

XC SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

MERCOLEDÌ 14 LUGLIO 1954

Presidenza del Vicepresidente ASQUER

INDICE

	Pag.
Interpellanza ed interrogazioni (Annunzio)	1657
Interrogazione (Per lo svolgimento):	
GIUA ANGELO	1657
PRESIDENTE	1658
Mozione sul porto di Olbia (Continuazione della discussione):	
MURGIA, Assessore ai lavori pubblici	1658-1665-1667-1668
SOTGIU GIROLAMO	1663-1665
ZUCCA	1663
CRESPELLANI	1667-1668
PRESIDENTE	1669

«Interrogazione Pirastu - Marras concernente la sottoscrizione a favore dell'Unione Sportiva Cagliari». (209)

«Interrogazione Spano - Giua Angelo - Azzena - Canalis concernente lo smantellamento delle ferrovie complementari Villacidro - Isili, Villamar - Ales, Gairo - Ierzu, Monti - Luras». (210)

«Interrogazione urgente Pinna, con richiesta di risposta scritta, concernente le condizioni igieniche della frazione di Moneta (La Madalena)». (211)

«Interpellanza urgente Cadeddu - Diaz concernente la sistemazione e l'ampliamento del molo Sabauda del porto di Cagliari». (31)

Per lo svolgimento di Interrogazione.

GIUA ANGELO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUA ANGELO. Signor Presidente, ieri abbiamo presentato l'interrogazione, testè annunciata, concernente lo smantellamento dei tronchi ferroviari Villacidro - Isili, Villamar - Ales, Gairo - Ierzu, e Monti - Luras. L'interrogazione ha carattere d'urgenza, e non vorremmo che la sua discussione venga rimandata indefinitamente come è avvenuto per altre interrogazioni, ad esempio quella che ho presentato il 27 novembre 1953, concernente la ricostruzione

La seduta è aperta alle ore 11 e 15.

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

Annunzio di interrogazioni e Interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni e dell'interpellanza pervenute alla Presidenza.

BERNARD, Segretario:

«Interrogazione Marras, con richiesta di risposta scritta, concernente la riapertura del cantiere di lavoro di Bidoni». (208)

II LEGISLATURA

XC SEDUTA

14 LUGLIO 1954

dei Comuni di Gairo e di Osini, interrogazione che, per l'importanza del suo argomento, era necessario fosse discussa subito: infatti ci si trova oggi nella situazione paradossale di non sapere se il Governo darà o no i 516 milioni occorrenti per completare l'opera di ricostruzione già in corso.

Prego quindi il signor Presidente di volersi rendere interprete di questa mia richiesta, affinché questa interrogazione venga subito svolta. Ciò è importante soprattutto perchè ho appreso che probabilmente la mozione di analogo contenuto, che doveva essere discussa in questa sessione, verrà discussa in seguito.

PRESIDENTE. Le do assicurazione, onorevole Giua, che mi interesserò affinché la sua richiesta venga accolta.

Continuazione della discussione di mozione.

PRESIDENTE. Continua la discussione della mozione Sotgiu Girolamo - Sanna - Soggiu Piero - Frau - Cottoni sulla costruzione della stazione marittima nel porto di Olbia. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai lavori pubblici.

MURGIA, Assessore ai lavori pubblici. Signor Presidente, onorevoli consiglieri, dopo i numerosi interventi che hanno esaurientemente trattato il problema, e in certi punti lo hanno anche approfondito, e soprattutto dopo l'intervento dell'onorevole Crespellani, il quale sostanzialmente ha parlato a nome della Giunta, anche perchè egli ha vissuto le vicende, le varie fasi di questa pratica, a me non resta che riassumere l'argomento nei suoi punti essenziali. Ma, riassumendo, voglio anche mettere in rilievo i punti che non sono stati sufficientemente illustrati dai vari oratori e dai presentatori della mozione, forse perchè tutti sono stati trascinati, nel trattare il problema tecnico e quello politico, dalla foga polemica.

Io non mi propongo e non voglio sostenere una determinata tesi, nè voglio propendere per l'una o per l'altra soluzione. Mio intendimento è invece quello di mettere il Consiglio al corrente delle varie fasi che in questi quattro anni

ha seguito questa pratica e di mettere in evidenza l'azione della Giunta, volta allo scopo di dare al problema la migliore soluzione possibile, non soltanto negli interessi della nobilissima popolazione di Olbia, di cui non abbiamo certamente ignorato le aspirazioni, ma soprattutto nell'interesse di tutta la Sardegna. Come si è detto giustamente, questo è un problema regionale e nazionale, in quanto Olbia è l'approdo per il quale transitano i viaggiatori che giungono dal Continente o vi si recano.

Non mi pare che si possano muovere rimproveri alla Giunta perchè non abbia svolto una azione efficace, perchè, ripeto, non è affatto vero che la Giunta abbia ignorato le aspirazioni del comitato di agitazione e quindi della popolazione di Olbia. Basterebbe considerare il lungo tempo che è intercorso dall'avvio di questo problema ad oggi, per confermare che la Giunta in questa questione ha proceduto con i piedi di piombo, non ha voluto tagliar netto con soluzioni affrettate, ed ha voluto soprattutto approfondire l'argomento affidando a una commissione di tecnici l'incarico di presentare delle relazioni.

Mi soffermerò ora su quanto ha affermato l'onorevole Crespellani, perchè mi pare che le sue affermazioni riassumano il pensiero della Giunta. Egli, dopo aver ribadito il concetto che questo problema interessa tutta la Sardegna, ha anche affermato che se, dopo aver espedito tutte le indagini e gli accertamenti, risulterà che l'interesse della popolazione di Olbia coincide con gli interessi della Sardegna, allora tutti ne saremo felicissimi e diremo che la soluzione è veramente piena e integrale. Ma, se per caso si dovesse accertare che questi interessi non coincidono, allora io penso che non vi sarà nessuno, neppure fra le persone più qualificate di Olbia, disposto ad anteporre agli interessi generali della Sardegna gli interessi di quella città, per quanto questi interessi abbiano tutta la nostra considerazione.

A tutto ciò voglio aggiungere questo: se vogliamo che questo problema abbia la soluzione migliore, noi dobbiamo necessariamente abbandonare il terreno polemico ed esaminare il problema con molta serenità e con molta obietti-

II LEGISLATURA

XC SEDUTA

14 LUGLIO 1954

vità, e soprattutto non lasciandoci influenzare da considerazioni sentimentali o campanilistiche, che io però nego che in questo caso possano sussistere.

Giunti a questo punto, io devo premettere che il porto di Olbia, così come è oggi, non si deve identificare nel molo dell'Isola Bianca; esso, invece, va visto nel suo complesso, comprendente il molo dell'Isola Bianca e il porto interno, perchè nell'uno si svolge il traffico dei passeggeri da e per il Continente, mentre nell'altro si svolge il traffico quasi esclusivamente commerciale; e mi permetto qui di descrivere le attrezzature e i moli di approdo.

Come tutti sanno, il molo dell'Isola Bianca, così come era prima della guerra e come dovrà essere ricostruito, — il progetto è già pronto e le opere appaltate — è costituito da tre approdi: l'uno in testa, gli altri ai lati, nel lato meridionale e nel lato settentrionale. Oggi le motonavi approdano al lato meridionale della banchina, mentre al lato settentrionale approdava, come ricorderete, il piroscafo che, se non sbaglio, faceva il servizio, ora soppresso, con La Maddalena.

Il porto interno è composto dal molo Benedetto Brin (nel quale, oltre le prese di ormeggio, vi sono altre attrezzature, tra cui un capannone per le merci), dalla banchina vecchia, dove esiste una gru a mano di 25 tonnellate, e dal nuovo pontile verso via Genova. Queste sono le attrezzature portuali e i punti di ormeggio del porto interno, ove si svolge un traffico prevalentemente o meglio esclusivamente commerciale. E qui devo rispondere ad una osservazione dell'onorevole Sotgiu Girolamo, il quale ha detto che nel porto interno approdano anche le navi di medio tonnellaggio (per esempio, la nave «Città di Alessandria») che prima erano adibite al trasporto di passeggeri e approdavano all'Isola Bianca. Devo però precisare che la nave «Città di Alessandria» stazza 1600 tonnellate, mentre le motonavi attualmente in servizio hanno una stazza di 5250 tonnellate; quindi queste motonavi si trovano nell'impossibilità di attraccare nel porto interno, sia per deficienza di fondale sia per difficoltà di manovra. Tutti sanno poi che i fondali del porto interno

non sono uniformi; infatti il molo «Benedetto Brin» ha un fondale di 5-6 metri, la banchina vecchia ha fondali da 4 a 5 metri, mentre il pontile verso via Genova ha un fondale di 3-4 metri.

Il problema del porto di Olbia, secondo me, non deve essere impostato sulla scelta alternativa dell'Isola Bianca o del porto interno, perchè mi pare che, nell'interesse della Sardegna, il problema fondamentale sia quello di realizzare ad Olbia un porto che risponda in pieno alle necessità dell'Isola, non soltanto a quelle attuali, per le quali è già inadeguato, ma anche a quelle future, che saranno indubbiamente maggiori, dato che la Sardegna è già in piena evoluzione economica e sociale. Conosciamo tutta l'importanza del porto di Olbia per il traffico dei passeggeri e conosciamo anche le sue insufficienze. Come è già stato detto, annualmente il numero dei viaggiatori da e per il Continente è pari al 20 per cento della popolazione di tutta l'Isola, e quotidianamente transitano per il porto di Olbia 500 persone in arrivo e 500 in partenza. Nei periodi estivi ed autunnali si verifica poi un aumento, in media, di 250 persone, per cui il numero dei viaggiatori in transito sale a 1500. Dobbiamo però dire che le gravi deficienze del pontile dell'Isola Bianca saranno notevolmente attenuate con la esecuzione dei lavori che sono stati già appaltati dal Ministero dei lavori pubblici. Con la spesa prevista di 200 milioni sarà infatti possibile allargare il molo di altri 20 metri, installare un doppio binario in modo da realizzare il senso unico, e far attraccare le navi sia nel lato meridionale della banchina sia in quello settentrionale.

Ma l'esecuzione di questi lavori non può certo risolvere il problema, e noi abbiamo per la sistemazione del porto un programma ben più vasto. Ad esempio, anche se si deciderà di costruire la stazione marittima all'Isola Bianca, e una proposta in questo senso non è stata formulata neppure dalla commissione nominata dalla Regione, dovranno essere installati nel molo sette binari, una tettoia per i passeggeri, una stazione per i servizi automobilistici di trasporto e altre attrezzature portuali.

II LEGISLATURA

XC SEDUTA

14 LUGLIO 1954

Giunti a questo punto, io penso che si possa senz'altro scendere a questioni di dettaglio, senza per questo propendere per l'una o per l'altra tesi, perchè la nostra tesi deve essere quella di realizzare ad Olbia un porto che risponda alle necessità della Sardegna. Esaminerò le questioni in dettaglio anche perchè voglio che il Consiglio sia informato dei rilievi tecnici compiuti dall'una o dall'altra parte e delle fasi dell'attività che la Giunta ha svolto in merito a questa pratica.

Nel 1950 il Provveditorato alle opere pubbliche comunicava al Presidente della Giunta regionale che erano a disposizione 120 milioni per la sistemazione della stazione marittima nel porto interno di Olbia. A questa comunicazione aggiungeva, però, che mentre a questa soluzione erano favorevoli alcuni ceti, questa è la espressione della lettera, alcuni ceti della popolazione di Olbia, si opponeva invece, per ragioni tecniche, la Sezione dei porti del Ministero dei lavori pubblici, che proponeva che questi 120 milioni fossero destinati alla costruzione della stazione marittima nell'Isola Bianca. Per protestare contro la scelta di questa soluzione, sorse il Comitato di agitazione; di fronte a questa presa di posizione il Presidente della Giunta sospese ogni decisione per sentire il comitato di agitazione, e propose, con una lettera al Provveditorato alle opere pubbliche, che questi 120 milioni venissero dedicati alla escavazione del porto interno. Il Provveditorato alle opere pubbliche rese però noto che, per ragioni giuridiche, non si potevano stanziare fondi, destinati alla riparazione di danni di guerra, per lavori che potevano considerarsi normali, in quanto già erano stati stanziati 56 milioni per il porto interno, e i lavori per la sua escavazione, non mai interrotti, sarebbero continuati con i fondi normalmente stanziati dal Ministero dei lavori pubblici. Ad ogni modo, la questione, per l'intervento della Giunta, fu sospesa, e questi fondi accantonati, e proprio in quell'occasione la Giunta, nella seduta — mi pare — del 5 giugno, decise di nominare una commissione di tre esperti che conducesse indagini approfondite sulla maggiore o minore convenienza di spo-

stare la stazione marittima dal pontile dell'Isola Bianca al porto interno.

Questa Commissione era composta di tre valenti esperti in materia portuale: l'ingegner Luigi Ferro, l'ingegner Giuseppe Strongoli e l'ingegner Luigi Re; ad essa furono sottoposti vari quesiti che comprendevano i vari aspetti del problema del porto di Olbia. Darò ora lettura di questi quesiti e delle risposte che ad essi furono date dalla commissione. Ritengo mio dovere fare questa citazione, anche se questi elementi sono ben noti ai presentatori della mozione, per mettere in grado tutti i consiglieri di valutare obiettivamente i termini del complesso problema che forma oggetto della mozione. Il quesito primo era formulato in questi termini: «Quali lavori si rendono necessari per la sicurezza, anche con cattive condizioni meteorologiche, della navigazione nel canale di accesso al bacino interno del porto di Olbia, e della manovra che dovranno compiere le nuove navi che saranno adibite alla linea Olbia - Civitavecchia, per attraccare nel molo in cui il comitato di agitazione desidera venga costruita la nuova stazione marittima?».

La risposta della commissione è stata la seguente: «Premesso che, con riferimento alle condizioni attuali, non è prudente stabilire l'ormeggio delle nuove motonavi nel porto interno, per le difficoltà di manovra che si incontrano sia nel canale d'accesso sia nel bacino interno, si ritengono necessari, affinché le nuove motonavi possano entrare e uscire dal porto interno con sicurezza e in qualunque condizione meteorologica, i lavori che ora brevemente si espongono. Per il canale di accesso al porto interno: completamento di canale dritto con fondali uniformi e non inferiori a metri 7, di larghezza non inferiore a metri 80 e con allargamento progressivo verso il porto interno sino a metri 120 circa; installazione di segnali diurni, notturni e da nebbia ai lati del canale e di individuazione della linea mediana.

Per il bacino interno: eliminazione completa della secca della Torracchia; dragaggio uniforme a metri 7, nella zona del porto interno, che verrebbe ad avere un'ampiezza di metri 350 nel senso nord-sud e di metri 500 nel senso est-ovest; sistemazione della stazione marittima nel

II LEGISLATURA

XC SEDUTA

14 LUGLIO 1954

molo vecchio, secondo il parere del Comitato di agitazione e secondo quanto è previsto nel progetto del Genio Civile di Sassari; per ricavare i due ormeggi per le navi della linea Olbia - Civitavecchia nel molo vecchio è necessario il riempimento della darsena tra i due moli, portando la testata sud del molo vecchio sullo stesso allineamento del pontile nuovo, la sopraelevazione del piano attuale della banchina da centimetri 60 a metri 2 sul livello medio del mare, e la escavazione dei fondali in testata e sul lato est-nord-est a metri 7. Tale soluzione presenta però l'inconveniente che il treno passeggeri si fermerebbe con la testa in prossimità della testata della banchina, e sarebbe costretto a sostare in curva e ad occupare trasversalmente il corso Umberto: ciò a prescindere dall'anormale andamento altimetrico dei binari in dipendenza della sopraelevazione della banchina».

Il secondo quesito era stato posto in questi termini: «Se la stazione marittima attualmente esistente nell'Isola Bianca, quando verrà ripristinata nella sua consistenza anteguerra e con i miglioramenti proposti dal Provveditorato alle opere pubbliche della Sardegna, corrisponderà alla esigenza dell'aumentato traffico del dopoguerra e in particolare di quello delle merci e delle autolinee, ed in caso negativo quali lavori sarà necessario eseguire affinché corrisponda al traffico che vi si deve e che vi si dovrà svolgere». Il quesito poneva dunque due domande distinte, la prima delle quali riguardava la efficienza del pontile dell'Isola Bianca dopo che saranno attuati i lavori per i quali sono stati stanziati 200 milioni, lavori che comprendono l'allargamento di 20 metri del molo e l'inserimento di altri due binari ferroviari.

La risposta è stata la seguente: «Premesso che la stazione marittima all'Isola Bianca, quando verrà ripristinata nella sua consistenza prebellica, non potrà più rispondere alle esigenze attuali nè alle esigenze avvenire, nè potranno soddisfare i miglioramenti proposti dal Provveditorato alle opere pubbliche, si ritiene necessaria la costruzione di un terrapieno di metri 33 verso nord e di metri 89 verso est; escavazione fino a 8 metri lungo la banchina settentrionale e a metri 7 lungo la banchina meridio-

nale rispetto al livello delle basse maree; installazione di impianti ferroviari, cioè di 7 binari dei quali 4 per treni passeggeri, entro il recinto della stazione, uno per treni merci lungo la banchina sud e 2 di deposito lungo il lato nord; allargamento sul lato nord della strada di collegamento con Olbia, per realizzare la circolazione degli autoveicoli nel senso unico».

Il quesito terzo era così formulato: «Quali spese approssimate si dovranno sostenere per l'esecuzione dei lavori indicati nei precedenti numeri 1 e 2, distinguendo quelli già approvati o stanziati, da quelli da approvare e stanziare?». Risposta: «Per le opere occorrenti al porto interno: 2.700 milioni. Per le opere occorrenti all'Isola Bianca: 1.100 milioni».

Seguono infine i quesiti quarto e quinto. «Dai confronti dei dati dei precedenti numeri 1, 2 e 3, esprimere un parere sulla migliore ubicazione della stazione marittima di Olbia, sia in relazione alle necessità attuali, sia alle esigenze che dovrà soddisfare in avvenire». «Data la natura del porto di Olbia — approdo dalla Penisola alla Sardegna e principale base delle comunicazioni marittime tra l'Isola ed il Continente, e pertanto porto d'interesse regionale e nazionale — quale sia la più appropriata sede della stazione marittima (porto interno o Isola Bianca), tenuto conto degli accertamenti tecnici sui seguenti elementi; a) sicurezza e continuità delle comunicazioni marittime durante le avverse condizioni meteorologiche; b) economia di tempo rispetto alla prosecuzione dei viaggi e delle spedizioni e al coordinamento delle comunicazioni marittime con quelle ferroviarie e con quelle delle linee automobilistiche».

Risposta: «Le maggiori spese che oggi gravano sulle merci e i viaggiatori per l'approdo all'Isola Bianca non si riscontrerebbero in avvenire, tenuto conto della efficienza degli impianti previsti e del fatto che il maggior percorso fino al porto interno influirebbe sui noli e sui prezzi di trasporto marittimo. Non v'è dubbio che, per la sicurezza e la continuità delle comunicazioni, tutto concorre a preferire l'ubicazione della stazione marittima all'Isola Bianca. Analoga conclusione può trarsi per l'elemento tempo, che non può trascurarsi, perchè

II LEGISLATURA

XC SEDUTA

14 LUGLIO 1954

la tendenza odierna è quella di diminuire al massimo la durata della traversata marittima. Gli elementi considerati inducono a dare una risposta favorevole all'ubicazione della stazione marittima all'Isola Bianca, purchè però la stessa sia concepita con la larghezza di vedute e con le modalità prospettate dalla Commissione».

Queste sono le risposte della commissione ai quesiti formulati dalla Giunta regionale. La relazione della commissione fu inviata al comitato di agitazione, il quale presentò una controrelazione dell'ingegnere Pala, suo tecnico di fiducia, nella quale non solo si modifica la previsione di spesa per la sistemazione del porto interno riducendola di appena 300 milioni circa, ma si contrappongono alle tesi della commissione alcune osservazioni sulla manovrabilità nel porto interno. Non do lettura, perchè ciò richiederebbe troppo tempo, delle osservazioni dell'ingegner Pala, il quale in sostanza sostiene che la manovra delle navi può essere agevolmente compiuta anche nel porto interno azionando le eliche indipendenti, poichè non occorre che la nave acquisti una certa velocità.

A queste osservazioni ha risposto, in una contromemoria, l'ingegner Re, il quale, citando dati scientifici e trattati, ha sostenuto che le tesi dell'ingegner Pala non corrispondono alla realtà.

La questione era dunque ampiamente controversa, tanto che la Giunta, di fronte alla divergenza fra le conclusioni cui era pervenuta la commissione e quella cui era pervenuto il comitato di agitazione, ritenne suo dovere interpellare anche altri tecnici, e si è rivolta all'Ufficio del Genio Civile per le opere marittime, chiedendo di esprimere un parere arbitrale sulle controversie sorte tra il comitato di agitazione e la commissione nominata dalla Regione. E l'ufficio del Genio Civile per le opere marittime ha risposto con una relazione dell'ingegnere dirigente della Sezione porti, Nannei, della quale relazione leggerò ora i punti essenziali. «E' da osservare in merito» è detto nella relazione «che, nonostante sia in programma l'aumento dei fondali del canale di accesso (al porto interno) a metri 7 ed il suo allargamento a metri 80, il passaggio del canale e

l'attracco nel porto interno costituiscono certamente una manovra complessivamente assai più difficile, meno sicura e più lunga di quella dell'attracco all'Isola Bianca. Infatti, essendo le motonavi attualmente in uso dotate di una notevole superficie di soprastrutture e quindi particolarmente sensibili alla variazione delle condizioni meteorologiche del momento, dovranno attraversare il canale che, come è noto, lascerà soltanto 25-30 metri per lato di fondali utili, mantenendo una velocità relativamente elevata, allo scopo di evitare il pericolo di accostarsi eccessivamente alle sponde rocciose per effetto dello scarroccio, a meno che non si ricorra all'uso di rimorchiatori, che sarebbe da escludere *a priori* per ragioni economiche e di tempo (importerebbe, infatti, una spesa in più di 50-60.000 lire al giorno).

Il momento critico della manovra è al traverso dell'Isola di Mezzo, ove (pur pensando asportato completamente lo scoglio della Torracchia) la nave in arrivo (ancora a forte velocità per le ragioni che abbiamo esposto) avrà disponibili soltanto circa 400 metri (cioè circa tre volte la sua lunghezza) per accostare a dritta di circa 50 gradi, affiancarsi alla banchina ed assestarsi. Il valore della accostata varierà secondo il pontile prescelto (Brin o pontile vecchio) ma, anche tenendo conto che le attuali motonavi sono dotate di due eliche, non si può negare che questa manovra, anche in considerazione della notevole massa delle navi, potrà risultare, in particolari condizioni di tempo, particolarmente difficile. Questo deve evitarsi, in quanto una linea celere, come quella di Olbia - Civitavecchia, ha assoluto bisogno di approdi sicuri e facili con ogni tempo.

La manovra di uscita potrebbe essere facilitata nel caso che l'attracco avvenisse di prora e che la motonave venisse girata durante la giornata, in modo da presentarsi con la prua all'uscita all'ora della partenza. Anche in questo caso occorrerebbe però che la nave, nei 300-400 metri che la separano dal traverso dell'Isola di Mezzo, raggiungesse l'abbrivio necessario per mantenersi stabilmente in rotta nel canale, allo scopo di evitare i già accennati particolari effetti dello scarroccio». Il punto terzo non interessa. «4). Non risponde a verità il fatto, af-

II LEGISLATURA

XC SEDUTA

14 LUGLIO 1954

fermato dalla relazione Pala, che l'ormeggio dell'Isola Bianca possa essere pericoloso e poco tranquillo. Ivi infatti si verificano soltanto minime agitazioni locali per i venti di greco che investono un limitato specchio tra l'Isola Bocca e l'Isola Bianca.

Impianti ferroviari e traffico ferroviario postale. La relazione Pala accenna di sfuggita alla questione degli impianti ferroviari nel porto interno, esprimendo soltanto (pagina 15) una preferenza personale per la costruzione della stazione marittima sul molo Brin, anzichè sul molo vecchio, «se non per altro, per la migliore sistemazione degli impianti ferroviari», e l'esposto del Comitato di agitazione fa gravare «a decine di milioni il maggiore dispendio che colpisce i passeggeri dei treni, degli autopullmann, delle carrozze eccetera, nonchè le merci trasportate per ferrovia, con autocarri e con carri in conseguenza all'approdo del pontile all'Isola Bianca». La relazione Ferro tratta, invece, (paragrafo 8 lettera c, e paragrafo 9 lettera b) il problema del traffico ferroviario, senza però approfondire le argomentazioni a favore dell'una e dell'altra soluzione.

E' da osservare in merito: che è nota la difficoltà che impedisce di sistemare la stazione marittima al pontile vecchio del porto interno, in quanto che un treno viaggiatori composto come quello che normalmente parte dalla stazione marittima, è lungo circa 200 metri; verrebbe ad occupare, con le carrozze in sosta, una parte del corso Umberto I. La difficoltà di accesso dell'Isola Bianca può essere invece risolta con facilità raddoppiando la larghezza dell'attuale strada, e costituendo una seconda carreggiata a nord della sede ferroviaria, in modo da stabilire il senso unico del traffico».

E adesso c'è un ultimo punto, che è molto importante e che penso debba attirare l'attenzione di tutto il Consiglio. Come voi sapete, la Regione fa istanza al Ministero dei trasporti perchè istituisca un servizio dei *ferry-boat* per il trasporto delle merci, dall'Isola al Continente. E un'azione che è in corso presso il Ministero dei trasporti, e penso sarà esaminata molto favorevolmente. A questo punto, il Genio Civile, la sezione marittima del Genio Civile di Cagliari, fa osservare: «All'Isola Bianca può es-

sere inoltre con facili adattamenti sistemato un pontile di attracco per i *ferry-boat*, cosa che invece sarebbe impossibile nel porto interno».

SOTGIU GIROLAMO. Ma un pontile per l'attracco dei *ferry-boat* esiste già nel porto interno.

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Io mi limito solo a leggere questa relazione. Evidentemente secondo la Sezione porti del Genio civile l'attracco dei *ferry-boat* nel porto interno non è possibile.

ZUCCA. Mi pare che la Giunta si sia orientata solo in un determinato senso.

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Ripeto che non sto proponendo alcuna soluzione. Mi limito ad esaminare obiettivamente la questione e a fornire al Consiglio più precisi elementi di giudizio.

Io non so quali attrezzature sono necessarie per l'attracco dei *ferry-boat*, ma certamente oltre le attrezzature ferroviarie, occorrono quelle portuali. Ma non sono un tecnico e non posso, naturalmente, esprimere alcuna opinione a questo riguardo.

Leggo ora le conclusioni: «Nei riguardi del problema economico, occorre limitare il confronto al costo delle escavazioni, perchè, se le opere del porto interno appaiono meno costose, occorre por mente al fatto che mentre al pontile vecchio risulterebbero due approdi di circa 130 metri, con le opere previste dalla relazione Strongoli si avrebbero all'Isola Bianca due approdi laterali di 220 metri ciascuno e uno di metri 75 in testata.

Non risponde al vero l'osservazione fatta dal comitato di agitazione che con una sola spesa si possano assieme risolvere i problemi relativi alla stazione marittima e al porto interno di Olbia. Poichè la funzionalità dei porti dipende dalle lunghezze di banchina disponibili, in relazione al volume di merci che vi affluiscono, sottraendo al traffico commerciale le banchine del porto interno da destinare a stazione marittima (sia che si tratti del pontile Brin sia del pontile vecchio), la disponibilità di banchina

II LEGISLATURA

XC SEDUTA

14 LUGLIO 1954

del porto interno per il traffico commerciale, verrebbe in ogni caso a ridursi a meno della metà.

A completamento delle considerazioni sopra esposte, si ritiene opportuno segnalare che mentre col piano generale di ricostruzione della stazione marittima dell'Isola Bianca, in corso di compilazione, è prevista la ricostruzione di tutto il complesso delle opere di approdo, degli impianti ferroviari e dei fabbricati adibiti a stazione marittima, per un importo complessivo di lire 450 milioni, nel corrente esercizio sono state stanziati soltanto le somme occorrenti per la costruzione della banchina come prima fase di attuazione del piano di ricostruzione di cui sopra, per un importo di lire 200 milioni ».

Sulla base di queste relazioni tecniche la Giunta avrebbe potuto propendere per la costruzione della stazione marittima all'Isola Bianca, ma, in considerazione delle aspirazioni della cittadinanza di Olbia, ha voluto approfondire il problema e l'ha portato in sede politica. Come è noto, infatti, alcune settimane fa vi è stata una riunione al Ministero dei lavori pubblici, dopo la quale il Ministero si è impegnato a provvedere ai lavori urgenti, per migliorare, almeno, le attuali condizioni del porto interno di Olbia. In questa riunione, si è deciso che il Ministero ai lavori pubblici avrebbe appaltato immediatamente, e credo che le opere stiano per essere appaltate, la riparazione del lato settentrionale della banchina dell'Isola Bianca danneggiata da eventi bellici, con l'ampliamento del molo da 42 a 62 metri e con la installazione in esso di nuovi binari ferroviari, in modo da poter realizzare il senso unico. Tale sistemazione attenuerà notevolmente, entro breve termine, le attuali disagiatissime condizioni, facilitando il traffico dei mezzi terrestri ordinari e ferroviari e permettendo l'attracco di due navi in linea, senza compromettere qualsiasi ulteriore decisione in merito alla definitiva destinazione del pontile Isola Bianca, che potrà sempre essere utilizzato come banchina commerciale. Per queste opere è stata stanziata la somma di 200 milioni di lire.

E' bene chiarire che, anche se si decidesse di far sorgere la stazione marittima nel porto in-

terno, passerebbe indubbiamente molto tempo prima che possa entrare in funzione, perchè è necessario sistemare prima tutti i fondali, e questi lavori non potrebbero essere condotti a termine in breve tempo.

Comunque ci troviamo di fronte alla grave insufficienza del pontile dell'Isola Bianca, che va sistemato perchè, anche se la stazione marittima sorgesse nel porto interno, quest'ultimo non sarebbe sufficiente per il traffico dei passeggeri e per il traffico delle merci.

Allora mi pare che questi 200 milioni siano ben spesi, perchè, mentre si proseguono i lavori di sistemazione del porto interno, si attrezza il pontile dell'Isola Bianca per lo scalo dei passeggeri.

E' prevista inoltre la spesa di 100 milioni per lavori di consolidamento del molo Benedetto Brin, opera di notevole importanza, soprattutto se si deciderà di installare la stazione marittima nel porto interno.

E' comunque da tener presente che la esecuzione dei lavori per la sistemazione del pontile dell'Isola Bianca non pregiudica la possibilità di creare la stazione marittima nel porto interno. In seguito alle nostre istanze, il Ministero ha a questo proposito assicurato che le difficoltà di ordine finanziario non impediranno di realizzare la soluzione più soddisfacente del problema. E questa non è affatto una affermazione astratta, perchè è stato dato incarico alla Regione di procedere ad ulteriori più precisi accertamenti sulla migliore ubicazione della stazione marittima, e questo compito sarà dalla Regione affidato ad una commissione di tecnici, nella quale verrà inserito anche un rappresentante del comitato di agitazione. Le decisioni della commissione verranno poi prese in considerazione dalla Sezione marittima dei porti del Consiglio superiore dei lavori pubblici, affinché vengano decisi gli interventi necessari.

Per concludere, dichiaro che la Giunta, esaminata la mozione, può accettare, con qualche modifica opportunamente concordata, i primi tre commi di essa, ma non può impegnarsi ad accettare l'ultima parte, perchè ciò significherebbe escludere la possibilità di un'indagine serena ed obiettiva, quale noi tutti auspichiamo, necessaria affinché il porto di Olbia risponda in pieno

II LEGISLATURA

XC SEDUTA

14 LUGLIO 1954

alle esigenze e agli interessi di tutta la Sardegna.

PRESIDENTE. Ha chiesto di replicare l'onorevole Girolamo Sotgiu. Ne ha facoltà.

SOTGIU GIROLAMO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo esprimere la mia meraviglia almeno per una parte della risposta dell'onorevole Assessore ai lavori pubblici. E dico per una parte perchè le decisioni che sono state prese presso il Ministero dei lavori pubblici, decisioni riportate nell'ultima parte dell'intervento dell'Assessore, rispondono alle nostre aspettative e rappresentano, a nostro modo di vedere, un passo in avanti nella soluzione del problema che ci sta a cuore. Ci meraviglia non tanto l'esposizione che l'onorevole Assessore ha fatto della cronistoria, se così la possiamo chiamare, del problema, quanto il fatto che egli, pur protestando la sua neutralità nei confronti del problema, abbia praticamente avallato la tesi sostenuta dalla commissione, che, pur essendo composta di valenti tecnici, ha però espresso pareri erronei.

MURGIA, Assessore ai lavori pubblici. Io ho letto la relazione della commissione; non ho espresso alcun parere personale.

SOTGIU GIROLAMO. No, no, onorevole Assessore. Vede, a nostro modo di vedere, sarebbe stato opportuno, appunto per convalidare con i fatti la dichiarazione di neutralità della Giunta, presentare una visione veramente obiettiva della situazione.

Inoltre — anche questa considerazione si impone — a mio modo di vedere è inammissibile che l'Assessorato ai lavori pubblici assuma, di fronte a questo problema, un atteggiamento neutrale, soprattutto quando i valenti tecnici della commissione — e non ho certo l'intenzione di mettere in dubbio la loro valentia — presentano nella loro relazione alcuni dati di fatto, ad esempio l'ultimo che è stato citato dall'onorevole Assessore, che non possono non lasciarci perplessi.

Si è addirittura sostenuto che ad Olbia devono essere costruiti gli impianti portuali che

consentano l'attracco dei *ferry-boat*. Ebbene, onorevole Assessore, vorrei pregarla di prendere il treno e di recarsi ad Olbia, dove potrà constatare che nel porto interno già esistono gli impianti che consentono ogni anno ai *ferry-boat* di attraccare placidamente per scaricare il materiale ferroviario di nuova costruzione e caricare quello vecchio che necessita di riparazioni. Si tratta, si badi bene, degli stessi *ferry-boat* di circa 10.000 tonnellate di stazza che fanno servizio di traghetto fra la Calabria e la Sicilia, e l'attracco dei quali è possibile solo nel porto interno e non nell'Isola Bianca, perchè il raccordo fra i *ferry-boat* e gli impianti ferroviari a terra è pericolosissimo, se il mare non è in condizioni di assoluta calma. Per questo motivo, gli impianti sono stati creati nel porto interno, dove il servizio ha funzionato senza dar luogo ad inconvenienti. Ma, se lei ancora non lo sapesse, onorevole Assessore, vorrei informarla che attualmente tecnici ferroviari stanno conducendo rilievi per creare queste attrezzature non all'Isola Bianca, ma addirittura a Golfo Aranci.

E' evidente quindi la inesattezza delle affermazioni che a questo proposito sono contenute nella relazione della commissione, e questo ci deve portare a sospettare che anche le altre affermazioni e gli altri dati tecnici non corrispondano esattamente alla realtà. A titolo esemplificativo, posso ancora citare la relazione dell'8 settembre 1952 — che ella, onorevole Assessore, ci ha letto — nella quale l'ingegner Luigi Re, a nome della commissione dei tecnici, respinge le conclusioni cui è pervenuto l'ingegner Francesco Pala sull'aspetto economico del problema. Ebbene, quale confutazione si porta alla relazione Pala? Si dice solo che non porta alcun elemento nuovo per la scelta dell'ubicazione della stazione marittima. Ammetto che, se hanno sbagliato i tecnici nominati dalla Regione, possa aver sbagliato anche il tecnico nominato dal comitato di agitazione, ma, a prescindere da una valutazione delle persone, io credo che fosse necessario portare elementi ben più consistenti per confutare la relazione dell'ingegner Pala, la quale smentisce in pieno l'impostazione tecnica che era stata data in precedenza, e la smentisce con dati di fatto, sui quali si

II LEGISLATURA

XC SEDUTA

14 LUGLIO 1954

potrà discutere, ma non senza tener conto che da un lato vi è una commissione di esperti che, arrivata ad Olbia alle ore 14, ne è ripartita alle ore 19,40 dopo essersi recata alla Capitaneria del porto e al Municipio, (dopo di che si è recata a Cagliari e a Roma per compilare una relazione basata essenzialmente sul rilievo del tutto indiretto dei fondali, condotto su carte nautiche non aggiornate); dall'altro lato, invece, vi è un altro valente tecnico, il quale non si è limitato a visitare Olbia, ma ha esplorato, sia pure con mezzi insufficienti, rudimentali, lo specchio di acqua, con l'ausilio di un palombaro che ha compiuto circa 40 immersioni.

Quando ci si trova di fronte a due relazioni, una delle quali si basa su dati acquisiti direttamente con 270 rilievi del fondo marino, compiuti, sia pure rudimentalmente, a mezzo palombaro e con altri mezzi, mentre l'altra si basa sui dati forniti da vecchie carte nautiche, non mi pare che si possa rimanere neutrali: è necessario prendere una decisione, ed è proprio questo che era lecito attendersi.

Non vorrei insistere sulla questione di carattere generale, ma, se l'onorevole Assessore mi consente, vorrei ancora esprimere il mio pensiero in proposito.

Concordo pienamente con la opinione espressa dagli altri colleghi che hanno illustrato la mozione, che il problema non concerne tanto la stazione marittima, quanto la sistemazione del porto di Olbia. La stazione marittima esiste già ed è costituita dall'edificio, del tutto inadeguato, che si trova sulla estremità del pontile dell'Isola Bianca: è bene precisare questo, perchè non mi stupirebbe se, così come è stato sostenuto che non esistono impianti portuali per l'attracco di *ferry-boat*, saltasse fuori qualche tecnico a sostenere che la stazione marittima non esiste.

Il problema, dunque, è quello della sistemazione del porto di Olbia, e per il suo carattere generale interessa tutta la Sardegna. Nel risolverlo, bisogna quindi tener conto non solo degli interessi della città di Olbia, ma di quelli di tutta l'Isola, e su questo punto non mi sembra sia il caso di insistere perchè siamo tutti d'accordo, così come siamo d'accordo sul fatto che, qualunque sia la definitiva ubicazione della stazione

marittima, il pontile dell'Isola Bianca debba essere ampliato e migliorato, anche perchè non si può lasciare in abbandono un'opera che è costata una somma che, ai valori attuali della moneta, è dell'ordine delle centinaia di milioni, e del resto il molo settentrionale, danneggiato durante la guerra, non è stato ancora riparato. E' fuori di dubbio quindi che queste opere vadano eseguite.

Ma è altrettanto giusto, e anche su questo punto credo si debba essere d'accordo, che contemporaneamente alla sistemazione del pontile dell'Isola Bianca, debba essere ampliato e definitivamente sistemato il porto commerciale, il porto interno. Il compimento di queste opere non significa affatto che il pontile dell'Isola Bianca debba essere abbandonato quando le navi di linea approderanno al porto interno, perchè, ad esempio, sarebbe opportuno che il bestiame continui ad essere imbarcato nel pontile, che, del resto, era stato concepito proprio per adempiere a questa funzione, come è stato ricordato anche in questa sede. Se disgraziatamente se ne presentasse l'eventualità, nel pontile si potrebbe effettuare l'imbarco e lo sbarco di materiale bellico. Anche recentemente — non credo di svelare segreti militari — hanno approdato diversi piroscafi carichi di materiale bellico, di esplosivi. E' quanto mai opportuno evitare che il traffico di materie pericolose — quindi anche degli infiammabili — avvenga nello stesso luogo ove avviene l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri.

E' giusto però che anche il porto naturale, il porto interno, abbia il suo sviluppo. Anche su ciò credo si possa essere d'accordo.

L'accordo mi pare che cessi per quanto riguarda la commissione. Anche noi vogliamo che venga nominata una commissione di tecnici e che in essa venga inserito un tecnico nominato dal comitato di agitazione, ma non vogliamo che il destino del porto di Olbia, cioè il destino di un'opera che interessa tutti i Sardi, venga affidato a tecnici, i quali hanno sempre sbagliato, così ieri come oggi.

Ho già ricordato nel mio intervento di ieri gli errori commessi dai tecnici. Ricordiamo le lotte che la popolazione di Olbia ha dovuto condurre per far attraccare, contro il parere dei tec-

II LEGISLATURA

XC SEDUTA

14 LUGLIO 1954

nici, il piroscafo ad Olbia. E ricordiamo anche gli errori commessi oggi. Noi non vogliamo mettere in dubbio nè la competenza o la serietà di alcuno nè la necessità di un parere tecnico; noi mettiamo in dubbio che l'Assemblea legislativa della Sardegna possa e debba rinunciare a decidere sugli interessi fondamentali della nostra Isola, affidando ogni decisione ai tecnici. Alla soluzione del problema non si frappongono nè ostacoli di natura tecnica nè ostacoli di natura finanziaria, poichè il Ministero ai lavori pubblici ha affermato che si provvederebbe qualunque sia la misura della spesa. Se questa è la situazione, non è giusto che il Consiglio regionale, che rappresenta la Sardegna e ne tutela gli interessi, rinunci alle sue prerogative e consenta alla Giunta di nominare una commissione di tecnici che decida in via definitiva sulla soluzione del problema.

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. La Commissione non decide, fornisce elementi di valutazione.

SOTGIU GIROLAMO. Questo conferma la mia tesi, soprattutto se si considera che il problema, più che di natura tecnica e finanziaria, è di natura economica, sociale e, in definitiva, politica. Noi siamo quindi del parere che si debba nominare rapidamente la commissione tecnica, dalla quale sarebbe doveroso e giusto escludere le persone che si sono compromesse nei confronti della popolazione ed il parere delle quali è già stato messo in dubbio, e che si chiami a partecipare ai lavori della commissione un tecnico di fiducia dell'Amministrazione comunale di Olbia. Questa commissione dovrebbe esaminare i problemi squisitamente tecnici e finanziari, mentre, a nostro avviso, il Consiglio dovrebbe nominare una sua commissione, la quale contemporaneamente esamini il problema sotto l'aspetto generale e riferisca al Consiglio, il quale deciderà e fornirà un parere tecnico e politico alla Giunta. La nomina di una commissione del Consiglio è necessaria, perchè è vero che spetta alla Giunta decidere, ma la Giunta decide sulla base dei pareri, in certi casi del tutto erronei, delle commissioni tecni-

che. Ella stessa, onorevole Assessore, quando abbiamo discusso la mozione sul porto di Castelsardo, ha affermato di aver espresso un parere sulla base di quello che era stato espresso dai tecnici.

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. No, no.

SOTGIU GIROLAMO. Sul porto di Castelsardo, onorevole Assessore, la Giunta aveva inviato il suo parere al Ministero, il quale, proprio sulla base di quel parere, aveva deciso di costruire il porto a Frigianu.

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Il Ministero dei lavori pubblici aveva incaricato la Regione di compiere alcuni accertamenti tecnici, prima di decidere in merito. Ancora non vi era stata alcuna decisione, anche se il Ministero era dell'opinione di costruire il porto a Frigianu, perchè la spesa prevista era inferiore.

SOTGIU GIROLAMO. Gli organi centrali avevano accettato, e lo dissi io stesso in Consiglio, il parere della Giunta, la quale, a sua volta, aveva accolto il parere dei tecnici. Quale atteggiamento assumerebbe domani l'Assessore di fronte al parere di una commissione di tecnici? Convaliderebbe con la sua firma quel parere.

CREPELLANI. Se il parere persuade.

SOTGIU GIROLAMO. Noi non vogliamo, onorevole Assessore, proporre la eliminazione della commissione tecnica, però chiediamo che venga creata, come è stato fatto per tanti altri problemi, una commissione del Consiglio, la quale prenda in esame il problema della stazione marittima del porto di Olbia, in modo che, giovandosi dei dati forniti dalla commissione tecnica, possa fornire alla Giunta un parere completo ed equo. In questo modo, in fondo, la Giunta stessa viene scaricata di alcune responsabilità.

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Io

II LEGISLATURA

XC SEDUTA

14 LUGLIO 1954

credo che questo sia un atto di sfiducia nei confronti della Giunta, perchè evidentemente si ritiene che la Giunta non possa dare una giusta valutazione del problema.

SOTGIU GIROLAMO. Io potrei, onorevole Assessore, servirmi del suo stesso argomento per sostenere che anche la Giunta, nel non accettare la commissione, compie un atto di sfiducia nei confronti del Consiglio. Ma non intendo fare questo ragionamento e la prego di non volerlo fare neppure lei, perchè qui si tratta solo di esprimere un parere che possa soddisfare ampiamente tutti.

In fondo, se la mia proposta venisse accettata, la Giunta potrebbe domani, qualunque sia la soluzione prescelta, affermare di essersi rimessa alle decisioni del Consiglio. Detto questo, onorevole Assessore, non mi rimane altro da aggiungere. E' bene però che ci si ricordi quanto è avvenuto quando è stato discusso in Consiglio il problema del porto di Castelsardo. In quella occasione abbiamo potuto trovare un punto di accordo e siamo riusciti a correggere un errore ed a vedere il problema nella giusta prospettiva.

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. A chi va il merito?

SOTGIU GIROLAMO. Onorevole Assessore, poichè non voglio rivestirmi delle penne del pavone, ciò non mi interessa. A me interessa il fatto che la discussione in Consiglio ci ha permesso di riprendere in esame una decisione già presa, e di rilevare e correggere un errore, aprendo la strada giusta alla realizzazione di quell'opera.

Mi auguro che oggi avvenga lo stesso e che attraverso questa discussione — nella quale, caro Filigheddu, ho cercato di non portare alcuna polemica marxista o comunque ideologica — si giunga ad eliminare gli errori e a trovare la giusta soluzione al problema di Olbia, che è un problema non solo di quella città, ripeto, ma di tutta la Sardegna.

CRESPELLANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRESPELLANI. Io desidererei sapere dall'onorevole Assessore ai lavori pubblici se era presente alla riunione tenuta al Ministero dei lavori pubblici.

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. No, non ero presente.

CRESPELLANI. Allora, io credo che sarebbe opportuno sentire al riguardo un resoconto più dettagliato dall'onorevole Presidente della Giunta.

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Devo far osservare che quanto ho detto in questa seduta, a proposito di quella riunione, mi è stato dettato, dico dettato, dallo stesso onorevole Corrias, Presidente della Giunta. Non ho fatto altro che trascrivere e rileggere le note che lui stesso mi ha dettato, che riportano fedelmente le decisioni prese in quella riunione.

CRESPELLANI. Ad ogni modo, se la discussione verrà aggiornata a questa sera, il Presidente della Giunta avrà modo di intervenire, se lo riterrà opportuno.

Comunque io spero che sarà possibile concordare un unico ordine del giorno, poichè è chiaro che i punti di vista sono sostanzialmente identici.

MURGIA, *Assessore ai lavori pubblici*. Il Presidente della Giunta non è potuto intervenire a questa seduta perchè lievemente indisposto. Spero possa intervenire questa sera, e allora potremo senz'altro concludere. Comunque mi dichiaro favorevole all'aggiornamento della seduta.

PRESIDENTE. A conclusione della discussione della mozione Sotgiu Girolamo - Sanna - Soggiu Piero - Frau - Cottoni, sono stati presentati due ordini del giorno, il primo a firma degli onorevoli Crespellani, Filigheddu e Azzena, il secondo a firma degli onorevoli Sotgiu Girolamo e Sanna. Se ne dia lettura.

BERNARD, *Segretario*:

«Il Consiglio regionale, considerato che la costruzione della stazione marittima del 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 l'attuale sistemazione dei servizi portuali di Olbia è inadeguata al movimento dei viaggiatori ed al traffico delle merci (che le statistiche indicano in continuo aumento e la cui carenza è un motivo di disagio per i passeggeri); tenuto conto che qualunque studio e soluzione del problema va impostato non soltanto in relazione alle esigenze attuali, ma soprattutto in relazione ai futuri sviluppi dei traffici che dovranno necessariamente accompagnare lo sviluppo demografico e produttivo dell'Isola nel quadro della sua rinascita; impegna la Giunta ad esprimere agli organi ministeriali il parere che il problema della costruzione della stazione marittima sia inserito nel problema più ampio della sistemazione dell'intero porto di Olbia e siano quanto più possibile rapidamente portati a termine gli studi complementari — da affidarsi ad apposita commissione di cui facciano parte elementi di fiducia della cittadinanza — per eliminare ogni incertezza emersa dagli studi finora effettuati, per modo che senza ulteriori tergiversazioni venga dato inizio ai lavori di attuazione del piano di sistemazione che risulterà più corrispondente alle esigenze generali del traffico per tutta la

Isola, tenendo conto altresì e conciliando, per quanto è possibile, le legittime esigenze della popolazione di Olbia».

«Il Consiglio regionale, ritenute insoddisfacenti le conclusioni alle quali è pervenuta la Commissione tecnica incaricata di stabilire la ubicazione della stazione marittima di Olbia, dà mandato alla Giunta di nominare una nuova commissione della quale facciano parte anche tecnici designati dall'Amministrazione comunale di Olbia col compito di condurre rapidamente le indagini necessarie e formulare un parere tecnico attendibile che sarà sottoposto all'esame del Consiglio regionale; decide, per gli aspetti sociali, economici e politici che presenta il problema, di nominare una Commissione speciale del Consiglio regionale col compito di riferire al Consiglio su questi aspetti della questione».

PRESIDENTE. Ritengo che sia possibile concordare un unico ordine del giorno che possa essere approvato all'unanimità. Tolgo perciò la seduta, per consentire ai presentatori degli ordini del giorno di esaminare questa possibilità.

I lavori del Consiglio riprenderanno questo pomeriggio alle ore 18.

La seduta è tolta alle ore 12 e 40.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1955