in sospenso la questione della stazione marittima. Anzi, se non ho capito male quanto è contenuto nel comunicato che è stato emesso dopo la riunione, si è deciso di nominare un'altra commissione, della quale farà parte anche un rappresentante della Amministrazione comunale di Olbia, per esaminare ulteriormente, nei suoi aspetti

tecnici ed economici, il problema della stazione marittima.

Nel susseguirsi degli avvenimenti, mi pare che siano venute emergendo alcune questioni fondamentali. La prima riguarda la spesa. A leggere la prima relazione della commissione di tecnici, della quale facevano parte il professor Luigi Ferro, il professor Giuseppe Stronboli e l'ingegner Luigi Re, è facile comprendere che il motivo fondamentale, o almeno il primo che ha indotto la commissione ad esprimere parere sfavorevole alla costruzione della stazione marittima nel porto interno, è essenzialmente di natura finanziaria.

Si è fatto press'a poco questo ragionamento: per costruire la stazione marittima all'Isola Bianca è sufficiente una spesa di 1.100 milioni di lire, mentre per costruirla nel porto interno occorrono 2.500 milioni circa; quindi, data la enorme sproporzione, è più conveniente l'Isola Bianca. Questo è il motivo fondamentale che ha portato i tecnici ad esprimere parere negativo sulle richieste della popolazione di Olbia. Ebbene, possiamo affermare che questo motivo è del tutto inconsistente, perchè non è vero che costruire la stazione marittima nel porto interno comporti una spesa di gran lunga maggiore.

E' da tener presente che i calcoli eseguiti dai tecnici per le opere di escavazione necessarie per la creazione del porto interno, sono tecnicamente sbagliati. Non voglio con questo dire — lungi da me questo giudizio! — che quei tecnici siano degli incompetenti. Voglio soltanto far rilevare che essi si sono trattiene ad Olbia solo poche ore; hanno parlato col Sindaco, col Comandante di porto, con le altre Autorità, hanno ritirato le carte nautiche dalla Capitaneria e poi sono partiti. Questo è quanto hanno affermato gli stessi componenti la commissione, ed i cittadini di Olbia hanno potuto constatare che essi si sono trattiene solo il periodo di tempo che intercorre tra l'arrivo di un treno e la partenza di un altro.

I lavori della commissione si sono svolti a Cagliari e prevalentemente a Roma. Le conclusioni alle quali la commissione era pervenuta sono tecnicamente esatte, ma è fondamental-

mente errata la premessa sulla quale quelle conclusioni si fondano. Infatti, le carte nautiche sulle quali sono stati rilevati i fondali non sono sufficientemente aggiornate e non tengono conto del fatto che da 30 anni si stanno compiendo, nel porto interno di Olbia, opere di escavazione del fondale, che procedono, in certi periodi, con ritmo abbastanza sostenuto. Le divergenze sui calcoli effettuati dai tecnici vertono soprattutto sulla misurazione della secca cosiddetta della Torracchia. Il volume di questa secca è stato, secondo me, calcolato con eccessiva ampiezza, sì che per rimuoverla è stata preventivata una spesa veramente iperbolica.

D'altra parte, i tecnici si sono trovati nella impossibilità di calcolare con esattezza non solo il volume dello scavo da compiere, ma anche la qualità di detto scavo. Evidentemente anche questo elemento influisce sulla spesa, perchè è ben diverso scavare un fondo roccioso-granitico o calcareo o un fondale di detriti e fanghiglia. Anche in questo caso la commissione ha sbagliato i suoi calcoli.

Non è quindi vero che occorrono stanziamenti così rilevanti, in primo luogo perchè sono sbagliate le cifre sulle quali i calcoli sono stati effettuati ed è facile accertarsene consultando la più recente ed aggiornata carta nautica del porto interno, carta della quale ritengo sia in possesso anche l'Assessore; in secondo luogo è da osservare che non si possono computare nelle spese per la costruzione della stazione marittima anche le spese per la sistemazione del porto interno, perchè quest'ultima, anche se non si dovesse costruire la stazione marittima, dovrà inevitabilmente essere condotta a termine in un periodo più o meno lungo, perchè si sta realizzando giorno per giorno ed è facile constatarlo esaminando le banchine che sono state sistemate in questi ultimi anni e gli scavi che sono stati compiuti.

La sistemazione del porto interno, infatti, è una necessità determinata dal fatto che il traffico nel porto di Olbia non solo non accenna a diminuire, ma è anzi in costante aumento, e si può prevedere che aumenterà con ritmo accelerato quando il retroterra, cioè parte della Gallura e del Nuorese, sarà valorizzato da un pun-

to di vista agricolo e industriale. Quindi non è possibile computare nelle spese per la costruzione della stazione marittima le spese per la sistemazione definitiva del porto interno: si tratta di due opere distinte; la stazione marittima....

CRESPELLANI. E' condizionata, appunto...

SOTGIU GIROLAMO. Le conclusioni dei tecnici, onorevole Crespellani, sono state prese in considerazione proprio perchè è stato commesso questo errore di valutazione. Non è affatto vero che le due opere siano condizionate l'una all'altra. La stazione marittima potrà anche essere costruita all'Isola Bianca, ma non per questo l'Isola Bianca diventerà il porto di Olbia, perchè il porto di Olbia è quello interno, che, per questo motivo, verrà inevitabilmente sistemato, così come è stata sistemata la parte anteriore con la escavazione del canale.

Con l'aumento del traffico si dovrà inevitabilmente giungere a consentire alle navi l'attracco alle banchine antistanti il Municipio. Va quindi continuato il lavoro di escavazione delle secche. Già oggi approdano nel porto interno i piroscafi che sino a pochi anni fa facevano quotidianamente il servizio passeggeri fra la Sardegna e il Continente, e per i quali si sosteneva l'impossibilità di approdo nel porto interno. Eppure oggi i piroscafi "Città di Trapani" e "Città di Alessandria", che ben conosciamo, fanno regolarmente il servizio quattordicinale di trasporto di merci e di passeggeri e non mi risulta che si siano mai arenati nelle secche della Torracchia. Nel porto interno attraccano anche grossi piroscafi per caricare sughero, formaggio e bestiame, e il traffico tende costantemente ad aumentare. Passeranno forse cinque o dieci anni, ma è inevitabile che si arrivi a sistemare definitivamente il porto interno.

Non è quindi esatto far gravare le spese di questo sistema sulla costruzione della stazione marittima, perchè le due opere, onorevole Crespellani, non sono fra loro condizionate, ma procedono in modo distinto. Si possono condizionare solo se si decide di costruire la stazione marittima nel porto interno. Questo significherebbe che i lavori per la sistemazione

II LEGISLATURA

LXXXVIII SEDUTA

12 LUGLIO 1954

del porto dovrebbero essere condotti a termine in un tempo minore del previsto. Solo in questo senso si può parlare di un condizionamento fra le due opere. Comunque cade del tutto, perchè inconsistente, l'argomento della maggiore spesa, che però sembra sia stato in un secondo momento abbandonato. A questo argomento pare che ne sia stato sostituito un altro, apparentemente più plausibile. Si sostiene, cioè, che alla realizzazione di quest'opera ostano insormontabili difficoltà tecniche.

Eppure mi pare che le vicende di Olbia abbiano ampiamente dimostrato che le difficoltà tecniche si possono superare. Anche quando si trattava di spostare l'approdo da Golfo Aranci a Terranova Pausania si è parlato di insuperabili difficoltà di natura tecnica.

D'altra parte oggi non possiamo non sorridere di fronte a simili argomenti. La tecnica è arrivata ad uno sviluppo tale da permettere di superare i problemi tecnici inerenti alla sistemazione di un porto, e non mi pare che la sistemazione del porto di Olbia presenti difficoltà tecniche maggiori di quelle che presenta la sistemazione di qualsiasi altro porto.

Si sostiene inoltre che si oppongono gravi difficoltà di ordine nautico, tali da non garantire sufficientemente la navigazione nel canale. Ebbene, io sono in possesso — e le tengo a disposizione dell'onorevole Assessore, se ancora il comitato di agitazione non gliene ha fatto pervenire copia — della dichiarazione firmata da tutti i piloti di Olbia e dai comandanti delle navi che fanno servizio in quel porto. In questa dichiarazione i piloti dimostrano che non vi è alcuna difficoltà ad approdare nel porto interno. A riprova di questa loro affermazione sta il fatto, da me già citato, che oggi approdano comodamente nel porto interno le stesse navi che sino a pochi anni fa, quando erano adibite alla linea Olbia - Civitavecchia, venivano fatte approdare all'Isola Bianca. Si potrà obiettare che le dichiarazioni dei piloti hanno un valore relativo, perchè i piloti non sono tecnici, ma io credo che per la conoscenza dei luoghi e per l'esperienza i piloti possano dare dei punti anche ai tecnici.

Abbiamo visto che alla sistemazione del porto interno non si oppongono serie difficoltà di

ordine finanziario, tecnico o nautico; non si capisce quindi perchè ci si ostini a voler considerare la sistemazione dell'approdo dell'Isola Bianca come la soluzione di tutti i problemi del porto di Olbia. Questo non è vero. Il porto di Olbia è il porto interno, e lì deve sorgere la stazione marittima. In questo senso dobbiamo chiedere che vengano investite le somme che il Governo italiano deciderà di stanziare.

Indubbiamente, la costruzione della stazione marittima all'Isola Bianca migliorerebbe la grave situazione attuale, per rendersi conto della quale basta recarsi all'approdo dell'Isola Bianca e vedere l'ingorgo di treni, autobus, vetture, carrozzelle e passeggeri che si forma sulle banchine. A questa confusione si aggiunge spesso il bestiame che talvolta viene avviato all'approdo di sera per essere imbarcato. Ed ancora più pietoso è lo spettacolo cui si può assistere d'inverno, nei giorni di maltempo, quando alla pioggia e alla grandine si aggiungono le onde che arrivano fin sopra le banchine. Si comprende allora come l'approdo dell'Isola Bianca non possa essere considerato come lo scalo più idoneo per le linee marittime che uniscono la Sardegna al Continente. Chi arriva dalla Penisola non può non ricevere una impressione ben misera della terra che lo accoglie in quel modo. Investire nell'Isola Bianca 5-600 milioni o anche un miliardo significa certamente migliorare la situazione, perchè si potrebbe ampliare il pontile, ma questo investimento non potrebbe soddisfare le esigenze future.

Le statistiche dimostrano infatti che in media transitano annualmente oltre 300.000 passeggeri, cioè circa il 20 per cento di tutta la popolazione della Sardegna. Il che significa che quando in Sardegna sarà raddoppiato il numero degli abitanti, transiteranno dal porto di Olbia almeno 600.000 passeggeri, anche se le linee aeree avranno un maggior sviluppo e saranno istituite, come ci auguriamo, le linee giornaliere Portotorres - Genova e Cagliari - Civitavecchia.

Questo avverrà sia pure fra 50 anni, ma verrà il giorno in cui il traffico di passeggeri raddoppierà e aumentando, di conseguenza, il numero dei vagoni ferroviari e delle

II LEGISLATURA

LXXXVIII SEDUTA

12 LUGLIO 1954

locomotive, diventerà insufficiente per la sosta il pontile dell'Isola Bianca. Lo stesso dicasi per gli autopullmann. Dove sarà possibile creare una stazione che possa accoglierli, quando le linee automobilistiche che oggi fanno capo all'Isola Bianca non saranno più otto, ma in numero di gran lunga maggiore? Nell'effettuare questi investimenti occorre sempre tener presenti le esigenze del futuro, quando la attuazione dell'articolo 13 dello Statuto speciale renderà la Sardegna ben diversa da quella che oggi conosciamo. Non dimentichiamo poi un altro punto importante: ampliando e sistemando l'approdo dell'Isola Bianca non si risolverà il problema del porto di Olbia, ma si creeranno due porti, quello all'Isola Bianca e il porto interno, raddoppiando i servizi e le spese di manutenzione e gravando ulteriormente sul costo dei trasporti. Ed è inevitabile, come ho già detto, che si arrivi alla sistemazione del porto interno. Oggi invece si vorrebbe seguire una strada che non risolve la penosa situazione attuale nè i problemi di Olbia, la soluzione dei quali interessa tutta la Sardegna.

Non vedo proprio per quali motivi la stazione marittima non possa e non debba essere costruita nel porto interno. Forse anche in questo caso sono affiorati contrasti di campanile, ed è inevitabile che sorgano, in un'economia povera ed arretrata come quella sarda. In definitiva l'ultima campagna elettorale è stata impostata da alcuni gruppi politici sulla polemica delle torri e dei campanili proprio perchè finora non è stata realizzata una politica di rinascita, ed ora gli stessi gruppi sono costretti ad azzuffarsi intorno ad un singolo caso.

E' chiaro che quando un'economia povera non riesce a svilupparsi, possono sorgere contrasti tra città e città, tra porto e porto. Il nostro compito, in questa situazione, non è quello di alimentare questi contrasti o di imporre soluzioni che portino il predominio di una o di un'altra posizione, ma quello di batterci perchè si realizzi una politica di rinascita, perchè ai problemi si diano soluzioni che non tengano conto di interessi economici particolari, ma degli interessi generali della Sardegna. Per questo noi proponiamo questa mozione alla vostra

approvazione, consapevoli che essa tornerà a vantaggio non solo del porto di Olbia, ma di tutto il popolo sardo.

PRESIDENTE. Qualcuno degli altri firmatari della mozione intende domandare di parlare per illustrarla?

SANNA. Il problema è così importante che merita una discussione profonda. Intendo intervenire anch'io in questo dibattito, ma mi pare più opportuno che dopo il collega Girolamo Sotgiu intervengano altri colleghi della maggioranza e degli altri Gruppi e che la discussione venga successivamente rinviata a domani.

PRESIDENTE. Onorevole Sanna, temo che lei non abbia compreso le mie parole. Ho domandato solo, per delicatezza, agli altri presentatori della mozione, se ritenevano di dover integrare l'illustrazione dell'onorevole Girolamo Sotgiu.

SOGGIU PIERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SOGGIU PIERO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei fare solo alcune brevi considerazioni.

Noi siamo abituati a vedere il porto di Olbia di notte, quando ci si imbarca o si sbarca alla Isola Bianca, ed io ascrivo a mia fortuna l'aver potuto partecipare ad Olbia ad una riunione che mi ha permesso di vedere più chiaramente la situazione.

Credo che nessuno, dopo aver visitato il porto, possa sottrarsi alla considerazione che lo approdo dell'Isola Bianca è un pontile lanciato in avanti che si trova nelle condizioni peggiori per essere trasformato in porto. Anche se la maggior parte di noi ha frequentato quel pontile durante le ore notturne, tutti sappiamo a quali intemperie siano esposti i viaggiatori nei giorni di maltempo. L'approdo dell'Isola Bianca ha tutte le caratteristiche essenziali del pontile, ed infatti è sorto proprio in sostituzione di un antico pontile. I cittadini di Olbia ottennero con esso una prima parziale vittoria

II LEGISLATURA

LXXXVIII SEDUTA

12 LUGLIO 1954

di fronte a coloro che sostenevano che l'approdo dovesse rimanere a Golfo Aranci, ma ottennero niente più che un pontile da bestiame.

D'altra parte, solo il porto interno di Olbia può, sia o no efficiente, accogliere navi di piccolo o grosso tonnello, e questo è da tener presente perchè proprio in questi giorni è apparso, su un giornale quotidiano, un lungo articolo nel quale lo sforzo di apparire obiettivi non riesce a nascondere la preconcepita opinione dell'autore contro la sistemazione del porto interno di Olbia. Nell'articolo si parla di accertamenti compiuti dal servizio di dragaggio dei porti, mentre fino ad ora nessuno aveva avuto notizia di tali accertamenti, nè del fatto che la commissione che si pronunziò a favore della sistemazione della stazione marittima all'Isola Bianca avesse chiesto a detto servizio dati su rilevamenti compiuti per accertare le caratteristiche dei fondali. L'articolo era firmato con un pseudonimo e non sappiamo quindi quale autorità abbiano le affermazioni in esso contenute. Comunque non possiamo esimerci dal fare questa considerazione: quando si trattò di scegliere la località per costruire il porto, fu scelto il porto interno, e poichè sappiamo che la sistemazione di un porto non è mai da considerarsi definitiva e non soggetta a modificazione, è per lo meno sospetta la sicurezza con la quale oggi si afferma che il porto interno non si presta ad una sistemazione. Questa affermazione ci autorizza almeno a chiedere con quali criteri e con quale conoscenza di quei dati un'altra illustre commissione ministeriale avesse deliberato di dar corso ai lavori nel porto interno. E' noto, infatti, che dopo la guerra, fino ad un dato momento, si decise di soddisfare le nuove esigenze non ampliando la banchina dell'Isola Bianca, ma sistemando la stazione marittima nel porto interno. E l'opinione fu espressa proprio dai tecnici inviati dal Ministero, cioè dai tecnici che più di chiunque altro potevano disporre di tutti i dati, compresi quelli forniti dagli accertamenti, se pure erano stati compiuti, del Servizio per il dragaggio dei porti. Inoltre è da credere che i detti tecnici non si siano indotti ad esprimere un parere definitivo prima di aver seriamente accertato sul posto la possi-

bilità e l'opportunità dell'una o dell'altra soluzione.

Oggi vi è divergenza di opinioni, e chi è contrario alla esecuzione dei lavori per la sistemazione del porto interno giustifica questa sua posizione con la maggiore spesa che occorrerebbe per scavare il fondo del canale di accesso al porto interno per la natura del fondo stesso e per la necessità di ricostruire le banchine del porto interno. La differenza della spesa si aggirerebbe, secondo il calcolo sommario della commissione speciale, intorno ad un miliardo e mezzo o un miliardo e 600 milioni.

Trattandosi della costruzione di un porto, mi pare che, se tutte le difficoltà si limitassero ad una maggiore spesa di un miliardo e 600 milioni, non ci si dovrebbe spaventare, soprattutto se si pensa che si tratta di spendere a favore di Olbia e, in definitiva, della Sardegna. Ed io sono perfettamente d'accordo con l'autore di quell'articolo che il problema debba essere esaminato tenendo presente non solo l'interesse o la passione dei cittadini di Olbia, ma l'interesse generale di tutta l'Isola e soprattutto delle sue zone settentrionali e delle due grandi valli che sboccano presso il porto di Olbia.

Se per avere un porto efficiente al posto di un pontile — perchè quello dell'Isola Bianca, anche se allargato, resterebbe sempre un pontile — occorre spendere un miliardo e mezzo in più, non mi pare che ci si debba spaventare. Ripeterò a questo proposito quanto ho già detto per il porto di Castelsardo: è più serio dichiarare che non si vuol fare una determinata opera, o che la si vuole realizzare in più lungo tempo, perchè manca la disponibilità dei mezzi finanziari, piuttosto che mascherare la propria volontà di non adottare la soluzione migliore, col pretesto della maggiore spesa.

Ma voi certamente sapete, perchè della notizia si è impadronita la stampa, che le conclusioni di quella commissione, secondo le quali i lavori sarebbero eccessivamente costosi per il fatto che si dovrebbe scavare la roccia, sono state contestate sulla base di accertamenti non ufficiali fatti compiere dal comitato di agitazione di Olbia. Anche se questi accertamenti non hanno carat-

tere ufficiale, sono stati tuttavia compiuti da tecnici, che suppongo tengano alla loro rispettabilità e si guardino bene dal fare affermazioni precise come quelle che hanno fatto, se non sono sicuri della loro fondatezza.

Se la questione da risolvere è, prima di tutto, questa, poichè la risposta definitiva a tale quesito potrebbe modificare ampiamente la previsione di spesa, allora mi pare che il Ministro dei lavori pubblici, prima di accogliere con plauso il parere negativo della commissione avrebbe fatto meglio, in considerazione del parere precedentemente espresso dai suoi tecnici a favore del porto di Olbia, a predisporre accertamenti precisi a questo riguardo. Non bastano gli accertamenti compiuti con l'ausilio di un palombaro dal tecnico incaricato dal comitato di agitazione, ma non basta neppure negare validità ai detti accertamenti senza che se ne compiano altri, con mezzi più idonei e senza fretta.

Anche se fino ad oggi il Servizio per il dragaggio dei porti ha avuto solo il compito di mantenere in esercizio il porto interno e non quello di ampliare l'accesso al porto stesso, potrebbero essere affidati al Servizio stesso gli accertamenti diretti a stabilire quali parti del fondo dovrebbero essere asportate per rendere il porto interno accessibile anche alle navi di medio tonnellaggio, come quelle oggi in servizio di linea.

Arrivati a questo punto, mi sembra che si debbano lodare i presentatori di questa mozione — se talvolta non mi lodo io, chi mi loderà mai? —, i quali si sono resi interpreti anche delle obiezioni del Ministero dei lavori pubblici, chiedendo fra l'altro che si proceda a migliori accertamenti.

La inserzione di questa richiesta nella mozione, che non ho redatto io, mi ha consentito di apporvi la mia firma con assoluta tranquillità, perchè la mancanza di tali accertamenti mi pare sia l'appunto maggiore che si può muovere sia alla commissione che al Ministero dei lavori pubblici. Per i lavori marittimi sappiamo bene che non ci si può limitare a fare progetti di massima; non si potranno prendere decisioni se non si fanno accertamenti precisi. Soprattutto in materia di porti, per prendere

una decisione è necessario che vi sia un progetto esecutivo o quasi, altrimenti è pericoloso e poco serio esprimere giudizi che possono rigettare definitivamente le aspirazioni di una popolazione. Siamo giunti al punto che si sta oggi affermando, mentre il contrario in passato si riteneva, di voler fare un porto efficiente all'Isola Bianca. Anche se mille tecnici esprimessero parere favorevole in questo senso, non mi convincerò mai che questo sia possibile, perchè il pontile dell'Isola Bianca rimarrà sempre un pontile che non potrà mai essere ampliato a tal punto da poter disimpegnare tutti i servizi. Se anche si arrivasse a tanto, credo che con i consuntivi di tale opera sia agevole dimostrare che non esiste la grave differenza fra la spesa per la sistemazione del porto interno, e quella necessaria per la sistemazione del pontile dell'Isola Bianca. Non credo che sia accettabile l'affermazione che sarebbero sufficienti 1.100 milioni per sistemare un porto efficiente all'Isola Bianca, contro i 2.700 milioni occorrenti per la sistemazione del porto interno.

E' necessario che quanti intervengono nella discussione tengano presente che non si tratta di scegliere una soluzione alla quale si è più o meno interessati, ma di scegliere, con la maggior serenità possibile, la soluzione che giova all'interesse non solo di Olbia, ma di tutta la Sardegna.

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

CRESPELLANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo la parola su questo argomento perchè, dopo l'illustrazione fatta dal collega onorevole Girolamo Sotgiu della mozione, ritengo opportuno chiarire alcuni punti e taluni aspetti della questione, soprattutto per quel che riguarda l'interessamento ad essa della precedente Giunta che fu da me presieduta. E dico subito che, tranne sulla conclusione dell'onorevole Sotgiu, che poi è il solito *cliché* che si applica a tutte le discussioni, io personalmente e il Gruppo democristiano siamo d'accordo sulla

maggior parte delle sue affermazioni. Quella che può apparire, che poteva apparire prima di questo mio chiarimento, una difformità di vedute tra la tesi sostenuta dall'onorevole Sotgiu, firmatario della mozione, e la Giunta da me presieduta, era puramente e semplicemente una questione di tempo.

E' opportuno, allora, risalire alla origine della questione, cioè a come la Giunta regionale si dovette interessare di questo problema. E' noto che il Ministero dei lavori pubblici operava nel porto di Olbia in fase di riparazione dei danni di guerra; e in questa fase si pose il problema del luogo dove ricostruire — dico ricostruire — la stazione marittima di Olbia. Erano stati espressi opposti pareri proprio dagli organi del Ministero dei lavori pubblici, perchè il problema è di competenza — questo è fuori discussione — del Ministero dei lavori pubblici. Ad un certo punto il Ministero, attraverso i suoi organi regionali periferici, decise di investire del problema la Regione, alla quale chiese il parere. Voleva essere un atto di deferenza verso la Regione che muoveva i primi passi, ma io accolsi la richiesta non senza — permettete che lo dica — una leggera diffidenza, perchè non è da escludere che spesso, col compiere un preteso atto di deferenza verso la Regione, si voglia eludere una responsabilità diretta. Comunque il problema era in questi termini: ricostruire la stazione marittima danneggiata dalla guerra. E' ovvio che la stazione marittima debba ricostruirsi là dove approdano i passeggeri. Ecco perchè dicevo, e lo confermo, che il problema della costruzione della stazione marittima nel porto interno è condizionato alla sistemazione del porto stesso. E' inutile che oggi noi si costruisca la stazione marittima nel porto — chiamiamo il porto interno semplicemente porto di Olbia — se per una qualsiasi ragione, poi esamineremo quali ragioni ci sono, i passeggeri dovessero continuare a sbarcare all'Isola Bianca. Il problema quindi è condizionato e la stazione marittima dovrà essere ricostruita là dove è da prevedersi che dovrà continuare a svolgersi il traffico e l'approdo delle navi che effettuano i trasporti tra la Sardegna e il Continente.

Siamo d'accordo con l'onorevole Sotgiu con la *t* e con l'onorevole Soggiu con la *g*, che il porto di Olbia interessi non solo Olbia, ma tutta la Sardegna. E' qui presente un autorevole rappresentante di Olbia, il quale non può non dare atto che in uno dei primi discorsi che io feci ad Olbia, in occasione di una visita, dissi che Olbia era l'approdo della Sardegna, e che quindi le sue condizioni interessavano non soltanto la sua popolazione, perchè Olbia si deve considerare come l'ingresso della Sardegna.

Indiscutibilmente, il problema interessa tutta l'Isola e supera l'interesse ristretto di Olbia. Ne consegue ovviamente che, se gli interessi della Sardegna intera e gli interessi del Comune di Olbia coincidono, ciò tornerà gradito a tutti, ma, se per avventura non dovessero coincidere, è ovvio che gli interessi dell'intera Isola dovrebbero certamente prevalere su quelli limitati e contingenti del Comune.

Chiusa questa parentesi, riguardante la importanza, riconosciuta dalla Giunta, del problema, possiamo riprendere l'esame del problema stesso. E' chiaro, dicevo, che la stazione marittima dovrà necessariamente essere costruita là dove si può prevedere che potrà continuare a svolgersi il traffico e l'approdo delle navi. Quindi l'indagine si spostava verso la soluzione dell'altro problema; se la sistemazione del porto era di facile e rapida attuazione, tale da far prevedere che entro un termine molto breve i piroscafi potessero approdare all'interno, allora la conclusione era ovvia: la costruzione della stazione marittima doveva farsi entro il porto. Se però le condizioni obiettive avessero portato ad escludere questa soluzione, o quanto meno a prospettarla come impossibile da realizzare in breve tempo, è ovvio che, non potendo attendere per lunghi anni o decenni la costruzione del porto interno, noi avremmo dovuto dare parere favorevole alla costruzione della stazione marittima all'Isola Bianca.

Chi poteva dare risposta a questi quesiti? Non certo il comitato di agitazione, in quanto essendo portavoce di interessi cittadini, sia pure rispettabilissimi, non poteva risolvere questo problema di natura squisitamente tecnica. La Giunta allora nominò una commissio-

II LEGISLATURA

LXXXVIII SEDUTA

12 LUGLIO 1954

ne di tecnici. E badate, onorevoli colleghi, proprio per la gravità del problema e per il rispetto alla città di Olbia non abbiamo certo incaricato i primi venuti; consentitemi di dire che ci siamo premurati di scegliere gli elementi migliori che oggi su questo problema potessero dare il parere più serio, basato su elementi concreti. Abbiamo incaricato due illustri professori di ingegneria marittima, e il comandante Re, che alla sua preparazione scientifica accompagna qualche cosa che non è indispensabile, ma utile per lo studio del problema, cioè una pratica pluridecennale di navigazione su mezzi da guerra. E' l'uomo che ha girato mezzo mondo, che conosce tutti i fondali, che conosce tutte le difficoltà di attracco dei mezzi navali, quindi è una persona che indiscutibilmente accompagna alla sua preparazione tecnica e scientifica una esperienza pratica non frequentemente riscontrabile in materia.

E la commissione, al termine dei suoi lavori, ha espresso il parere più ovvio, col quale concordo. Ha affermato, infatti, che, nell'attuale fase di sviluppo della tecnica, l'uomo ha tali possibilità di trasformare le condizioni fisiche e geologiche, da poter risolvere qualunque problema, soprattutto per quanto riguarda l'adattamento di insenature naturali a porti di rifugio. E' indiscutibile quindi che, per quanto le difficoltà fossero allora maggiori, anche nel porto di Olbia non vi era nulla che l'uomo non potesse modificare. Si poneva però un problema di tempo. Sempre secondo i tecnici, era possibile sistemare l'approdo all'interno del porto, ma questo avrebbe comportato difficoltà nella esecuzione dei lavori e spesa rilevante.

Oggi si sostiene che non possiamo accettare quel preventivo di spesa perchè si basava su dati sbagliati. Mi riservo di parlare anche di questo; comunque allora ci siamo dovuti basare su quei risultati. Quale poteva essere la soluzione? E' pacifico, innanzitutto, che l'attuale sistemazione dell'Isola Bianca è assolutamente insufficiente e indecorosa per la Sardegna, ed io, che ho parlato dello scalo di Olbia come della porta di ingresso della Sardegna, devo riconoscere che allo stato attuale è nient'altro che una porta di servizio, per la quale non è deco-

roso ricevere i forestieri. Lo studio dei professori Ferro, Strongoli e Re diceva appunto che una migliore sistemazione dell'Isola Bianca consentirebbe di svolgere il servizio in condizioni soddisfacenti, con una spesa relativamente sostenibile. Da questo si doveva concludere che, dovendo ancora per un certo periodo continuare l'attracco dei piroscafi all'Isola Bianca, era necessario costruire in quella località la stazione marittima. Questo non esclude che il porto di Olbia venga sistemato e diventi pienamente efficiente, e noi dobbiamo occuparci anche di questo, onorevole Sotgiu.

D'accordo che non dobbiamo preoccuparci solo del presente, ma anche delle esigenze future, della situazione che deriverà dallo sviluppo non solo della città di Olbia, ma di tutta la Sardegna, ma, come ho già detto, vi era un problema di tempo. Se potessimo avere la certezza che un progetto completo per la trasformazione e l'avviamento del porto di Olbia possa essere attuato praticamente, noi saremmo lietissimi di dare tutto il nostro appoggio e tutta la nostra opera per la sua attuazione. Io voglio augurarmi che il passo di recente compiuto presso il Ministero dei lavori pubblici porti i suoi frutti e che l'interessamento del Ministro Romita sia proprio un impegno, ma se non abbiamo la certezza che questo progetto venga presto attuato, allora cominciamo a sistemare lo scalo dell'Isola Bianca, che dovrà assolvere anche in futuro la sua funzione.

Vengo ora ai calcoli compiuti dai periti. Si sostiene che i calcoli sono errati, perchè non sono stati misurati adeguatamente i fondali e non sono stati accertati con rigore i dati relativi ai lavori che si dovrebbero compiere. Anche questo è possibile, ma io non posso dirlo, perchè, di fronte ad un'affermazione fatta da persone competenti e pienamente responsabili, a me non basta che altri, meno competenti, mi dicano che quelle affermazioni sono sbagliate. Come vedete, si rende indispensabile l'intervento di una altra autorità scientifica che giudichi sulla validità dell'una o dell'altra posizione.

Se è esatto quanto hanno riferito i giornali, la Regione e il Ministero dei lavori pubblici avrebbero ora raggiunto un accordo per nomi-

II LEGISLATURA

LXXXVIII SEDUTA

12 LUGLIO 1954

nare una nuova commissione affinché, tenendo presenti la relazione dei tecnici nominati dalla Regione e quella dei tecnici consultati dal comitato di agitazione, risolva definitivamente il problema.

Io sono ben lieto che questo avvenga; vorrei solo raccomandare che si proceda sollecitamente, perchè altrimenti ad Olbia non si risolverà mai nulla. Anche l'ultimo stanziamento di 120 milioni per opere di completamento dell'approdo dell'Isola Bianca, non è che un vecchio stanziamento gravante su un bilancio di alcuni anni fa; anche alcune opere, per le quali avevo ricevuto assicurazione fin dallo scorso anno che sarebbero state eseguite, non sono neppure iniziate. Non vi è nulla di nuovo quindi.

Occorre fare in modo che la nuova Commissione dia un parere definitivo, e dovremmo anche impegnarci ad accettarlo, perchè, se continuiamo ad impugnare un parere dopo l'altro per arrivare alla soluzione auspicata dal comitato di agitazione, Olbia continuerà a rimanere nelle condizioni attuali e i passeggeri continueranno a sbarcare nelle condizioni che ha illustrato poco fa il collega Piero Soggiu. Io attendo dall'Assessore la conferma che questa intesa col Ministero è stata raggiunta. Se così è avvenuto, io non ho che da raccomandare che questa commissione si metta rapidamente al lavoro e risolva il problema, anche perchè ormai i termini del problema sono stati sviscerati; la commissione non dovrebbe compiere ampi accertamenti materiali, in quanto ha già a disposizione i dati forniti dagli studi già fatti. Se si dimostrerà che gli interessi di Olbia, dei quali sono portavoce i componenti il comitato di agitazione, coincidono con gli interessi generali della Sardegna, noi saremmo ben lieti e potremmo ancora una volta constatare che la Regione assolve la sua funzione equilibratrice degli interessi generali dell'Isola.

PRESIDENTE. La discussione della mozione concernente la costruzione della stazione marittima nel porto di Olbia continuerà domani mattina.

Ancora sull'attività della Commissione consiliare speciale per le miniere.

PRESIDENTE. Prima di togliere la seduta

dovrei fornire all'onorevole Colia i chiarimenti da lui richiesti sull'attività della Commissione speciale per le miniere. Però, poichè è presente in aula, prego l'onorevole Covacovich, Presidente di detta Commissione, di volerli fornire lui stesso.

COVACIVICH. Signor Presidente, io ringrazio il collega Colia, che mi dà l'occasione di fornire al Consiglio precisazioni sui lavori della Commissione consiliare di indagine e di studio sugli infortuni delle miniere.

Nell'ultima seduta della Commissione stessa, che si è tenuta circa due mesi e mezzo fa, la Commissione diede incarico a me, Presidente, di esaminare quanto sulla materia era stato fatto da precedenti Commissioni e, in modo particolare, di studiare la relazione del senatore Parpaglia, del 1906, sull'argomento specifico degli infortuni minerari. Ora, la relazione Parpaglia consta di due volumi di circa 4.000 fogli, 1/8 di formato elefante, ed è stampata in corpo otto. Durante le ferie del Consiglio mi propongo di completare lo studio di questa relazione e di farne un sunto da presentare ai colleghi della Commissione.

Chiedo scusa se prima d'oggi non sono riuscito a compiere questo lavoro, ma chiedo anche la comprensione degli onorevoli colleghi, perchè mi trovo davanti ad una mole di lavoro maggiore di quella che avrei potuto prevedere.

BAGEDDA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAGEDDA. Noi non abbiamo nessuna difficoltà a che l'onorevole Covacovich continui la lettura di questi volumi, però la Commissione potrebbe intanto continuare i suoi lavori. Altrimenti del problema si parlerà alla prossima legislatura!

PRESIDENTE. Ritengo appunto che in questo senso debbano intendersi i chiarimenti forniti dall'onorevole Covacovich. Comunque, rendendomi interprete del desiderio del Consiglio che questo problema venga discusso al più pre-

II LEGISLATURA

LXXXVIII SEDUTA

12 LUGLIO 1954

sto, prego l'onorevole Covacivich di voler procedere più speditamente nello studio intrapreso.

Per la discussione di progetti di legge.

FILIGHEDDU. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIGHEDDU. Signor Presidente, mi permetto di richiamare la sua attenzione sul fatto che ancora non sono stati portati in discussione al Consiglio due progetti di legge.

L'onorevole Casu, infatti, quando ancora non faceva parte della Giunta, ha presentato, nell'agosto del 1953, mi pare, una proposta di legge concernente le strade vicinali. Dall'Assessore Costa è stato poi presentato, nell'aprile di quest'anno, un analogo disegno di legge, che aveva lo scopo precipuo di utilizzare le somme stanziare a questo scopo dalla Cassa per il Mèz-zogiorno. Si parlò di una somma disponibile di sette miliardi, ma pare che la somma vada ogni giorno di più assottigliandosi.

Non mi soffermerò a sottolineare quale sia la attesa della popolazione della Sardegna, soprattutto delle zone che mancano di mezzi di collegamento. In certi casi soluzioni come quella delle strade vicinali sarebbero bene accolte.

Mi pare che la Commissione competente, la quarta, non abbia dimostrato la sollecitudine e la premura necessarie per un problema così urgente. Per questo io mi rivolgo a lei, signor Presidente, perchè esamini la possibilità di intervenire, avvalendosi delle facoltà riconosciute dall'articolo 36 del regolamento interno. Infatti, se le relazioni delle Commissioni non sono presentate al Consiglio entro il termine di un mese, prorogabile a due mesi dal Presidente del Consiglio, lei ha, signor Presidente, la

facoltà di portare il progetto di legge direttamente all'esame dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Mi riservo di accertare, onorevole Filigheddu, la causa di questo ritardo, indubbiamente lungo, e di risponderle nella seduta di domani mattina.

MEDDA, *Presidente della quarta Commissione legislativa*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEDDA, *Presidente della quarta Commissione legislativa*. Questi due progetti di legge sono indubbiamente complessi e trattano una materia che è stata oggetto di lunghe e laboriose discussioni anche nella prima legislatura.

La Commissione ha tuttavia deciso, nella sua ultima seduta, di non prendere in esame altri progetti di legge prima di aver esaurito l'esame di questi due. Indubbiamente vi è stato ritardo, ma esso è dovuto, più che ad inerzia della Commissione, alla complessità della materia, che ha provocato notevoli discussioni.

Ad ogni modo, se il Consiglio ritenesse di dover discutere questi progetti di legge anche senza il parere della Commissione, io non ho niente in contrario.

PRESIDENTE. Comunque, onorevole Filigheddu, mi riservo di esaminare la sua richiesta e di riferire in seguito.

I lavori del Consiglio riprenderanno domani mattina alle ore 11.

La seduta è tolta alle ore 20 e 15.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1955