

CCCLI SEDUTA

MERCOLEDÌ 3 OTTOBRE 1956

Presidenza del Vicepresidente ASQUER

INDICE

Relazione della Commissione speciale per La Maddalena (Discussione):

	Pag.
FILIGHEDDU, relatore	6409-6420-6421
FRAU	6415
MANCA	6418
DERIU, Assessore al lavoro e artigianato	6419-6420

La seduta è aperta alle ore 18 e 10.

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

Discussione sulla relazione della Commissione speciale per La Maddalena.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sulla relazione della Commissione speciale per il problema di La Maddalena.

L'onorevole Filigheddu, relatore, ha facoltà di parlare.

FILIGHEDDU (D.C.), relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la relazione scritta ha ampiamente ed esaurientemente esaminato tutti gli aspetti del problema. Mi pare perciò opportuno riferirmi ad essa, riassumendone brevemente i punti più importanti.

A nostro avviso, bisogna anzitutto partire da quella che è la situazione economico-sociale di La Maddalena, situazione tutta particolare, che in Sardegna trova riscontro solamente, anche se in

proporzioni più ridotte, in quella di Carbonia. Nei riguardi dell'occupazione operaia si nota uno stato di cristallizzazione, per cui coloro che sono già occupati non hanno timore di perdere il lavoro, mentre i disoccupati hanno scarse prospettive e sono costretti ad emigrare. Un fenomeno del genere si verifica anche a Carbonia, dove unico datore di lavoro è la Carbonifera, perno di tutte le attività, di tutta la vita economica del luogo.

Per la Commissione si trattava di considerare quali possibilità e mezzi vi fossero per sbloccare la situazione e si recò, a suo tempo, a La Maddalena; sentì il Consiglio comunale; sentì tutte le principali autorità qualificate che avevano studiato il problema e, soprattutto, il Presidente della Commissione speciale dell'Amministrazione provinciale di Sassari. Le richieste che vennero fatte sono riportate nella prima pagina della relazione e sono: cantiere navale di costruzione; navi traghetto per il percorso La Maddalena - Palau - Santa Teresa - Bonifacio; diga-ponte; congiungimento La Maddalena - Santo Stefano - Palau; potenziamento del turismo e strade di circonvallazione; provvidenze in favore dell'industria della pesca e di quella del granito; scuola allievi operai cantiere; zona franca; bacino idrico suppletivo; bacino di carenaggio; centro di assistenza per i pescatori subacquei; case popolari.

La Commissione, esaminate attentamente tutte queste possibilità d'iniziativa, ritenne di dover proporre qualche cosa di più concreto e si

orientò particolarmente per il settore delle comunicazioni: la diga-ponte e le navi traghetto; per il settore del turismo: la sistemazione stradale nelle due isole di La Maddalena e di Caprera, il rimboschimento, la sistemazione della zona dove è situato il «Villaggio Magico», l'attuazione della scuola di pesca subacquea; per quanto riguarda i problemi generali: il miglioramento dei vari servizi pubblici, e in particolare i servizi telefonici ed igienico-sanitari, l'istituzione di una zona franca o, comunque, la concessione di franchigia doganale; per il settore industriale: il cantiere per costruzioni navali con annesso bacino di carenaggio, l'industria del granito e l'industria peschereccia.

Esaminiamo prima il settore delle comunicazioni. La cosa che più appare evidente a chi si occupa del problema di La Maddalena, è il suo isolamento poichè i mezzi di comunicazione che oggi la uniscono all'Isola madre sono del tutto insufficienti. Come tutti sanno, vi è un servizio convenzionato gestito dalla Tirrenia che era di appena due corse giornaliere, e che ultimamente — in seguito alle proteste generali — è stato portato a tre corse. In caso di necessità bisogna ricorrere a mezzi privati che, purtroppo, non sono adatti alle condizioni climatiche della zona, che è molto battuta dai venti ed è bagnata da un mare percorso da correnti che provengono dal golfo del Leone e, dopo aver attraversato le Bocche di Bonifacio, diventano particolarmente impetuose.

Per darvi una idea dello stato d'animo della popolazione, ritengo opportuno leggere parte di una lettera — ricevuta proprio ieri l'altro — di un commerciante che io non conosco personalmente, un certo Sabattini. La lettera, fra l'altro, dice: «L'iniziativa per la tanto discussa diga-ponte, sembra si sia ora arenata, mentre dovrebbe essere giudicata una fonte per l'economia, il progresso sociale, la vita e il benessere delle due sponde. Ma, in attesa del grande lavoro, bisogna istituire un adeguato traghetto, eliminando il disonorevole, antiquato, antieconomico attuale servizio, che umilia La Maddalena, la Sardegna e tutti i suoi amministratori e i suoi dirigenti».

Le possibilità che si sono intravviste per ri-

solvere questo problema sono due: una è veramente una soluzione radicale che permetterebbe di congiungere l'isola di La Maddalena, o attraverso l'isola di Santo Stefano per poi congiungerla a Palau, oppure dall'altro versante attraverso la Punta Sardegna.

Del problema si è occupato in modo particolare e con vera passione il dottor Chirico, residente a La Maddalena, il quale ha riesumato il vecchio progetto del Genio Marina, ne ha scritto sulla stampa, ne ha parlato in vari interventi in occasione di riunioni e l'ha, infine, illustrato alla Commissione in termini precisi e dettagliati. Il dottor Chirico parte dal presupposto che le spese sostenute oggi dallo Stato a vari titoli, per assicurare il collegamento tra La Maddalena e la Sardegna, sono tali — purtroppo la Commissione non si è potuta documentare su questo per mancanza di molti dati — che l'operazione sarebbe giustificata anche finanziariamente. Ma — ripeto — i dati mancano: la Tirrenia, ad esempio, non vuol far conoscere qual'è l'incidenza della integrazione che essa riceve dallo Stato per il servizio espletato. Si parla di 8-9 milioni mensili, quindi circa 100 milioni l'anno! Se si aggiungono, poi, tutte le spese che sostiene la Marina militare (per minime esigenze talvolta si adoperano lance a motore o addirittura rimorchiatori) le cifre, naturalmente, aumentano di diversi milioni.

Si affrontano spese per assicurare la efficienza dell'elettrodotta: si tratta di cavi marini di rilevante costo da rinnovare periodicamente. Tutto sommato, se le spese indicate dal dottor Chirico e da chi ha accettato la sua tesi fossero dimostrate, vi sarebbe la possibilità di un ammortamento della spesa per la costruzione dell'opera in un numero di anni tale da renderla economica rispetto alle esigenze attuali.

Indubbiamente si frappongono difficoltà considerevoli all'accoglimento di questa richiesta perchè la spesa — secondo quanto mi diceva l'ingegnere capo del Genio Civile per le opere marittime — non sarebbe inferiore ai 4 miliardi, contrariamente a quanto ritiene il dottor Chirico, che ritiene sufficiente una cifra assai inferiore; ma la difficoltà maggiore, quasi insormontabile, è rappresentata dalla opposizione si-

cura — non palese perchè la soluzione del problema non è stata posta ancora in termini concreti — della Marina militare, cui interessa la libera navigazione in quel tratto di mare e ritiene dannoso dividere in due parti il bacino della base navale, come avverrebbe con la costruzione della diga-ponte.

L'altra soluzione, che certo favorirebbe molto le comunicazioni, è quella delle navi traghetto, secondo le conclusioni dello studio fatto unitamente a quello sulla linea Olbia - Civitavecchia dall'Assessorato dei trasporti. La soluzione delle navi traghetto è da accettare anche come soluzione provvisoria perchè la diga-ponte fra progettazione, appalto, pratiche amministrative ed esecuzione materiale richiederebbe moltissimo tempo.

Le navi traghetto — non intendo dilungarmi su questo progetto esaurientemente illustrato nello studio dell'ingegner Parducci allegato alla relazione — offrono soprattutto dei vantaggi per il traffico delle merci e quello automobilistico. L'ingegner Parducci fa notare che, mentre sulla linea Olbia-Civitavecchia un traffico d'una certa importanza esiste — si tratta solo di migliorarlo —, sulla Palau-La Maddalena bisogna praticamente crearlo *ex novo*. Soprattutto si avrebbe la massima riduzione possibile delle spese di trasporto oggi veramente considerevoli. Basta considerare che per le merci — al momento del caricamento a Palau e dello scarico a La Maddalena e viceversa — si devono pagare somme rilevanti e, purtroppo, a queste si aggiungono altri pagamenti. E' chiaro che una diminuzione del costo delle merci influirebbe in modo decisivo sullo sviluppo economico della città.

Per amore della verità dobbiamo dire che l'onorevole Frau ha manifestato qualche perplessità sulle navi traghetto, in quanto verrebbe danneggiata la categoria dei trasporti privati, ma tutti gli altri componenti della Commissione, pur ammettendo che i privati trasportatori avrebbero subito delle perdite, hanno giustamente replicato che il passaggio ad una fase più evoluta nell'espletamento di un servizio deve, necessariamente, sacrificare chi il servizio conduce con mezzi superati, e che non si può nè si

deve posporre l'interesse d'una collettività a quello di pochi.

Nel turismo si sono ravvisate le maggiori possibilità per lo sviluppo di La Maddalena, che ha particolari motivi di richiamo, e, fra di essi, soprattutto, le bellezze naturali. Nella vicina Caprera sorge la tomba di Garibaldi, suggestiva meta anche per numerosi turisti non sardi. E quanti, or non più giovani, ritornano nei luoghi che conobbero durante il loro servizio nella Marina, per rivivere tempi che nel ricordo son diventati felici? Oggi — con la instaurazione della carta di frontiera con la Corsica e con l'attuazione del servizio di traghetto tra Santa Teresa e Bonifacio — si è reso possibile un flusso turistico considerevole tra le due Isole, e molti turisti che vanno in Corsica dal Continente europeo si recano a La Maddalena, che è la più vicina località della Sardegna e si presta ad una visita anche breve. Una riprova di quanto affermiamo è data dalla istituzione, che ormai dura da due stagioni, del Villaggio Magico di una compagnia turistica francese, la quale organizza a turni quindicinali gruppi di circa 500 persone.

Soggiungiamo che è tanto incrementato il turismo a La Maddalena che questa estate si è avuto — come mi hanno assicurato — un afflusso di circa 4.000 turisti, in buona parte stranieri.

Cosa si potrebbe fare per incrementare questo settore? Innanzitutto bisognerebbe migliorare i servizi generali: assicurare l'acqua che, come in tante località della Sardegna, è purtroppo insufficiente, migliorare i trasporti — come ho già detto —, il servizio telefonico, eccetera. Altro aspetto collegato allo sviluppo del turismo è quello della sistemazione delle strade, non escluse quelle dell'Isola madre che permettono l'accesso ai punti d'imbarco per La Maddalena. Basta considerare lo stato deplorabile delle strade Olbia - Palau e Tempio - Palau, per rendersi conto di quanto sia necessario affrontare e risolvere questo problema.

Un cenno alla situazione forestale. Il Corpo delle foreste ha già dato prova di quanto si possa realizzare procedendo al rimboschimento almeno parziale: a Caprera, infatti, sorgono già

pinete che sono veramente belle. Si tratterebbe di fare lo stesso per l'isola di La Maddalena quasi completamente priva di boschi.

Un altro punto da esaminare è quello dello sviluppo alberghiero. Bisogna dire che, in rapporto ad altre località della Sardegna, La Maddalena, mentre sino a due anni fa era priva di qualsiasi possibilità ricettiva, oggi ha una discreta organizzazione, perchè è stato costruito dall'E.S.I.T. un albergo, cui se n'è aggiunto per iniziativa privata un secondo di maggiore importanza; mentre altri alberghi — sempre per iniziativa privata — saranno costruiti.

Bisogna favorire, incoraggiare questa attività e nel contempo sarebbe utilissimo dare dei contributi alle famiglie disposte ad offrire camere in affitto durante il periodo di punta, la cosiddetta stagione alta, quella estiva. I contributi servirebbero a dotare gli alloggi del *comfort*, del decoro necessari che condizionano il turismo moderno. Anche nel resto della Sardegna molti privati — come avviene in tante località dell'Italia e dell'Estero — potrebbero, in determinati periodi, accogliere quei turisti che, altrimenti, non troverebbero ricetto. Non è possibile, nelle attuali condizioni, costruire alberghi ovunque vi sia la possibilità di sviluppare il turismo.

Un'altra iniziativa, la cui realizzazione sarebbe utilissima, è quella dell'istituzione di un centro per l'istruzione e l'assistenza ai pescatori subacquei. Un'opera del genere richiederebbe una spesa minima, inferiore a dieci milioni di lire, e ritengo che la Regione vorrà favorirla.

Le Autorità di La Maddalena, e specialmente la Commissione provinciale, avevano avanzato delle proposte per iniziative minori come manifestazioni folcloristiche, istituzione di un centro di studi garibaldini, ripopolamento della selvaggina a Caprera, eccetera; queste iniziative non meritano, a nostro giudizio, una particolare attenzione, perchè, quando lo sviluppo del turismo avrà raggiunto una determinata ampiezza, si imporranno da sè, e non dovranno essere certo nè lo Stato nè l'Amministrazione regionale a finanziarle al cento per cento.

Connesse allo sviluppo del turismo sono la

zona franca e le agevolazioni fiscali in genere. Tutti voi sapete che lo Statuto all'articolo 12 prevede non zone franche, ma punti franchi. Ora, la istituzione di un punto franco assolutamente non avrebbe giustificazione economica a La Maddalena, perchè il punto franco presuppone un retroterra ricco sotto tutti i punti di vista, popolato, con molte industrie e fiorenti commerci. Diversa sarebbe la zona franca, così come venne istituita, nell'anteguerra, a Fiume e a Zara. Però noi oggi non abbiamo dei precedenti legislativi, mentre abbiamo dei precedenti di zone assoggettate a particolare regime fiscale e doganale, e sono la Valle d'Aosta e la zona di Gorizia, dove per agevolare lo sviluppo dell'industria, del commercio, del turismo e soprattutto dell'artigianato, alcune materie prime fondamentali vengono importate in una misura determinata rapportata alla popolazione.

Il punto franco e la zona franca sono — ripeto — da scartare: per il primo mancano le essenziali condizioni economiche, mentre per la seconda non esistono precedenti legislativi; ma l'Amministrazione regionale potrebbe seriamente considerare l'eventualità di richiedere al Governo centrale l'istituzione di una zona assoggettata a particolare regime doganale. E qui non va sottaciuto il problema del regime portuale doganale al quale ho già fatto cenno. Se noi sardi in genere lamentiamo l'enorme gravame che subisce la nostra economia per il carico e lo scarico nei porti della Sardegna e della Penisola, dobbiamo considerare quanto maggiormente sia danneggiata La Maddalena, perchè sulle merci che importa deve pagare per ulteriori operazioni di sbarco ed imbarco.

Passando al settore industriale, merita particolare attenzione l'industria cantieristica. Tutti sanno che il centro principale di vita di La Maddalena è costituito dall'Arsenale militare. Fino all'immediato dopoguerra questo stabilimento occupava oltre 800 unità, che oggi si sono ridotte a circa 500. Vi sono stati momenti di vera trepidazione per la cittadinanza, che ogni anno subiva il danno economico e sociale del licenziamento di operai e di impiegati di cui una parte rilevante rimaneva disoccupata.

D'altra parte, l'Amministrazione militare non nascondeva il suo proposito di procedere gradualmente alla eliminazione dell'Arsenale, tanto è vero che offrì in più di una circostanza anche ad aziende private tutto il complesso.

Oggi la situazione è radicalmente mutata; la Marina militare ha ora un particolare interesse per lo stabilimento e non si procederà più alla smobilitazione, ma, eventualmente, ad un potenziamento. Sono assicurazioni che ha dato formalmente il Ministro alla difesa, onorevole Taviani, al Consiglio comunale di La Maddalena, e sulle quali la cittadinanza può senz'altro fare affidamento. Prossimamente verrà riaperta la scuola allievi operai che, almeno nel passato, formò maestranze altamente qualificate che costituivano e che costituiscono il vanto di La Maddalena.

Ma nel settore industriale vi è qualche cosa di meglio: la compagnia privata del comandante Balzano, nativo di La Maddalena e residente a Genova, ha costituito con un gruppo di altri finanziatori la società Marisarda, per costruire un cantiere, le cui caratteristiche sono indicate alla pagina 14 della relazione; questo cantiere potrebbe dar lavoro a circa 100 unità lavorative. Ora, se a questo si aggiungesse il cosiddetto «moltiplicatore economico», vi sarebbero prospettive veramente soddisfacenti per l'avvenire di La Maddalena. Purtroppo per la costruzione del cantiere molte difficoltà di ordine burocratico sono fraposte dalla Marina militare, la quale, in un primo tempo, era disposta a cedere determinati terreni e oggi, invece, avanza delle riserve; ma io spero che l'intervento del Presidente della Regione e di autorevoli parlamentari varrà a superare ogni ostacolo. D'altra parte, i promotori della iniziativa hanno indicato diverse zone dove sarebbero disposti a far sorgere il cantiere, che dovrebbe essere connesso con un piccolo bacino di carenaggio.

Per quanto riguarda il settore della pesca, è da rilevare per prima cosa che a La Maddalena sono state rilasciate 175 licenze di pesca, mentre le barche immatricolate sono 150: questo dimostra che esiste una crisi in atto e per cause molteplici. Anzitutto gli eventi bellici, le cui

conseguenze si sono protratte fino al 1950, perchè il mare di La Maddalena per ragioni di sicurezza militare fu minato e la navigazione ne rimase necessariamente impedita. A questo si aggiunge la chiamata sotto le armi di alcune classi e la loro trattenuta per vari anni per il dragaggio delle mine: vennero così a mancare le giovani leve del lavoro.

D'altra parte, la vita del pescatore oggi è così difficile che son pochi i giovani che si sentono invogliati ad iniziare una attività che costituiva, invece, la fonte sicura di vita per i loro genitori, mentre lo scarso spirito associativo aggrava la situazione: ci sono stati alcuni tentativi di costituire cooperative, e questi tentativi hanno dato scarsi risultati. Una sola cooperativa è stata costituita e con appena 14 pescatori, mentre — come ho detto prima — il numero delle licenze è di 175. Le condizioni generali atmosferiche della zona costituiscono, inoltre, un fattore negativo per i venti impetuosissimi che creano l'esigenza di natanti adatti e impediscono la pesca più redditizia, che è quella esercitata al largo delle coste.

Sono state avanzate varie proposte per cercare di rimediare a questo stato di crisi: anzitutto il rinnovamento dei mezzi nautici esistenti. Al riguardo dobbiamo ricordare che il consigliere provinciale Demuro e operatori economici locali hanno fatto presente alla Commissione la lentezza con cui la Regione istituisce e porta a soluzione le pratiche dei pescatori per ottenere mutui e sussidi: rivolgiamo a chi di competenza la preghiera di far di tutto per eliminare questo inconveniente.

Ritornando a quanto ho già detto per la cooperativizzazione, è necessario che gli interessati dimostrino maggiore iniziativa perchè le cooperative non si possano costituire d'imperio, e l'Amministrazione regionale o le associazioni cooperative nazionali non possano fare che opera di persuasione.

Per i locali con frigorifero per la lavorazione e la preparazione del pesce riteniamo più utile, nell'ipotesi che si costituiscano numerose cooperative, anzichè costruire dei singoli stabilimenti per singole cooperative, costruire un unico stabilimento, una specie di mercato genera-

le dove tutti i pescatori, associati o no, possano conferire il proprio pescato, il quale verrebbe conservato in attesa di poter essere esportato.

Non vediamo, invece, molte possibilità per la proposta di impiantare uno stabilimento per l'inscatolamento del pesce, perchè, essendo il pescato di La Maddalena piuttosto pregiato, non vi è convenienza a conservarlo: è molto più vantaggioso venderlo subito sui mercati. Sarebbe opportuna, anzi necessaria, la costruzione o l'acquisto di un natante in grado di raggiungere con la necessaria celerità i porti della Penisola e soprattutto quelli di Livorno e di Genova, dove i prodotti ittici di La Maddalena sono molto richiesti.

Un'attività che nel passato ha costituito il fulcro della vita economica maddalenina è l'industria dell'estrazione e della lavorazione del granito, che dava lavoro a oltre 600 operai. Non è il caso di insistere sui precedenti storici, perchè il tempo corre veloce e, d'altra parte, essi sono chiaramente indicati nella relazione scritta della Commissione speciale e, soprattutto, in quella della Commissione provinciale.

E' sorprendente come questa iniziativa, un tempo così florida, oggi sia ridotta quasi a zero, ad un'attività artigianale. Le cause della crisi sono il progresso tecnico e l'adozione di nuovi materiali più economici soprattutto per impieghi di massa come la pavimentazione stradale, le opere portuali, eccetera. Per la pavimentazione stradale indubbiamente oggi è molto più vantaggioso l'impiego di conglomerati bituminosi che, fra l'altro, rispondono meglio all'esigenza del traffico. Infine l'estrazione del granito maddalenino subisce la concorrenza del granito dell'Elba, perchè, a differenza del passato, le ditte costruttrici non hanno esigenze anche per la qualità: non pretendono più il granito proveniente da La Maddalena, il quale è forse il più pregiato del mondo per le caratteristiche di durezza e di qualità.

Quali sono le possibilità di risolvere questa crisi? Una relazione presentata alla Cassa per il Mezzogiorno dalla Camera di Commercio e dall'allora Banco di Sardegna, attualmente C.I.S., conclude che le prospettive sono assoluta-

mente negative e che si deve senz'altro abbandonare ogni speranza di ripresa per questa industria.

Il consigliere Manca — relatore in seno alla Commissione — si è dimostrato, invece, piuttosto ottimista, ma ha condizionato la risoluzione della crisi ad un rinnovo degli impianti, ad una gestione cooperativistica ed al riesame dei costi di trasporto.

La Commissione provinciale ha avanzato una richiesta che non può essere assolutamente accettata: nientedimeno che l'imposizione da parte dell'Amministrazione regionale, in sede di stipula di capitolati di appalto, dell'impiego del granito di La Maddalena per edifici pubblici, per opere architettoniche e, soprattutto, per le opere stradali. A parte il costo delle opere in sè, perchè trasportare il granito da La Maddalena in tante altre località della Sardegna che, purtroppo, sono ricche solo di granito? Trasportare il granito da La Maddalena a Tempio o, addirittura, a Villasimius, a Teulada sarebbe una cosa assurda senza giustificazione alcuna.

Tuttavia qualche cosa anche in questo settore si può ottenere con l'intelligente applicazione, soprattutto, della legge regionale numero 22 del 1953. E l'esempio ce lo ha fornito l'impresa Schiappacasse, che ha le sue vecchie cave di Villamarina nell'isola di Santo Stefano e dà oggi lavoro a circa 70 operai.

Meritevole di considerazione è anche la proposta del signor Pasqualino Serra di La Maddalena per l'allestimento di un padiglione di granito nelle principali fiere e mostre che si tengono in Italia e anche all'estero, padiglione che ovviamente dovrebbe essere curato dalla Regione, la quale, d'altra parte, ha un organismo apposito al riguardo, alle dipendenze dell'Assessorato dell'industria. E' un'iniziativa, questa, che si potrebbe curare e che potrebbe dare dei frutti insperati.

L'Amministrazione regionale, che è la più competente in materia, dovrebbe, inoltre, agire presso il competente Ministero della Marina mercantile per la riduzione degli oneri portuali perchè è assurdo che, mentre il nolo può costare 1200-1300 lire per tonnellata, il solo scarico costi il doppio.

II LEGISLATURA

CCCLI SEDUTA

3 OTTOBRE 1956

E così, a grandi linee, abbiamo illustrato i problemi principali e le possibili soluzioni, che solleveranno La Maddalena dall'attuale stato di mortificazione economica e sociale.

Bisogna, in primo luogo, togliere la cittadina dal suo isolamento con navi traghetto che rendano il traffico per i passeggeri e per le merci più facile ed economico. Si deve, in secondo luogo, dare impulso al turismo, che ha delle possibilità di sviluppo veramente eccezionali, con alcune sistemazioni ambientali, strade, soprattutto, e rimboschimento, e richiedere ai competenti organi statali la costituzione delle isole in zona franca. E' necessario, infine, promuovere alcune attività produttive e dar loro incentivo: cantieri, pesca, lavorazione del granito, per le quali esistono condizioni particolarmente favorevoli.

Le provvidenze per iniziative del genere ricadono nella competenza e responsabilità dello Stato e più spesso della Regione. In ogni caso, non sono di portata tale da comportare un onere finanziario troppo grave — e il discorso vale soprattutto per la Regione — troppo impegnativo in rapporto ai vantaggi e al benessere che ne deriverebbe alla popolazione maddalenina e, di conseguenza, a tutta la Sardegna. Non si tratta solo di solidarietà, ma anche di giustizia distributiva.

Non si deve dimenticare che il Comune di La Maddalena è forse quello che, nel bilancio del dare ed avere con l'Amministrazione regionale, presenta il saldo meno attivo. Tutti i Comuni, in genere, sono dei beneficiari della Regione: le erogazioni ricevute superano di gran lunga le contribuzioni conferite al bilancio regionale per imposte e tasse.

Per i soli generi di monopolio l'apporto di La Maddalena alla Regione è di oltre 90 milioni di lire annue. Sommando tutti gli investimenti effettuati dall'Amministrazione regionale, siano essi a fondo perduto (come lavori pubblici, cantieri di lavoro, sussidi), siano finanziamenti rimborsabili come mutui per attività industriali, pescherecce ed artigiane, si è lontani dal pareggiare le entrate riscosse a quel solo titolo da La Maddalena. Si considera al riguardo che La Maddalena non beneficia affatto

di quello che è uno dei principali capitoli di spesa del nostro bilancio regionale per il settore dell'agricoltura. Questo è un motivo che dovrebbe indurre a delle considerazioni e a delle determinazioni favorevoli alle richieste che vengono presentate. Dietro questa precisazione non pare quindi fuor di luogo la richiesta per un intervento finanziario che porti a soluzione, pur in una giusta gradualità, i problemi prospettati.

La costituzione della Commissione speciale per il problema di La Maddalena trovò, a suo tempo, l'unanime e favorevole consenso del Consiglio e ci auguriamo che il suo apprezzamento sovrano sia altrettanto unanime e favorevole per queste nostre proposte e conclusioni. *(Consensi).*

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

FRAU (P.N.M.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non è la prima volta che prendiamo in esame il problema di La Maddalena, poichè quanto è stato detto e si dirà oggi si riallaccia ad una precedente discussione sulla Gallura, discussione durante la quale fu deciso di costituire una Commissione col compito di studiare la situazione di La Maddalena e di prospettare adatte soluzioni. Precisai allora — agli onorevoli presentatori della mozione sulla Gallura — che con la mozione stessa non si davano alla Giunta più poteri di quanti possedeva. Ribadisco oggi uguale tesi: la Giunta, anche senza le proposte avanzate dalla Commissione speciale, anche senza i nostri suggerimenti, ha tutti i mezzi idonei a risolvere, almeno parzialmente, i problemi che riguardano la nostra economia.

Ma, ciononostante, questa discussione sarà di qualche utilità nel ricordare ancora una volta che La Maddalena ha riportato durante e subito dopo la guerra i danni più sensibili, i danni più gravi di qualsiasi altro luogo d'Italia. Ho letto nella relazione della Commissione speciale costituita in seno al Consiglio provinciale di Sassari una frase che veramente mi ha

colpito perchè, pur nella sua brevità, dice una verità sacrosanta. «Mentre [è scritto] altrove si ricostruiva, a La Maddalena era lecito soltanto distruggere».

La relazione della nostra Commissione non ha ricordato ampiamente la situazione di quando La Maddalena veramente era, dicevamo noi galluresi, la perla, la piccola Parigi della Gallura; la Commissione avrebbe dovuto insistere maggiormente sullo stato di La Maddalena prima di questa ultima sfortunata guerra, avrebbe dovuto presentarci questo quadro: La Maddalena piazzaforte militare, con l'Ammiragliato, con un Deposito di artiglieria, con un Reggimento di fanteria, con numerose navi ancorate nel suo bacino, con un mercato dove erano venduti buona parte dei prodotti della Gallura, e fare poi un raffronto tra quello che fu e quello che oggi purtroppo è La Maddalena.

Non vi è assolutamente nessuna possibilità perchè 4-500 giovani abbiano una occupazione, ed è questo il problema base. Secondo me è urgente, inderogabile che la Giunta regionale agisca presso il Governo centrale perchè l'Arsenale di La Maddalena riapra i suoi battenti, occupi nuovamente lo stesso numero di operai di prima della guerra, che ammontavano a 8-900 unità. Oggi sono appena appena 500, ma tutti quelli che, per una ragione o per l'altra, se ne vanno non vengono assolutamente rimpiazzati; e continua la diminuzione dei lavoratori occupati, per cui, così continuando, si potrebbe addirittura giungere alla chiusura totale, anche se il Ministro Taviani promette nell'aula del Consiglio comunale di La Maddalena che a questo non si arriverà, che La Maddalena riconquisterà le posizioni perdute. Noi ce lo auguriamo, ma finora anche queste dichiarazioni sono rimaste solo dichiarazioni.

Alcuni pongono in evidenza un problema molto importante: quello dell'isolamento di La Maddalena, e ne propongono la soluzione con una diga-ponte del costo di circa quattro miliardi. E' questa una cifra che dà da pensare: questa opera può veramente, data la spesa, compensare il sacrificio finanziario che si dovrebbe affrontare?

Ma, procedendo con ordine, dovremmo, a mio avviso, distinguere i problemi che riguardano

La Maddalena in due categorie: quelli che esigono pronta soluzione e quelli il cui studio può essere affrontato con maggior calma e approfondimento.

Il problema più urgente di La Maddalena è l'occupazione di tutti i suoi lavoratori. Da alcuni anni a questa parte assistiamo ad un esodo inesorabile, progressivo: gli abitanti di La Maddalena, invece di aumentare, diminuiscono: questo fenomeno è molto significativo ed è soprattutto causato dall'impossibilità di impiegare le nuove leve del lavoro. Dobbiamo per prima cosa condurre un'azione efficace, massiccia, tendente ad un esito concreto: alla costruzione del bacino di carenaggio di La Maddalena che darebbe nuove ed ampie possibilità.

Altro problema urgente è quello delle comunicazioni, ma, prima di considerare la eventuale della costruzione della diga-ponte, io proporrei alla Giunta di esaminare lo stato in cui si trovano le comunicazioni che fanno capo a Palau, ultimo porto dell'isola di Sardegna. La strada che da Olbia arriva sino a Palau è addirittura impraticabile, e proprio oggi un giornale riporta che la S.C.I.A. minaccia di sospendere il servizio, se non si provvede a rendere possibile il traffico. Il dottor Chirico — di cui parlava poco fa l'onorevole Filigheddu —, proprio il dottor Chirico, in una relazione di studi sui problemi di La Maddalena, ad un certo punto dice: «Altro che pensare a strade panoramiche, altro che strade panoramiche! Basterebbero un centinaio di carri di ghiaia, di pietrisco per le buche, i fossi, che purtroppo sono disseminati quasi in continuità nelle strade dell'isola di La Maddalena e lungo quelle che ad essa conducono».

Un problema di fondo è anche quello di allungare la ferrovia Olbia - Golfaranci con un tratto sino ad Arzachena, e da Arzachena farla proseguire possibilmente fino a Palau: si tratterebbe di poco più di 25 chilometri e sarebbe, questa, una soluzione utilissima.

Per quanto riguarda le navi traghetto, dirò subito che nella relazione alcune mie dichiarazioni non sono state riportate molto chiaramente, e l'onorevole Consiglio mi scuserà se dovrò fare ora delle precisazioni.

In Commissione ho esternato la mia preoccupazione per la situazione in cui sarebbero venuti a trovarsi tutti coloro, che da anni, accudiscono in un modo o nell'altro — comunque con rilevanti fatiche e con pericolo sempre — al trasporto delle merci e delle persone da Palau a La Maddalena, qualora venisse istituita la linea delle navi traghetto. Io mi preoccupavo e mi preoccupavo della situazione di costoro, e ritengo che sia doveroso pensare anche a questo problema sociale, prima di istituire le corse con le navi traghetto: non intendevo nè intendo certo oppormi al miglioramento delle condizioni delle comunicazioni fra La Maddalena e l'Isola madre.

Per quanto riguarda il turismo si deve riconoscere che la Regione Sarda ha costruito un albergo, un bellissimo albergo, anzi due alberghi e v'è necessità di costruirne almeno un altro per il periodo estivo-autunnale e primaverile. Spero che la Giunta comprenderà questa esigenza, se vuole veramente che il turismo abbia uno sviluppo rilevante a La Maddalena. Potenziare il Villaggio Magico, sta bene; ma è un'azione marginale: i problemi di fondo che rimangono sono quelli che ho presentato.

Problema importantissimo è quello della diga-ponte, ma — ripeto — ci si sente tremar le vene di fronte alla spesa di circa quattro miliardi; la sua realizzazione potrebbe essere affrontata in vari anni; ma — come diceva l'onorevole Presidente della Giunta — bisogna essere realistici.

Diro qualche cosa sul granito di La Maddalena che è veramente pregiato. Ne ho qui con me dei campioni, piccole piastrelle di vario colore, persino nere, bellissime, di una durezza eccezionale e di eccezionale resistenza: credo che possano, senza rompersi, sopportare 2.500 chili ogni due centimetri cubi. Io proporrei di esaminare la possibilità di sfruttare questo granito — lasciamo perdere la pavimentazione delle strade perchè è antieconomica —, fabbricando delle piastrelle. Io ne ho visto a Milano: me le mostrò un industriale, che me ne regalò qualche campione, che potrei presentare alla Giunta.

Il granito combatte l'umidità, ha una resistenza infinitamente superiore al marmo e —

almeno per il suo uso in Sardegna e nel resto d'Italia — il trasporto non inciderebbe in maniera sensibile. Anche questo è un problema al quale la Giunta dovrebbe pensare.

Per la zona franca o il punto, sarei del parere — come diceva poc'anzi l'onorevole collega che mi ha preceduto — di soprassedere perchè lo stato dell'economia di La Maddalena non ne consente, per ora, l'istituzione. Piuttosto ci deve preoccupare un fatto importantissimo: il prodotto che giunge a La Maddalena paga, se proviene dal Continente, quattro volte — per due imbarchi e due sbarchi — e la spesa incide enormemente sul prezzo del prodotto stesso. Bisogna trovare la soluzione di questo problema, perchè, altrimenti, fra tanta miseria, fra tanta disoccupazione, con merci che raggiungono prezzi addirittura proibitivi, è possibile continuare così per la popolazione di La Maddalena?

Altra preghiera che io faccio alla Giunta è quella — lo raccomando all'onorevole Brotzu, cui do atto della sensibilità dimostrata con gli altri componenti della Giunta per la Gallura — di sollecitare chi di competenza per riaprire la scuola allievi operai nell'Arsenale di La Maddalena, dove venivano preparati tanti operai specializzati che venivano, poi, impiegati in tutta la Sardegna e, in buona parte, anche fuori. Questa scuola, che era forse la più utile istituzione di La Maddalena e dava possibilità concrete di trovare lavoro, non è stata più riaperta. La sua riapertura potrà determinare in buona misura la rinascita, il risveglio economico di La Maddalena.

I problemi da risolvere non mancano per La Maddalena, e quello che noi raccomandiamo da questo settore è che — a coronamento dei lavori della Commissione speciale, a conclusione delle osservazioni, degli studi fatti — la Giunta regionale dimostri di sapere apprezzare le nostre indicazioni, i nostri suggerimenti, e sappia veramente prendere a cuore, difendere — ma difendere veramente, non soltanto a parole — le soluzioni che noi proponiamo.

Non si deludano i maddalenini e i galluresi — la rinascita di La Maddalena significa anche la rinascita di tutta la Gallura —, non si

deludano le aspettative, le ansie di quelle genti non rimangano ignorate!

Dal 1943 in poi La Maddalena ha subito il più pesante fardello che il *diktal* degli alleati ci impose: La Maddalena è la maggior vittima di questa guerra, e questo Consesso e la Giunta regionale devono rimediare ai torti fatti ingiustamente ad una popolazione che ha dato alla Sardegna e all'Italia eroi ed artisti. (*Consensi*).

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

MANCA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, crediamo sia utile prima di tutto affrontare il vivo della discussione, ricordare le condizioni difficoltose nelle quali la Commissione consiliare ha lavorato per la limitatezza degli studi esistenti. E' vero che c'è stato un largo dibattito attorno ai problemi di La Maddalena, ma è stato un dibattito di opinioni piuttosto che tecnico e basato su scarso materiale, fatta eccezione per lo studio sulle navi traghetto dell'Assessorato dei trasporti.

L'atteggiamento passivo e l'azione che sin qui è stata condotta dalla Giunta per assolvere ad alcuni compiti elementari e per affrontare alcuni dei problemi più importanti posti in evidenza dal dibattito, che si è sviluppato al momento in cui fu discussa la famosa mozione sulla Gallura, non può essere giustificato. Non è giustificato neanche il recente atteggiamento della Giunta per quanto riguarda questo ultimo scorcio di tempo, questo ultimo anno.

Tutta una serie di problemi di natura marginale, elementare, sono stati completamente trascurati, anche se per il turismo — due alberghi sono stati costruiti ed un campeggio è stato realizzato — si è avuto un certo interessamento. Ma quanto riguarda le strade, i mutui richiesti dai pescatori, l'approvvigionamento idrico, il problema dei telefoni e, infine, tutto ciò che è indispensabile ad un centro come La Maddalena è stato completamente ignorato nel corso dell'anno. Lo sfuggire a certe responsabilità non può essere giustificato dal fatto che esisteva una Commissione che del problema dei La

Maddalena si stava interessando e preoccupando. Queste cose volevamo dire prima di entrare nel merito della questione.

Non intendiamo soffermarci su tutti i problemi da affrontare e risolvere, ma occuparci di due, tre problemi fondamentali da affrontare seriamente e organicamente, poichè la soluzione di essi renderà più facile la soluzione di quelli più semplici e meno gravi. La documentazione raccolta ha la caratteristica di mettere assieme tutta una serie di questioni, senza indicare un centro attorno al quale poter sviluppare il dibattito.

Secondo noi, bisogna partire da una esigenza e da una indagine generale, quando si tratta di affrontare problemi di natura economica e sociale. Viviamo in una zona estremamente depressa: la Sardegna e tutto il Meridione d'Italia. Quale può essere il rimedio adatto? Se teniamo conto che siamo in presenza di alcuni fenomeni estremamente seri, come la disoccupazione, le malattie sociali, l'analfabetismo vero e proprio e quello professionale, eccetera, non vi è altra via d'uscita che lo sviluppo industriale, la possibilità di occupazione permanente e alti salari per elevare il mercato di consumo.

Partendo da questa osservazione generale, dobbiamo di conseguenza richiamare l'attenzione della Giunta e dei consiglieri sui problemi che — sotto questa prospettiva — sono i più importanti. In primo luogo noi dobbiamo insistere affinché a La Maddalena sorga il cantiere navale, e non nelle proporzioni del progetto presentato dalla Navisarda, ma di proporzioni maggiori. Perché? il problema di un cantiere navale a La Maddalena non è un problema solo di La Maddalena, ma riguarda tutta la Sardegna, è di natura regionale. E può essere — dal punto di vista della iniziativa privata e di quanto la iniziativa privata in Sardegna offre — sufficiente il progetto della Navisarda, se intendiamo chiedere l'aiuto dell'Amministrazione regionale sulla costruzione di un cantiere marittimo? Io ritengo che, pur tenendo conto relativo della impostazione già data o inserendosi in questa iniziativa, il problema debba essere affrontato con un intervento più massiccio,

per consentire la possibilità di dar lavoro a 150-200 operai.

L'iniziativa va considerata, nel suo avvenire, nella prospettiva dello sviluppo nei traffici, dello stesso sviluppo di La Maddalena, se si vuole un po' arrestare la emigrazione continua della manodopera qualificata, quando viene a trovarsi senza lavoro, e della manodopera generica permanentemente senza lavoro. E' questo un punto centrale attorno al quale la Giunta dovrebbe sviluppare la sua azione.

Viene dopo in ordine di importanza il problema del bacino di carenaggio. Noi non abbiamo elementi sufficienti per decidere in via definitiva un impegno di azione politica, perchè si realizzi questa iniziativa; bisogna essere obiettivi quando si parla di costruzione del bacino di carenaggio. Mentre il cantiere navale può sorgere in funzione di un interesse regionale e può richiamare l'attenzione del Paese intero, non è così per un bacino di carenaggio che può assurgere ad una certa importanza solo se collegato ad un porto di grande traffico. I porti più importanti si trovano in una posizione di evidente vantaggio e assorbono molte delle possibilità di lavoro che il mercato offre. Ma un bacino di carenaggio a La Maddalena bisogna pur che sorga, oltre che per le linee marittime che passano nei pressi, anche per le navi da guerra. La sua attività — ripeto — non potrebbe giungere allo sviluppo di altri bacini della Penisola e della Sicilia, ma si potrebbe assicurare il lavoro ad almeno 200 operai, e tutta la Sardegna ne ritrarrebbe sensibili vantaggi.

Vi è poi l'industria del granito, di cui molto si è parlato qui e sulla quale noi insistiamo. Ho avuto occasione recentemente di parlare con un esperto di questa attività: egli si è espresso molto chiaramente ed ha affermato che un rinnovo degli impianti e una revisione delle tariffe riguardanti i trasporti e i trasbordi consentirebbe sicuramente l'esportazione del granito nella Penisola. Ed anche oggi, nonostante le numerose difficoltà, il Politecnico di Torino e un altro grande edificio — credo il Palazzo di Giustizia di Livorno — è stato costruito con il granito di La Maddalena.

Con la trasformazione degli impianti si po-

trebbe lavorare il granito sul posto per la produzione di materiale pregiato per opere d'arte. Sono queste le iniziative per le quali è indispensabile l'interessamento del Consiglio e della Giunta.

Per l'industria della pesca abbiamo una più vasta e precisa documentazione. Secondo noi, è necessario attrezzare i pescatori di La Maddalena, riuniti in cooperative, per la pesca meccanica in alto mare e, contemporaneamente, impiantare stabilimenti frigoriferi per la conservazione del prodotto. Non è utile, o è di scarsa utilità, sovvenzionare chi esercita la piccola pesca con piccoli natanti. D'altro canto, è inutile parlare di industria conserviera e di esportazione, se agli stabilimenti non affluisce in quantità adeguata ed in modo continuo il pescato.

Il problema della pesca è un problema regionale; perchè se dovessimo estendere l'indagine ad altri centri pescherecci, ad esempio a Castelsardo, dove addirittura non è difficile soltanto pescare, ma riuscire a salvare la barca se si leva un po' di vento. Dovete sapere che a Castelsardo una barca ...

DERIU (D.C.), *Assessore al lavoro e artigianato*. Il porto è ormai appaltato.

MANCA (P.C.I.). Dal 1953 c'era il cartello, poi il cartello è stato tolto. Comunque, la notizia ci fa piacere.

Ad Alghero esiste un mare pescosissimo, ed anche ad Alghero il problema più importante è quello della conservazione del pesce.

DERIU (D.C.), *Assessore al lavoro e artigianato*. I tecnici affermano che il mare di Alghero non è pescoso.

MANCA (P.C.I.). Ma è tutto pescoso, il mare di Sardegna!

DERIU (D.C.), *Assessore al lavoro e artigianato*. Purtroppo affermano il contrario.

MANCA (P.C.I.). E' tutto pescoso il mare della Sardegna, specie quello del nord, perchè

II LEGISLATURA

CCCLI SEDUTA

3 OTTOBRE 1956

al nord confiniamo con un mare dove la pesca è poco esercitata ...

DERIU (D.C.), *Assessore al lavoro e artigianato*. Non si pesca per nulla?

MANCA (P.C.I.). No, i Corsi fanno altri mestieri: a lavorare sul mare ci vanno poco. Esercitano altri mestieri.

Comunque, questo problema va affrontato anche sotto l'aspetto della pesca meccanica e d'alto mare soprattutto per quanto riguarda la zona di Alghero e altre zone della costa orientale della Sardegna.

I quattro punti esaminati, secondo noi, possono costituire il centro di una attività che può veramente assicurare a La Maddalena un avvenire. Le altre questioni sono questioni di dettaglio, di secondaria importanza. Non abbiamo nessuna intenzione di polemizzare con il collega Filigheddu, ma quando, constatata una grave depressione economica, si indica come rimedio il finanziamento di determinate famiglie per trasformare i loro alloggi in piccole pensioncine, c'è da pensare che il problema di La Maddalena non venga affrontato seriamente ...

FILIGHEDDU (D.C.), *relatore*. A Montecatini, a Viareggio dove ricorrono a questi provvedimenti, stanno peggio di noi?

MANCA (P.C.I.). Le condizioni ambientali sono ben diverse! Comunque, è una soluzione di ripiego che io francamente non avrei proposto nel modo più assoluto; forse non è neanche una soluzione di ripiego ...

FILIGHEDDU (D.C.), *relatore*. Li alloggiavano addirittura in tende, eppure stanno bene; sono luoghi di villeggiatura.

MANCA (P.C.I.). Caro Filigheddu, quelle persone sono contente, sono soddisfattissime di alloggiare sotto una tenda, anziché andare a ficcarsi in una casa. E' una forma di turismo che si è sviluppata e si va ancora sviluppando ovunque. La Corsica ha molti campeggi, e molte stanze d'albergo vuote. Chi non vuole o non

può spendere si equipaggia di una tenda. Se lo facessimo anche noi, sarebbe tanto di guadagnato. Noi non siamo stati capaci di organizzare campeggi: il campeggio di La Maddalena è stato organizzato da stranieri. Non la Regione, le Province, i Comuni hanno preso iniziative di questo genere!

Per quanto riguarda l'istituzione tra La Maddalena e Palau delle navi traghetto, essa dovrebbe comportare automaticamente, *grosso modo*, la moltiplicazione per tre delle persone che viaggiano. Non si capisce come e perché dovrebbe avvenire questo aumento quando La Maddalena è quella che è, il retroterra è quello che è. Si può parlare del Liscia, dell'eventuale sviluppo della Gallura, ma la stessa possibilità di esportare verso La Maddalena prodotti dell'agricoltura è legata ad una possibilità di assorbimento e, quindi, ad un allargamento del mercato di consumo che può essere dato soltanto dalla occupazione permanente di un forte nucleo di operai, di impiegati, di funzionari, eccetera.

Il problema delle navi traghetto e dei trasporti, è una questione sulla quale occorre meditare a fondo. Secondo i calcoli, mediante le navi traghetto possono transitare, in media, tre autocarri grandi e tre autocarri normali per ogni viaggio. Con dodici viaggi dovrebbero transitare circa 72 mezzi, tra andata e ritorno. A fare che cosa, onorevole Filigheddu?

Il calcolo è fatto espressamente per suffragare una determinata tesi, ma non ha fondamento reale. Questa ipotesi, questa è la più seria ...

FILIGHEDDU (D.C.), *relatore*. Ma è l'unica ipotesi possibile.

MANCA (P.C.I.). Questa è la più seria, perché, onorevole Filigheddu, se estendiamo l'analisi, la indagine ai collegamenti con Santa Teresa e Bonifacio allora la cosa è ben diversa. Lei o chi ha fatto questo lavoro non ha tenuto conto, per esempio, della linea ...

FILIGHEDDU (D.C.), *relatore*. Io non ho la capacità di farlo, l'ha fatto un tecnico di alto valore.

MANCA (P.C.I.). Io non discuto la capacità tecnica di chi ha fatto questo studio; ma non si è tenuto conto, ad esempio, che il traffico tra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio non è un traffico che può essere regolato come quello di Palau-La Maddalena. Nel collegamento fra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio si parte da una terra italiana per raggiungere una terra straniera, per cui si deve tener conto di quanto vi è più in là di Bonifacio, e non vi è nulla.

Come noi possiamo influire — ammesso che si possa influire — sulle condizioni di un altro Paese? Il problema, nel modo con cui è stato impostato, non tiene conto di queste difficoltà obiettive e, comunque, non tiene conto delle condizioni reali della nostra economia, del traffico nel suo complesso.

Altre osservazioni si potrebbero fare di natura generale; ad esempio, si consiglia come mezzo di maggiore economia la nave traghetto, però contemporaneamente si aumenta il prezzo dei biglietti ...

FILIGHEDDU (D.C.), *relatore*. Lei non tiene conto che si è fatto uno studio prettamente economico, perchè la Tirrenia gode di una sovvenzione di 8 milioni al mese.

MANCA (P.C.I.). Sì, ma è proprio sotto il profilo economico che non quadra questo calcolo.

FILIGHEDDU (D.C.), *relatore*. Lo dice lei.

MANCA (P.C.I.). Lei ci dimostri che nel tratto tra Palau e La Maddalena v'è la possibilità di transito — anche fra cinque anni, cioè anche quando il bacino di Liscia sarà nelle condizioni progettate — per 600 viaggiatori al giorno. E' un sogno, 600 viaggiatori al giorno! Non si raggiunge questa cifra neanche nel periodo estivo, e nel periodo estivo il traffico è abbastanza intenso.

Neanche dal punto di vista economico i calcoli rispondono ad una realtà; ma noi pensiamo, e a ragion veduta, che se il centro di La Maddalena dovesse svilupparsi nel modo da noi indicato, allora sì vi sarebbe la possibilità di un aumento del traffico per quanto riguarda i mez-

zi e per quanto riguarda viaggiatori e merci. Oggi come oggi, pur convenendo che la questione della scadenza della concessione per la Tirrenia è una questione da esaminare — secondo noi non è una concessione da rinnovare —, la soluzione che si intende dare non è attuale, e non è aderente alla realtà.

Ci sarebbero alcuni altri problemi sui quali non mi trattengo, su cui non è indispensabile richiamare l'attenzione della Giunta. Anche la diga-ponte non è una soluzione attuale, anche se può essere utile: è piuttosto utile un approfondimento degli studi su questa questione. E' indispensabile che le nostre disponibilità siano destinate ad altri settori. D'altra parte, per quanto riguarda i collegamenti, valgono gli esempi di tutta una serie di centri sardi che, pur saldamente collegati ai Capoluoghi di Provincia, a ricchi retroterra, sono afflitti da forti aliquote di disoccupati. La Giunta, secondo noi, dovrebbe promuovere e sostenere tutte quelle iniziative che possono avvantaggiare e garantire una permanente occupazione operaia mediante uno sviluppo industriale; e per la stessa scuola per operai — della quale ha parlato l'onorevole Filigheddu — è bene non ci si illuda. La migliore scuola operaia è il lavoro, dai corsi usciranno tecnici specializzati e ben vengano questi tecnici, ma — ripetiamo — la migliore scuola operaia di qualificazione è dare lavoro ai giovani, agli operai non appena compiono i 15-16 anni, come apprendisti, come garzoni e così via.

Concludendo riteniamo che la Giunta debba essere impegnata a combattere la disoccupazione, ad elevare il tenore di vita, a frenare la decadenza che La Maddalena subisce da alcuni anni. (*Consensi a sinistra*).

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

La seduta è tolta alle ore 20.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1956