

LXXXIX SEDUTA

MARTEDÌ 13 LUGLIO 1954

Presidenza del Presidente CORRIAS EFISIO

I N D I C E

Assenze per più di cinque giorni	Pag. 1644
Congedi	1644
Interrogazioni (Svolgimento):	
MURGIA, Assessore ai lavori pubblici	1641-1643-1644
ZUCCA	1642
ASQUER	1643
CREPELLANI	1644
Mozione sul porto di Olbia (Continuazione della discussione):	
FILIGHEDDU	1644
SANNA	1646
FRAU	1650
AZZENA	1651

La seduta è aperta alle ore 11 e 15.

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

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni. La prima è quella dell'onorevole Zucca all'onorevole Assessore ai lavori pubblici. Se ne dia lettura.

BERNARD, *Segretario*:

«Per conoscere i motivi che hanno indotto lo Assessorato a limitare a 15 il numero delle «case minime» da costruirsi nel Comune di Carbonia

per il 1954, malgrado siano note le gravi condizioni in cui si trovano numerosissime famiglie, costrette ad abitare in grotte o in capanne di legno o di fango, soprattutto nel rione Santa Caterina e nel campo «prigionieri di guerra». Chiedo inoltre di conoscere se non ritenga opportuno aumentare il numero delle «case minime» da costruirsi per il 1954 nel Comune di Carbonia, anche in considerazione del fatto che nessuna assegnazione è stata fatta finora dall'Assessorato nel passato». (105)

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

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli consiglieri, è nota all'onorevole interrogante, e a tutti gli onorevoli consiglieri, la situazione gravissima in cui si trovano i maggiori centri dell'Isola rispetto al problema delle abitazioni. Questo è indubbiamente uno dei problemi più spinosi e più preoccupanti per chi ha la responsabilità di ripartire le somme del bilancio disponibili nella sfera di competenza del proprio Assessorato, per provvedere alle necessità più elementari di vita delle nostre popolazioni.

Da una parte vi sono necessità pubbliche, che interessano la collettività rispetto alle stesse esigenze della vita fisica; e dall'altra parte vi sono le necessità private, che quando sono tante e numerose, come nel caso di cui si di-

scute, diventano esse stesse pubbliche necessità. Indubbiamente la elaborazione del bilancio è l'atto amministrativo, direi, più penoso che deve compiere il Governo regionale, perchè ci si trova nella necessità di dover ripartire nei singoli settori le magre disponibilità, e questo grave imbarazzo si ripete ancora quando si devono ripartire le somme, nell'ambito di un capitolo, fra tutti i Comuni che richiedono contributi facendo presente la loro tragica situazione. In queste condizioni, si possono anche commettere errori nello stabilire una esatta graduatoria dell'urgenza e della indilazionabilità delle opere, ma non si possono certo commettere nelle assegnazioni, alle quali fanno sempre riscontro reali esigenze.

Alcuni potrebbero osservare che spetta al Governo concorrere al finanziamento delle opere, che il Governo deve provvedere, ma sarebbe ingiusto sostenere che nel settore dell'edilizia il Governo non stia compiendo i massimi sforzi e non si appresti a compierne maggiori.

Anche in Sardegna non vi è solo il problema dell'incremento demografico, che in quest'ultimo decennio si è reso maggiormente evidente, ma vi è anche il problema derivante dalla naturale umana aspirazione dell'individuo a migliorare le proprie condizioni di vita. Purtroppo all'aumento delle esigenze non ha corrisposto un aumento degli interventi statali e regionali.

I progetti delle opere pubbliche vengono presentati alla Giunta regionale che, dopo la relazione dell'Assessore, li esamina e li approva collegialmente, o li modifica sulla base della conoscenza che la Giunta ha dei problemi dei Comuni interessati.

Quanto al caso specifico di Carbonia, io non ignoravo e non ignoro la grave situazione nella quale la città versa, ed è per me motivo di pena denunciare situazioni come quelle citate nell'interrogazione. Anche se tanti altri centri si trovano in gravi condizioni, dobbiamo pur tuttavia riconoscere che Carbonia è, fra le città con più di 30.000 abitanti, quella che versa nelle peggiori condizioni.

L'Assessorato ai lavori pubblici ha recentemente compiuto un'indagine per stabilire l'in-

dice di affollamento delle diverse città della Sardegna, ed è risultato che il rapporto (fra abitanti e stanze) è il seguente: Cagliari 1,573; Sassari 1,954; Nuoro 1,663; Carbonia 1,931. E' da tener presente che l'indice per tutta l'Isola è di 1,341, quello della città di Milano 1,25 e quello della città di Torino 1,14.

Per portare l'indice al livello auspicabile di 1,20, quasi uguale cioè a quello della città di Torino, occorrerebbe costruire 15.594 stanze a Cagliari, 16.744 a Sassari; 2.553 a Nuoro e 10.098 a Carbonia. Il 25 per cento di queste nuove stanze dovrebbe presumibilmente essere costruito dall'iniziativa privata, ma questa prospettiva manca completamente per la città di Carbonia. L'indagine, che per le città maggiori si basa su dati recenti, era già stata, in passato, condotta dall'Assessorato per tutti i Comuni dell'Isola ed ora è in corso di aggiornamento. Comunque dai dati in nostro possesso, considerandoli come indicativi, possiamo desumere che è necessario costruire, nel settore delle case popolarissime, o case minime, almeno 30.000 vani, corrispondenti a 10.000 abitazioni.

Questa è la situazione che devo prospettare all'onorevole interrogante. Posso comunque assicurare che la situazione di Carbonia non può non preoccuparci, e, per quanto la Giunta abbia già dimostrato la sua buona volontà stanziando 10 milioni, sono disposto a riportare in discussione in seno alla Giunta stessa la possibilità di apportare qualche modifica a vantaggio di Carbonia, sulla base della situazione generale in questo settore.

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

ZUCCA. Io ringrazio l'onorevole Assessore per aver dato atto che il problema segnalato è uno dei più gravi ed urgenti. Non v'ha dubbio che la mancata soluzione del problema della casa in Sardegna è una delle cause fondamentali della nostra arretratezza, ed il problema è quindi di tale importanza da dover essere risolto tra i primi. Lo stesso onorevole Assessore ha però riconosciuto che, nella grave situazione generale, Carbonia occupa uno dei posti peg-

II LEGISLATURA

LXXXIX SEDUTA

13 LUGLIO 1954

giori, e la sua situazione è aggravata dal fatto che, al contrario che nelle altre città, l'iniziativa privata non può contribuire a sanare questi disagi.

Dai dati del censimento risulta che nel 1951 erano iscritte all'anagrafe di Carbonia 10.554 famiglie, mentre vi sono 8.047 appartamenti, compresi i cosiddetti *medaus*, abitazioni rurali che per il 50 per cento non meritano il nome di abitazioni. Quindi Carbonia necessita attualmente di 3.000 appartamenti, cifra che sostanzialmente concorda con quella di 10.098 stanze della quale ha parlato l'Assessore. Ora, io comprendo la necessità di ripartire equamente le somme stanziare in bilancio, ma di fronte a un fabbisogno di 3.000 appartamenti, la costruzione di 10 case minime è meno delle 10 lire che si danno come elemosina ad un povero.

Io quindi insisto presso l'onorevole Assessore perchè voglia provvedere a queste necessità. Vi sono due casi che, a mio parere, richiedono l'intervento speciale della Regione, e si riferiscono a Carbonia e ad Olbia. Mi riservo di intervenire su questo problema quando verrà discusso il progetto di legge che prevede uno storno nel bilancio a favore della costruzione di case minime. Io credo che questo storno debba andare a beneficio solo di alcuni centri della Sardegna, cioè di quelli che durante la guerra hanno subito danni per bombardamenti, oppure si trovano in situazioni particolari, come Sassari, Carbonia e Iglesias. Mi riservo di presentare un ordine del giorno in questo senso, quando verrà discusso quello storno.

Comunque prego l'onorevole Assessore di mantenere fede — e non dubito che lo farà — all'impegno di riportare in discussione in Giunta il problema delle case minime di Carbonia, affinché entro l'anno possano essere stanziare altre somme per nuove costruzioni. Come ho accennato nell'interrogazione, molte famiglie vivono in condizioni così gravi da far temere che possa scoppiare un'epidemia.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dell'onorevole Asquer all'onorevole Assessore ai lavori pubblici. Se ne dia lettura.

BERNARD, *Segretario*:

«Per sapere se non creda opportuno, in considerazione dei molti disoccupati esistenti nel Comune di Dolianova, sollecitare l'inizio dei lavori della strada Dolianova - Gerrei che sarebbero stati già appaltati dalla Cassa per il Mezzogiorno». (168)

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

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Come è noto all'onorevole interrogante, i programmi della Cassa per il Mezzogiorno, ai termini dell'articolo 25 della legge istitutiva, vengono elaborati dalla Regione. La Giunta, rendendosi conto dell'importanza della strada Dolianova - San Nicolò Gerrei, la inserì, in un primo momento, nel programma generale presentato alla Cassa per il Mezzogiorno. Sennonchè, per la limitazione degli stanziamenti, questa strada fu esclusa dall'intervento della Cassa e non fu in un primo tempo finanziata.

Successivamente, però, questa strada fu finanziata con i fondi integrativi per la viabilità per la Provincia di Cagliari e venne incaricata la Provincia di presentare il progetto esecutivo. La Provincia affidò ad un libero professionista l'elaborazione del progetto esecutivo. A quanto mi risulta da informazioni che ho assunto giorni fa, questo progetto però non è stato ancora elaborato, ma è in via di completamento. E ho avuto assicurazione che appena il progetto sarà presentato, sarà dato avviso alla Giunta, la quale darà, ai sensi della legge stessa, il parere, il nullaosta, e la Cassa per il Mezzogiorno potrà senz'altro procedere all'appalto.

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

ASQUER. Non posso dichiararmi totalmente soddisfatto. E' indubbiamente confortante che la Giunta abbia riconosciuto l'importanza di quest'opera, perchè la costruzione di questa strada sarà di vantaggio non solo per le comunicazioni, ma anche per l'economia e per il pro-

gresso della Sardegna. La mancanza di vie di comunicazione ha infatti impedito fino ad oggi di sfruttare quella zona, che è una delle più fertili della Sardegna. Questa strada può inoltre congiungersi con l'altra che dovrebbe unire a Sinnai un'altra vastissima estensione di terreni, della quale fanno parte alcune zone montuose di 800 metri di altitudine, che potrebbero diventare luoghi di villeggiatura per gli abitanti della città di Cagliari.

Ma, evidentemente, se la Cassa per il Mezzogiorno ha riconosciuto l'importanza di questa opera, se il progetto è stato elaborato e si è quasi arrivati all'appalto, vuol dire che si è tenuto ben presente tutto ciò.

La mia interrogazione aveva però lo scopo di porre rimedio alla situazione di Dolianova, che, pur essendo un paese prospero, ha oggi un numero eccessivo di disoccupati che attendono lo inizio dei lavori di costruzione di questa strada. Si era sparsa la voce che l'appalto fosse imminente, ma — e questo giustifica la mia parziale insoddisfazione — si è ancora nella fase di elaborazione del progetto, il che significa, nella ipotesi più favorevole, che trascorreranno due o tre anni prima che si dia inizio ai lavori e prima che i disoccupati possano risentirne beneficio.

MURGIA. *Assessore ai lavori pubblici.* No, io spero entro l'anno.

ASQUER. Vorrei allora pregare l'onorevole Assessore di sollecitare perchè si arrivi al più presto ad iniziare i lavori e, qualora questo si rivelasse impossibile, di prendere in considerazione la possibilità di intervenire in altro modo a favore dei 200 e più disoccupati del Comune di Dolianova, i quali non chiedono che la possibilità di lavorare.

CRESPELLANI. Un cantiere di lavoro è stato aperto questi giorni a Dolianova.

ASQUER. Questa notizia mi è nuova, anzi ho ricevuto proprio ieri una lettera nella quale mi informavano che il cantiere non era stato ancora aperto. Mi duole che non sia presente l'onore-

vole Assessore al lavoro, perchè vorrei pregarlo di adoperarsi affinché, con questo cantiere di lavoro, si venga incontro a questi lavoratori disoccupati.

Congedi.

PRESIDENTE. L'onorevole Puligheddu ha chiesto un mese di congedo per motivi di salute. Se non vi sono osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Assenze per più di cinque giorni.

PRESIDENTE. Comunico il nome dei consiglieri che si sono astenuti dal partecipare alle sedute del Consiglio per più di cinque giorni: Castaldi, ottava assenza; Cottoni, ottava assenza.

Continuazione della discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della mozione Sotgiu Girolamo - Sanna - Soggiu Piero - Frau - Cottoni concernente la costruzione della stazione marittima nel porto di Olbia. E' iscritta a parlare l'onorevole Filigheddu. Ne ha facoltà.

FILIGHEDDU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, cercherò di essere il più possibile breve e schematico, anche perchè, dopo gli interventi di chi ha ampiamente illustrato la mozione e le parole chiarificatrici dell'onorevole Crespellani, mi pare che ben poco vi sia da aggiungere, tanto più che, a giudicare dai vari interventi, credo che sia possibile arrivare ad un ordine del giorno che possa raccogliere il consenso generale.

Dopo il comunicato diramato in seguito alla riunione tenuta presso il Ministero dei lavori pubblici — riunione alla quale hanno partecipato sia il Presidente della Regione, sia i parlamentari sardi, i quali si sarebbero dichiarati soddisfatti dell'esito dell'incontro — a me pare che la mozione che oggi si discute possa senz'altro considerarsi sostanzialmente superata. E vengo a spiegare il perchè di questa mia affermazione.

L'onorevole Crespellani ieri sera sottolineava giustamente che sull'importanza dell'argo-

mento non è il caso di insistere; Olbia costituisce l'ingresso ufficiale della nostra Isola, ed è nostro dovere, oltre che nostro interesse, renderlo accogliente il più possibile. Olbia è inoltre, e perciò stesso, un centro commerciale di notevole importanza, destinato ad un sempre maggiore sviluppo; di qui la necessità di dare alla città un'attrezzatura portuale adeguata e pari alla importanza che la medesima riveste. Il problema è sorto e permane sul modo di dare alla città questa adeguata attrezzatura portuale. Si deve scegliere, cioè, se potenziare l'Isola Bianca, come finora hanno sentenziato i tecnici, oppure se sistemare il porto interno, come reclama la cittadinanza unanime; la questione è rilevante non solo dal punto di vista sociale e politico, ma soprattutto dal punto di vista tecnico. Poichè sono un profano in materia, non nascondo il mio imbarazzo a dare una preferenza in un senso piuttosto che in un altro.

Se fosse possibile trovare una soluzione tecnicamente possibile ed economicamente sana, che desse anche piena soddisfazione alle richieste della popolazione del luogo, io credo che ne saremmo tutti felici, ed in particolare io che, pur non essendo nativo di Olbia, mi sento suo naturale, anche se non unico, rappresentante. E non vedo proprio chi potrebbe essere aprioristicamente contrario ad una soluzione così soddisfacente. Se un difetto ho potuto riscontrare nell'intervento, per altro pregevole, dello onorevole Girolamo Sotgiu, è stata proprio la sua impostazione rigidamente e schematicamente marxista, che porta a vedere ad ogni costo contrapposti alle legittime rivendicazioni popolari, gli interessi di gruppi privilegiati. Ma chi vuole mai, onorevole Sotgiu, che abbia interesse a che la stazione marittima sorga all'Isola Bianca, se non i carrozzieri, cioè un ristretto numero di povera gente? Quanto ai tecnici, mi pare doveroso credere che nello scegliere una soluzione piuttosto che un'altra essi si ispirino ad un criterio di obiettività e giudichino senza preconcetti di sorta e senza avere interessi da difendere.

Lo stesso onorevole Crespellani ha rilevato come non sia facile disattendere le conclusioni del professor Ferro, del professor Strongoli e

dell'ingegner Re, anche perchè ad esse si oppone la relazione di un professionista che, pur stimato ed attualmente in servizio presso il Genio Marina, non possiede i titoli dei primi.

Io stesso, quando ricoprivo la carica di Assessore, ho fatto esaminare, per scrupolo, tutti i documenti in possesso dell'Amministrazione regionale da un valente comandante marittimo, profondo conoscitore del porto di Olbia, il quale mi ha confermato confidenzialmente la tesi sostenuta dalla commissione di studio.

Ritengo doveroso fare queste precisazioni per stabilire la verità dei fatti e sgombrare il terreno da qualunque malinteso. Con questo non voglio dire che la commissione non possa essere incorsa in qualche errore, perchè anzi pare che la commissione non abbia tenuto conto di alcuni lavori di escavazione che sono stati effettuati in questi ultimi tempi, e questo errore, per quanto non madornale, come ha detto lo onorevole Sotgiu, ha comunque portato a risultati erronei per quanto riguarda la stima della spesa occorrente per l'ampliamento del porto interno.

Per questo motivo, mi pare saggia la decisione alla quale sono pervenuti gli organi ministeriali, decisione che del resto è auspicata anche nell'ultimo comma della mozione che stiamo discutendo. Una nuova commissione procederà quindi ai nuovi definitivi accertamenti, sulla base dei quali si predisporrà il piano generale di sistemazione del porto di Olbia e, a garanzia della popolazione di quella città, parteciperà ai lavori della commissione un rappresentante del comitato di agitazione, e sarebbe opportuno che partecipasse ai lavori della commissione proprio il tecnico che ha elaborato le controdeduzioni alla relazione della commissione nominata dalla Regione.

A Roma tuttavia si è già deciso di iniziare i lavori per la sistemazione, ormai indifferibile, dell'Isola Bianca, e anche questa decisione mi trova pienamente consenziente, perchè lasciare l'approdo dell'Isola Bianca nelle condizioni in cui si trova, privo di ogni comodità e, direi quasi, di decenza, torna a danno del decoro e del prestigio della intera Sardegna.

E' opportuno mettere in rilievo che l'intero problema del quale ci stiamo occupando va esaminato sotto due aspetti diversi.

Innanzitutto vi è l'aspetto contingente dello utilizzo della somma stanziata fin dal 1950 dal Ministero dei lavori pubblici per la ricostruzione della stazione marittima; in secondo luogo vi è l'aspetto definitivo della sistemazione generale dell'intero porto di Olbia.

Dal primo punto di vista non sarebbe dovuto sorgere contrasto alcuno sulla opportunità di di dare immediato corso ai lavori di sistemazione dell'Isola Bianca; l'opera a quest'ora sarebbe già compiuta con gran beneficio per tutti. Non si può infatti ignorare che, anche se si fosse venuti nella determinazione di sistemare la stazione marittima nel porto interno, i lavori di approfondimento del canale e della zona di manovra per le navi, avrebbero richiesto, e richiederebbero, lunghi anni di lavoro, perchè devono essere compiuti da palombari minatori, categoria che, per l'altissimo livello di specializzazione, conta solo un numero ristretto di individui. Nel frattempo non si poteva lasciare l'approdo dell'Isola Bianca nelle condizioni in cui si trova, ed è per questo che a suo tempo demmo il benestare per l'inizio dei lavori alla Isola Bianca, ed è su questo punto che sorge dissenso fra noi.

L'onorevole Piero Soggiu, se non ho capito male, ha espresso l'opinione che l'Isola Bianca resterà sempre un pontile, inadeguato a soddisfare le esigenze del traffico. Ma su questo punto non posso esimermi dal fare rilevare che una persona di notevole competenza in questa materia, profonda conoscitrice di quasi tutti i porti del mondo, ritiene invece che l'Isola Bianca, se non verrà sistemata secondo il progetto Ferro, dovrebbe essere considerata come un felice e fortunato omaggio della natura al porto di Olbia. E' opinione della stessa persona che, se non esistesse il pennello dell'Isola Bianca, lo si dovrebbe creare artificialmente, secondo gli attuali indirizzi della tecnica portuale moderna, soprattutto in materia di servizi celeri per il trasporto dei passeggeri. Questa è la giusta soluzione del problema di natura contingente.

Per quanto riguarda la sistemazione defi-

nitiva del porto, occorre tener presente che la soluzione del problema è dilazionata, e, poichè non vi sono difficoltà tecniche tali da rendere impossibile qualsiasi soluzione (e, del resto, non si possono nutrire eccessive preoccupazioni di ordine finanziario, data l'importanza del problema), sono perfettamente d'accordo che si debbano studiare i mezzi per soddisfare l'aspirazione della cittadinanza di Olbia, perchè gli interessi di quella città coincidono con gli interessi di tutta la Sardegna.

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

SANNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io consento di buon grado con quanto ha affermato all'inizio del suo intervento il collega onorevole Filigheddu. Effettivamente è facile oggi per il Consiglio accogliere la richiesta contenuta nell'ultima parte della mozione dopo la riunione tenuta a Roma nei giorni scorsi, nella quale si è deciso di rimettere la questione alla Regione con la nomina di una nuova commissione di tecnici. Io credo che questa decisione degli organi ministeriali sia molto saggia. Sul problema esisteva infatti un notevole divario di opinioni, ed io credo che la decisione di procedere all'esecuzione dei lavori sulla base della relazione, peraltro impugnata, della precedente commissione, avrebbe provocato un notevole malcontento non solo fra la popolazione di Olbia, ma fra tutto il popolo sardo, e avrebbe lasciato insoddisfatti tutti gli organismi che si sono pronunciati a favore del porto di Olbia. E parlo di organismi come la Camera di Commercio di Sassari e quella di Nuoro e delle organizzazioni sindacali di categoria che hanno espresso voti per il potenziamento del porto interno.

Sono d'accordo con coloro che affermano che il problema del porto di Olbia non ha una rilevanza esclusivamente locale, ma può considerarsi problema nazionale, perchè il porto di Olbia, relativamente al traffico dei passeggeri, è il quarto porto italiano. Naturalmente, da questo interesse nazionale non può essere disgiunto l'interesse della cittadinanza di Olbia. Io credo

che, nella situazione attuale, il Consiglio commetterebbe un errore se concentrasse la sua attenzione sulla spesa occorrente per l'esecuzione delle opere, come ha fatto talun consigliere ed anche gli organi di stampa che si sono recentemente occupati del problema.

Quando ad un porto come quello di Olbia viene assegnata un'importante funzione, la spesa necessaria per la sua sistemazione diventa un elemento del tutto secondario, soprattutto se si inquadra lo sviluppo del porto nel generale sviluppo della nostra economia determinato da una azione decisa per l'autonomia e la rinascita.

Quindi io penso che il Consiglio regionale debba affrontare il problema del porto di Olbia con larga prospettiva e con molta lungimiranza, prevedendo il futuro e non limitandosi ad esaminare semplicemente gli aspetti contingenti della situazione attuale, che fra l'altro si va sempre più aggravando.

Oggi ad Olbia v'è una situazione assurda che bisogna eliminare; esistono due porti: quello interno e quello dell'Isola Bianca, che è praticamente l'avamposto del primo, e l'esistenza di due porti richiede l'esistenza di doppie attrezzature. Pensiamo, ad esempio, al problema fondamentale della sorveglianza doganale, o a quello delle attrezzature frigorifere per conservare le merci che attualmente vengono imbarcate sia all'Isola Bianca, che nel porto interno: anche in questo caso sarebbe necessario creare una doppia attrezzatura con maggiore spesa. Noi ben conosciamo il traffico dei porti di Olbia, se così vogliamo chiamarli; nel 1951 si è avuto un traffico medio giornaliero di 730 passeggeri, pari a 267.000 passeggeri all'anno, con un incremento del 914,9 per cento rispetto al biennio 1899-1901. Rispetto a 50 anni fa, il traffico del porto è cresciuto in questa proporzione così importante, mentre nell'ultimo trentennio l'incremento è stato del 450 per cento. Per ciò che riguarda il traffico delle merci, il porto di Olbia attualmente ha un volume di 105.749 tonnellate annue, pari ad otto volte il traffico del 1900.

Ora, se noi analizziamo come viene smistato il traffico delle merci, noi vediamo che esso si svolge in modo preponderante nel porto interno; infatti, su 105.000 tonnellate di merci che pas-

sano per il porto di Olbia, oltre 70.000 tonnellate partono o arrivano nel porto interno. Questo traffico sta diventando sempre più importante, a parte il suo volume, che costituisce un ventesimo di tutto il traffico portuale sardo, ed il suo valore, perchè nel porto di Olbia transitano soprattutto merci pregiate e facilmente deperibili, per le quali si devono evitare lunghe soste nelle banchine. Nel porto dell'Isola Bianca, invece, il traffico delle merci è ridotto a circa 30.000 tonnellate, cioè è limitato alle merci che vengono trasportate sulla linea Olbia - Civitavecchia. Il traffico nel porto interno, che è un porto naturale, richiede oggettivamente una migliore attrezzatura non solo per quanto riguarda la banchina e gli attrezzi di carico e scarico, ma richiede anche una migliore sistemazione del fondo portuale, con una escavazione, specie nella Torracchia.

Quindi, piaccia o non piaccia, un giorno o l'altro il porto interno dovrà essere sistemato per far fronte all'imponente sviluppo del traffico. Da altra parte, il porto dell'Isola Bianca è un porto prettamente artificiale. Infatti, onorevole Filigheddu, il porto dell'Isola Bianca non poggia su un isolotto, perchè l'isolotto è indietro, rispetto alla stazione marittima, almeno 300 o 400 metri. L'Isola Bianca è completamente artificiale, costruita sul fondo marino con massi di calcestruzzo, secondo la normale tecnica di costruzione dei porti artificiali.

Il traffico nell'Isola Bianca, è stato detto ieri, è estremamente ingorgato e diventa ogni giorno più difficoltoso: l'arrivo di treni, di autotreni e di autotreni crea una situazione impossibile. Basta pensare che all'Isola Bianca transitano, ogni stagione, circa 90.000 capi di bestiame, e spesso molti di questi capi non possono essere imbarcati in giornata perchè alla fine del pomeriggio incomincia il traffico dei passeggeri e delle altre merci, per cui il bestiame che non è stato imbarcato deve essere ricondotto nelle campagne di Olbia, con grande danno per coloro che esportano questo nostro prodotto. Da questo inconveniente deriva anche insicurezza per coloro i quali sono addetti ai lavori di carico e scarico o ad altri lavori connessi col traffico marittimo nell'Isola Bianca. Negli ultimi tempi si sono verificati ben sette

II LEGISLATURA

LXXXIX SEDUTA

13 LUGLIO 1954

incidenti mortali e recentemente avrete potuto leggere sui giornali che una donna è caduta in mare: è facile comprendere come ciò sia potuto accadere. I pullmann che arrivano la sera nell'Isola Bianca scarsamente illuminata sono costretti a fermarsi sull'orlo della banchina con grave pericolo per i passeggeri.

Intanto si può osservare che vi è, tanto per il porto interno quanto per il porto dell'Isola Bianca, la necessità di adeguare la propria struttura e la propria attrezzatura alle esigenze crescenti del traffico passeggeri e del traffico commerciale. E proprio per queste esigenze è sorta la campagna per il potenziamento del porto interno, perchè la popolazione di Olbia, che lavora nei due porti, sostiene giustamente che è necessario unificare tutta l'attrezzatura portuale. Questa esigenza è sorta soprattutto quando si è incominciato a parlare della costruzione della nuova stazione marittima di Olbia e credo che sia facile riconoscere con me che i 120 milioni stanziati nel 1950 per la ricostruzione della stazione marittima dell'Isola Bianca, che pare siano stati gettati in mezzo a noi per creare non so quale discordia, praticamente lasciano le cose così come stanno attualmente, mentre noi abbiamo tutto l'interesse di vedere, come vi dicevo all'inizio, il problema inquadrato in un'altra prospettiva, che superi le difficoltà attuali.

Io ho letto la relazione della commissione di tecnici nominata dalla Regione: in essa si dice che per l'ampliamento ed il potenziamento dell'Isola Bianca dovrebbero spendersi circa 1.100 milioni. Ma si sarebbe ancora lontani dal dare una soluzione definitiva al problema del porto di Olbia, perchè con questa spesa la superficie del pontile dell'Isola Bianca verrebbe portata a 18.000 metri quadrati e ciò non sarebbe ancora sufficiente. Nel porto interno, invece, noi possiamo già disporre di una superficie di 45.000 metri quadrati, cioè delle aree comprese tra le adiacenze del porto ed il molo vecchio. Badate bene che le richieste della popolazione di Olbia non sono frutto di un capriccio, perchè è stato apprestato un progetto, accompagnato da una relazione, dell'ingegner Di Pietro, della sezione porti del Genio Civile, e questo progetto è stato presentato a

Roma dall'ingegner Martelli e successivamente è stato approvato dal Sottosegretario Tambroni. La conferma di quanto sto dicendo è nella risposta scritta, della quale ho qui con me copia, ad un'interrogazione presentata al Ministro per la marina mercantile.

A questo punto le cose si sono complicate, e ieri il collega Girolamo Sotgiu ha illustrato chiaramente la evoluzione del problema del porto interno e le difficoltà che ne hanno ostacolato la soluzione.

Sono state sollevate innanzitutto difficoltà di natura tecnica, ma, con i mezzi e le attrezzature delle quali dispone la tecnica moderna, queste difficoltà possono essere benissimo superate, e del resto il Comitato di agitazione ha, a mezzo di una sua indagine, dimostrato che le difficoltà non sono quali erano state prospettate.

A questo proposito devo dire che io ho un estremo rispetto per la commissione di tecnici nominata a suo tempo dalla Regione, composta da persone alle quali noi, in materia tecnica, dobbiamo deferire, però... anche Omero dormicchia qualche volta, così per lo meno ci dice un vecchio adagio, e può darsi che anche la Commissione abbia preso un abbaglio, tanto più che i criteri estremamente arbitrari con cui ha condotto l'indagine non soddisfano per niente la popolazione di Olbia e il Comitato di agitazione. Perciò, mi ha fatto molta specie leggere, su un giornale di domenica scorsa, un articolo nel quale si irride, quasi, l'opera dell'ingegner Pala. Eppure l'ingegner Pala è un tecnico valoroso, il quale, se non altro, ha avuto il merito di compiere direttamente gli accertamenti nel porto di Olbia, servendosi di un palombaro per scandagliare il fondo; certo non disponeva di mezzi molto moderni, e, se avesse avuto a disposizione nuovi scandagli, certamente il suo lavoro sarebbe stato di molto semplificato; ma non credo che, anche disponendo dei mezzi più adeguati che offre la tecnica moderna, si sarebbe potuti arrivare a dei dati differenti da quelli che sono stati forniti dall'ingegner Pala, il quale con la sua indagine ha completamente dimostrato che non occorre asportare dal fondo del porto di Olbia 225.000 metri cubi di roccia dura, come aveva invece sostenuto la commissione, ma si tratta solo di escavare 149.000 metri

cubi di materiale, dei quali solo 70.000 di roccia granitica. Quindi anche la spesa preventivata per la escavazione di 10.000 metri cubi di strato permeabile è risultata eccessivamente gonfiata e lo stesso si dica per la spesa occorrente per dare una profondità di sette metri al fondo del porto.

Può darsi che anche l'ingegner Pala possa avere commesso errori, soprattutto perchè il fondo marino non lo si può esplorare direttamente, ma i calcoli da lui compiuti sono certamente più vicini alla realtà di quelli forniti dalla commissione.

Questa divergenza di opinioni in materia tecnica ci deve indurre a dar soddisfazione alla popolazione di Olbia, nominando una nuova commissione che riesamini il problema, recandosi sul posto per effettuare direttamente gli accertamenti e i rilievi sul fondo marino, e servendosi di tutti i mezzi che possono essere messi a sua disposizione. Inoltre è da osservare che il canale, per il quale è sorta una questione, esiste già e non offre alcun pericolo per la navigazione perchè ha le stesse caratteristiche del canale che porta dall'Isola di Bocca all'Isola Bianca; si tratta solo di sistemare la parte che conduce direttamente al porto interno. Rispetto all'altro canale, nel quale le navi hanno transitato per trent'anni senza alcun incidente, il canale di accesso al porto si presenta più sicuro perchè molto più riparato anche dai venti.

Quanto alle installazioni ferroviarie io credo che il traffico ferroviario nel porto interno, che del resto è già collegato alla ferrovia, si possa svolgere molto più facilmente che non nell'Isola Bianca. Basta pensare che nel molo Benedetto Brin, lungo 290 metri e largo 60 metri, vi è largo spazio per accogliere i treni che trasportano passeggeri.

Come ho già detto, la costruzione all'Isola Bianca di una stazione marittima degna di tal nome e in grado di far fronte alle crescenti esigenze del traffico, comporta una spesa di 1.600 milioni, secondo il parere espresso dalla commissione. Con tale spesa non solo si otterrebbe un'area di soli 18.000 metri quadrati, ma non si risolverebbe il problema del porto interno, il quale richiede esso stesso nuove opere e nuove attrezzature per far fronte alle esigenze.

Invece, con una spesa che è stata prevista in ragione di 1.062 milioni, dei quali 632 dovrebbero essere destinati per lo scavo della Torracchia e circa 430 alle banchine, agli scali ferroviari e alla stazione marittima, si avrebbe a disposizione un'area di 45.000 metri quadrati. La spesa prevista per la sistemazione del porto interno è dunque inferiore di 38 milioni alla spesa preventivata per la sistemazione della Isola Bianca. Può anche darsi che in realtà possa verificarsi uno spostamento di 50-100 milioni in queste cifre, ma mi pare che i vantaggi che deriverebbero a tutta l'organizzazione portuale da questa soluzione siano tali da convincere tutti della necessità per la Sardegna di sviluppare il porto interno.

Si è sostenuto anche che vi sono difficoltà di ordine nautico. Si è parlato, per esempio, del pericolo che deriverebbe dal vento e dalla nebbia. Devo però far osservare che ad Olbia vi è nebbia solo due o tre volte all'anno, e che quest'anno, ad esempio, non è mai capitato che la nebbia abbia ostacolato la navigazione o l'approdo delle navi. Comunque la nebbia, che trae origine dai mari chiusi che stanno intorno ad Olbia, viene facilmente spazzata dalle brezze mattutine, per cui, all'arrivo della nave che fa servizio col Continente, il porto interno è sempre sgombro dalla nebbia. Ed è vero che i venti costituiscono un pericolo, ma solo all'Isola Bianca e non nel porto interno.

Si è parlato anche della difficoltà e del pericolo di navigazione per il canale, lungo circa 1.000 metri, di accesso al porto interno. Come ho già detto, questo canale, profondo sette metri e largo 80, offre condizioni di navigazione sicure quanto il canale che dall'Isola di Bocca porta all'Isola Bianca. Quindi anche questo dato è infondato o, per lo meno, eccessivamente sopravvalutato.

E' stato anche argomentato che l'approdo al porto interno allungherebbe il percorso. Ma dall'Isola Bianca al porto interno, con una distanza di 1.500 metri, cioè meno di un miglio, e ad una velocità media di tre metri al secondo — sei miglia all'ora — ne deriverebbe un ritardo di 10-15 minuti al massimo. Nè vi sarebbe una perdita di tempo per le operazioni di

II LEGISLATURA

LXXXIX SEDUTA

13 LUGLIO 1954

ormeggio o disormeggio, che richiedono lo stesso tempo qualunque sia il luogo d'approdo. E forse le nuove navi, delle quali ci è stata vantata la potenza, non sono in grado di recuperare 10-15 minuti di ritardo?

Gli argomenti degli oppositori non possono convincere nessuno, come non convince la tesi che l'allungamento del percorso porterebbe ad un aggravio dei noli, ad un aumento dei costi. Questa argomentazione è del tutto ridicola, dal momento che, ad esempio, il nolo da Genova ad Olbia viene calcolato senza tener conto del fatto che lo scalo sia all'Isola Bianca o al porto interno. Ho cercato, onorevoli colleghi, di esporre alcune delle più dibattute questioni, fondamentali per una più approfondita conoscenza del problema.

Ad ogni modo, poichè la mozione chiede esplicitamente che venga nominata una nuova commissione di tecnici, e questa controversia è stata determinata dalla presa di posizione del Comitato di agitazione di Olbia, è necessario includere nella commissione un membro che sia nominato dalla Amministrazione comunale di Olbia in rappresentanza del Comitato di agitazione, perchè solo in questa maniera vi può essere una garanzia per le parti interessate. La Regione, d'altronde, non può dimostrarsi parziale di fronte ad un problema grosso come questo, e naturalmente farebbe bene, e credo che questo sia pacifico, a non includere nella nuova commissione tecnica nessuno dei vecchi componenti dell'altra commissione.

Per concludere vorrei fare anche un'altra proposta. Noi siamo tutti convinti che una questione grossa come quella del porto interno di Olbia diventa una questione politica, e che il Consiglio regionale deve quindi affrontarla sotto il profilo politico. Allora, onorevoli colleghi, così come abbiamo creato altre commissioni per studiare problemi particolari, creiamo, accanto alla commissione tecnica che approfondirà i dati tecnici necessari per la risoluzione del problema, anche una commissione politica del Consiglio regionale, una commissione speciale simile a quelle che abbiamo creato per Arborea o per le miniere, in modo che anche il Consiglio regionale possa avere tutti gli ele-

menti per decidere, con cognizione di causa, sia dal punto di vista tecnico, che da quello politico.

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

FRAU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo questa ampia, approfondita discussione, a me pare che i dubbi, le incertezze e le perplessità non affiorino soltanto nei presentatori della mozione e nei componenti del Comitato di agitazione, ma anche negli organi responsabili di Governo. E questi dubbi non sono nati oggi, ma esistono da anni; la possibilità di costruire la stazione marittima nel porto interno di Olbia venne esaminata anni fa, e sta di fatto che in un primo momento si pensava di costruirla proprio nel porto interno. Poi si cambiò parere, si sospesero i lavori e si iniziò a costruire nel pennello artificiale dell'Isola Bianca. Ed è questo, ritengo, che portò alla costituzione del Comitato di agitazione, ed è stato quanto mai opportuno che questo Comitato si sia costituito, perchè, con i suoi lavori e con la sua iniziativa, toglierà anche d'imbarazzo gli esponenti del Governo centrale e del Governo regionale.

Nel dicembre fu presentata questa mozione che fu la conclusione, il coronamento dei lavori intrapresi e condotti in un teatro di Olbia, ai quali parteciparono rappresentanti di tutti gli schieramenti politici: comunisti, socialisti, monarchici, missini, democristiani.

In quell'occasione non si fece demagogia, e risultò chiaro che in tutti noi vi era lo stesso desiderio e la stessa aspirazione della cittadinanza di Olbia. Questa mozione è quindi il risultato di quei lavori. Fu approvato allora alla unanimità un ordine del giorno, e quella unanimità fu raggiunta dopo aver sentito la relazione di un ingegnere che con diligenza e capacità aveva condotto nel porto interno di Olbia tutti i lavori di sondaggio.

Noi ci troviamo oggi di fronte a due relazioni tecniche: l'una di professori che godono altissima fama, l'altra dell'umile ingegner Pala. Dinanzi a queste due dichiarazioni, che sono il risultato di due esami, noi dobbiamo mostrare

la nostra perplessità, i nostri dubbi, e domandarci quale delle due sia più vicina alla realtà delle cose. L'ingegner Pala rispose a dei precisi quesiti presentatigli dallo stesso Sindaco di Olbia: quesiti che del resto erano sorti naturalmente dopo il risultato dell'esame — direi alquanto superficiale — compiuto dai tecnici insigni. Sulla base di questi dati ad Olbia si discusse, e tutti i componenti i vari gruppi approvarono all'unanimità l'ordine del giorno. Infatti, il promemoria dell'ingegner Pala, presentato il 5 giugno 1952, dimostrò che per ottenere un fondale di settè metri è necessario scavare non 225.000 metri cubi di materiale, ma solo 149.000 metri cubi, come poco fa ha detto anche l'onorevole Sanna. Ma ciò che maggiormente dimostra la superficialità con la quale è stata condotta la prima fase dei lavori della commissione nominata dalla Regione è il fatto che non tutto il fondo è costituito da granito, da roccia viva, poichè una notevole quantità di metri cubi è invece costituita da limo e da fanghiglia. E' comunque sicuro che la spesa di 10.000 lire, preventivata dai tecnici per lo scavo di un metro cubo di materiale, è eccessiva, ed è a conoscenza di tutti il fatto che questo lavoro può essere compiuto con una spesa di gran lunga inferiore. Vi sono inoltre, secondo l'ingegner Pala, altri 89-90.000 metri cubi di materiale da scavare che possono essere dragati con i mezzi moderni dei quali disponiamo. Ma l'ingegner Pala presentò la sua relazione nel 1952; da allora ad oggi, sono trascorsi oltre due anni, durante i quali i lavori di dragaggio del fondo marino sono continuati, per cui senza timore di esagerare, possiamo dire che i lavori da compiere devono ritenersi diminuiti ulteriormente. E l'ingegner Pala conclude la sua relazione dicendo che la spesa per la costruzione della stazione marittima nel porto interno e per la sistemazione del porto stesso è di gran lunga inferiore ai 2.500 milioni preventivati dalla commissione, e, probabilmente, inferiore anche alla spesa occorrente per la sistemazione dell'Isola Bianca.

Ad ogni modo, di fronte a due relazioni contrastanti, noi dobbiamo mostrare la nostra perplessità e i nostri dubbi, e dobbiamo quindi apri-

re una discussione sulla opportunità di costruire la stazione marittima nell'Isola Bianca oppure nel porto interno. A tale domanda, mi pare, dovrebbe rispondere — come diceva poc'anzi l'onorevole Sanna — una commissione di tecnici alla quale partecipi anche un rappresentante dell'Amministrazione di Olbia, con la esclusione dei professori — o professoroni, come li ha chiamati ieri l'onorevole Crespellani — che componevano la precedente commissione, e con la partecipazione di qualche rappresentante politico.

Noi chiediamo a questo onorevole Consiglio un impegno politico, perchè la costruzione della stazione marittima nel porto interno di Olbia non interessa soltanto quella città, ma interessa la Gallura, la regione ed anche la sponda continentale. Non si dica che un aumento di spesa di un miliardo o mezzo miliardo può costituire un ostacolo o un impedimento assoluto per compiere i lavori laddove esiste il porto naturale, perchè milioni o miliardi sono stati spesi per opere di minor interesse.

Per la soluzione di questo problema, saranno forse necessari finanziamenti massicci, ma l'aumento di spesa di mezzo miliardo o di un miliardo non deve costituire — come dicevo poc'anzi — impedimento alla realizzazione della stazione marittima nella città di Olbia.

Noi quindi siamo favorevoli alla mozione, e auspichiamo che presto i lavori abbiano inizio e che si proceda immediatamente alla nomina di una commissione di tecnici, nella quale siano inseriti anche rappresentanti politici.

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

AZZENA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ben poco mi resta da dire, non solo per la completezza degli interventi precedenti, ma per la natura stessa del problema, ad un tempo tecnica e politica, anche se la ricerca di una soluzione sia stata finora affidata al responso più o meno autorevole dei soli tecnici. Non è quindi di mia competenza parlare della possibilità tecnica, che la stazione marittima di Olbia sorga all'Isola Bianca o al porto interno, nè posso accettare il responso della commissione nominata a suo tempo dalla Giunta regionale

II LEGISLATURA

LXXXIX SEDUTA

13 LUGLIO 1954

solo perchè costituita da illustri illuminati, oppure accogliere l'altra relazione eseguita con coscienza dall'ingegner Pala.

Soltanto il desiderio di esprimere la mia opinione su questo grave problema, che finalmente si discute nella sua sede naturale, mi ha portato ad intervenire, perchè in questa sede ciascuno di noi ha il preciso dovere di assumere una precisa responsabilità. Non si tratta quindi di fare dichiarazioni vaghe di convenienza ad un convegno organizzato ad Olbia, ma di dire una parola chiara che investa possibilmente lo organo responsabile della Regione. E io, a proposito di quel convegno del quale ieri ci ha ampiamente parlato il collega Girolamo Sotgiu, debbo dire con assoluta franchezza che a quel convegno non partecipai non perchè non lo ritenessi utile, ma perchè, da persona responsabile, conoscendo gli sviluppi della situazione, che proprio alla vigilia di quel convegno si era andata maturando presso gli organi responsabili, non mi sentivo di poter assumere una posizione rispondente alle aspirazioni dell'intera popolazione di Olbia, manifestate attraverso il Comitato di agitazione.

Da allora, fortunatamente, e me ne compiaccio, la questione è andata evolvendosi. Un recente incontro fra gli organi responsabili del Governo centrale ci ha dato la possibilità, attraverso la nomina di una commissione tecnica, della quale farà parte anche un tecnico nominato dall'Amministrazione comunale di Olbia, di riesaminare il problema, e di riesaminarlo non col compito di scegliere l'Isola Bianca o il porto interno come sede della stazione marittima, ma, a mio avviso, con l'incarico preciso di elaborare il progetto per la costruzione della stazione marittima là dove la natura ha creato le condizioni più favorevoli, cioè al porto interno. E' vero che dal 1950 quei 120 milioni sono stati stanziati per la riparazione dei danni arrecati dalla guerra all'Isola Bianca, ma è chiaro che, fin d'allora, i 120 milioni dovevano avere la loro naturale destinazione. E il Comitato di agitazione si formò ad Olbia proprio perchè quello stanziamento, che doveva avere il preciso scopo di riparare e ripristinare il molo dell'Isola Bianca, denunciò chiaramente la intenzione di considerare chiuso il problema che ad

Olbia era stato agitato non dal 1950, ma dalla fine della prima guerra mondiale.

Quindi è bene che, per le opposizioni sorte ad Olbia, dove maggiormente è sentito il problema, anche se il problema stesso interessa tutta l'Isola, si sia chiarito, prima che quei fondi venissero spesi, che non si intendeva accantonare quel problema. Ormai i 120 milioni finalmente possono dirsi impiegati, perchè i lavori — che dovranno risolvere o meglio alleviare le gravi difficoltà che qui ieri ed oggi sono state denunciate, e che ciascuno di noi conosce — sono già stati appaltati. Ed allora a me pare che non ci si debba più a lungo intrattenere in discussioni che comunque porterebbero ad una ulteriore perdita di tempo. Il Consiglio regionale, a mio avviso, deve esprimere la volontà concorde che la stazione marittima di Olbia debba sorgere nel porto interno.

Sarebbe naturale, a parere di taluno, che la soluzione dei nostri problemi fosse affidata esclusivamente ai tecnici: addirittura, i tecnici non dovrebbero essere criticati neppure da altri tecnici meno qualificati! Ebbene, o amici, cosa ci insegna l'esperienza? In questa stessa aula abbiamo potuto constatare, meno di un mese fa, quando si discusse del porto di Castelsardo, che la commissione aveva compiuto evidenti errori circa la destinazione di quel porto. Io, che ho vissuto ad Olbia per circa trent'anni, e non sono ancora vecchio, ricordo ciò che è avvenuto ad Olbia per il problema del porto. Ricordo che nel primo dopoguerra, nel 1918-1920, per indurre gli organi responsabili a spostare l'approdo da Golfo Aranci ad Olbia furono necessari atti di violenza materiale; ricordo che finalmente gli organi tecnici dichiararono che l'approdo, dopo la costruzione del pontile dell'Isola Bianca, sarebbe potuto avvenire ad Olbia; ricordo che i capitani delle navi sostennero che l'approdo all'Isola Bianca non era sicuro, tanto che il capitano della prima nave che entrò ad Olbia mandò la nave stessa ad arenarsi; ricordo anche la cavalcata che la popolazione sdegnata fece compiere, a dorso di asinello, a quel capitano. Dopo di ciò, le navi hanno sempre approdato felicemente al porto interno, e, in seguito ai danni verificatisi durante l'ultima guerra, navi anche

II LEGISLATURA

LXXXIX SEDUTA

13 LUGLIO 1954

di gran tonnellaggio hanno regolarmente, per mesi e mesi, eseguito il servizio attraccando al porto interno.

Questo dimostra che la popolazione di Olbia ha ben ragione di dubitare dei responsi tecnici dei luminari. Io ritengo che non possa verificarsi contrasto fra gli interessi di Olbia e gli interessi della Sardegna, perchè qui si tratta di costruire un porto efficiente e nessun porto è mai stato costruito in località dove non vi sono le condizioni naturali perchè sorga. Un porto efficiente per Olbia è efficiente anche per l'Isola.

E allora, per eliminare qualunque perplessità, poiche è stato riconosciuto dalla stessa commissione che vi è la possibilità e sorge solo un problema di spesa, io ripeto che i tecnici devono avere il preciso incarico di approntare il

progetto per la costruzione della stazione marittima nel porto interno.

Questa mi sembra l'unica soluzione del problema, e sono lieto di aver potuto esprimere questa mia opinione in questa sede.

PRESIDENTE. La conclusione della discussione della mozione avverrà domani mattina con la risposta dell'onorevole Assessore ai lavori pubblici.

I lavori del Consiglio continueranno domani mattina alle ore 11.

La seduta è tolta alle ore 13.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1955