

CLXXXIV SEDUTA

MERCOLEDÌ 10 GIUGNO 1959

Presidenza del Vicepresidente ASQUER

INDICE

Fatto personale:

PORCU RUJU	3537-3538
PIRASTU	3537
PRESIDENTE	3537-3538

Interrogazione (Svolgimento):

DEL RIO, Assessore ai lavori pubblici	3538
COLIA	3539

**Mozione concernente il servizio delle navi traghetto
(Continuazione della discussione):**

NANNI	3539-3553
FRAU	3546
CONTU, Assessore ai trasporti, viabilità e turismo	3549
ASARA	3549
PORCU RUJU	3551
PERNIS	3551
CHERCHI	3552
ZUCCA	3552
COVACIVICH	3552
SOTGIU GIROLAMO	3552-3553
SERRA	3552

La seduta è aperta alle ore 18.

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

Fatto personale.

PRESIDENTE. L'onorevole Porcu Ruju ha domandato di parlare per fatto personale. Ne ha facoltà.

PORCU RUJU (P.M.P.). Onorevole Presidente mi consenta innanzi tutto di ringraziarla per avermi concesso la parola. Il fatto di cui mi occupo non è soltanto personale, ma investe tutto il Consiglio regionale, soprattutto il suo prestigio e la sua serietà, investe addirittura la vita pubblica, sociale di Sardegna...

PIRASTU (P.C.I.). Il fatto personale è sì previsto dal Regolamento, ma che cosa c'entra la vita pubblica e sociale della Sardegna?

PORCU RUJU (P.M.P.). Mi spiace di aver provocato il dissenso dell'onorevole Pirastu, signor Presidente.

Desidero parlare del servizio-stampa, dei comunicati-stampa del Consiglio regionale, così come essi vengono da tempo redatti. Si tratta di un servizio che ritrova nella storia politica italiana precedenti significativi. Fu il fascismo, per la prima volta in Italia, a servirsi delle veline alla Camera e al Senato...

PRESIDENTE. Onorevole Porcu Ruju, venga al fatto personale.

PORCU RUJU (P.M.P.). Onorevole Presidente, era una premessa per arrivare a dir questo: ieri, come sempre, del mio modestissimo intervento — modesto per chi l'ha pronunciato, ma importante per la sostanza, perchè riguardava uno dei centri più grandi e popolosi della

Provincia di Nuoro, Dorgali, con i suoi mille pastori e agricoltori, importante, inoltre, per i fatti che nel passato si verificarono nella zona di Isalle, quando la popolazione si oppose ai decreti di esproprio da parte dell'E.T.F.A.S. e gli agricoltori e i pastori furono costretti a percorrere a piedi anche tre ore di strada, per recarsi nei campi a lavorare o a custodire il proprio gregge — ebbene, del mio intervento la stampa non ha riportato neanche una parola.

Io non so di chi sia la colpa; non voglio attribuirla a chi compila la velina; non voglio indagare se vi siano delle responsabilità, non voglio dir niente sulle capacità di chi è incaricato di compilare i resoconti stampa. Devo solo protestare perchè mi sento offeso come consigliere regionale per il modo con cui io e tanti altri colleghi generalmente dell'opposizione, veniamo trattati dal comunicato-stampa. Prego il Presidente del Consiglio di portare presso chi di dovere la questione perchè venga finalmente esaminata, affrontata e risolta, nell'interesse generale.

PRESIDENTE. Onorevole Porcu Ruju, le faccio osservare che quanto lei ha prospettato non è un fatto personale, ma un'esigenza personale. Avrei compreso una sua richiesta di modifica al verbale; ma noi non possiamo intervenire presso la stampa perchè pubblici o no i nostri interventi. E', questa, una questione che riguarda i giornalisti.

Il Consiglio regionale non emana veline all'uso fascista. Poichè spesso i giornali non davano neppure notizia delle nostre sedute, abbiamo creduto opportuno far redigere per ogni seduta un breve riassunto, che i giornali possono utilizzare come meglio credono. Pertanto, onorevole Porcu Ruju, le sue proteste vanno indirizzate ai giornali.

PORCU RUJU (P.M.P.). Molto è anche dovuto al modo in cui il comunicato-stampa ufficiale viene redatto.

PRESIDENTE. In tutti i modi, onorevole Porcu Ruju, porterò la sua lagnanza al Consiglio di Presidenza, per vedere se è possibile ottenere

maggiore diligenza nel riassumere gli interventi degli onorevoli consiglieri.

Svolgimento di interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interrogazione Colia all'Assessore ai lavori pubblici e all'Assessore ai trasporti, viabilità e turismo. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

« Per conoscere se risponde al vero il fatto che circa 150 professionisti di varie parti dell'Isola, regolarmente incaricati di progettazioni e di direzioni di lavori, siano tuttora in attesa (e dopo che le prestazioni stesse sono avvenute, talora, anche da tre anni) di ottenere il pagamento dei propri onorari. L'interrogante desidera sapere se è vero che ciò si verifica per insufficienza di fondi e perchè l'organo di controllo si è rifiutato di registrare provvedimenti singoli e discriminatori, richiedendo all'Amministrazione regionale un elenco dettagliato degli aventi diritto, in ordine cronologico, onde consentire, con i fondi parzialmente tuttora disponibili, le liquidazioni stesse in base ad un preciso ordine di precedenza. L'interrogante desidera, con l'occasione, conoscere il motivo per cui un fatto del genere abbia potuto verificarsi, in quanto la logica più elementare avrebbe dovuto consigliare di non assumere impegni eccedenti gli stanziamenti annuali ». (282)

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

DEL RIO (D.C.), Assessore ai lavori pubblici. La situazione creatasi negli ultimi anni in merito agli onorari da corrisondersi a professionisti per progettazioni, direzione dei lavori e collaudi eseguiti per conto dell'Amministrazione regionale era indubbiamente tale da destare serie preoccupazioni. Gli stanziamenti annuali avevano, infatti, troppo spesso palesato la loro insufficienza a far fronte alla urgente, inderogabile necessità di attuare programmi già ridotti ai minimi termini sia per numero di opere, sia per entità di finanziamenti.

La incidenza delle somme da devolversi ai professionisti era, pertanto, tale da poter costituire un pregiudizio talvolta addirittura al completamento di un'opera o di un lotto di lavori. Inoltre, spesso si era creata la possibilità che nuove eccezionali disponibilità di somme venissero incamerate dal bilancio regionale, costringendo l'Amministrazione a contare su di esse per risolvere vari problemi creatisi con l'andare degli anni, tra cui non ultimo quello di cui tratta la interrogazione dell'onorevole Colia.

La situazione, tuttavia, raggiunse il suo punto critico durante il decorso esercizio, per cui la Giunta regionale si vide costretta ad affrontare finalmente il problema in tutta la sua interezza, proponendo — come è noto — lo stanziamento, nel bilancio 1959, della somma di lire 150 milioni fra le spese straordinarie. Detto stanziamento, approvato dal Consiglio regionale, comprende tutte le liquidazioni arretrate e la previsione di spesa per il bilancio in corso. La difficile situazione lamentata dall'onorevole interrogante può pertanto considerarsi definitivamente risolta.

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

COLIA (P.S.I.). Ringrazio l'onorevole Assessore per le notizie che or ora mi ha fornito. Ciò non pertanto, io non posso non rilevare come anche questa interrogazione, come tutte le altre, viene portata in Consiglio esattamente a distanza di un anno dalla sua presentazione. Presentata il 17 giugno del 1958, viene svolta il 15 giugno del 1959.

Vorrei ora ricordare all'Assessore quale è sempre stata la nostra posizione, la posizione degli oppositori. Siamo sempre stati contrari agli stanziamenti per pagare inchieste, sopralluoghi, progetti affidati a estranei all'Amministrazione regionale. Sulla base di esperienze concrete, siamo sempre stati dell'avviso che dovrebbero essere i funzionari dell'Assessorato a redigere i progetti onde essere, di questi, direttamente responsabili. Tuttavia, quando presentai la mia interrogazione, oltre 400 professionisti aspettavano da anni di essere pagati per le

loro prestazioni. Criteri elementari di logica avrebbero dovuto suggerire di non prendere impegni eccedenti gli stanziamenti previsti in bilancio, eppure la Giunta, come al solito, è voluta andare al di là.

Il grave è che, ad un certo punto, si è dovuta fare una discriminazione. La Corte dei Conti — secondo notizie in mio possesso — si è addirittura rifiutata di registrare taluni mandati di pagamento ritenendo che con essi si volessero favorire alcune persone. Ed ha fatto bene. Questa, comunque, è acqua passata; ed a noi non rimane che formulare l'augurio, la certezza che l'onorevole Assessore terrà fede al suo impegno; l'augurio è questo: che quanto è accaduto sino ad ora non s'abbia più a verificare, che si cerchi di sanare una situazione dimostratasi caotica e si cerchi di procedere con maggiore diligenza.

Continuazione della discussione di mozione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione della mozione Sotgiu Girolamo - Marras - Manca - Pirastu - Prevosto sul servizio delle navi traghetto.

E' iscritto a parlare l'onorevole Nanni. Ne ha facoltà.

NANNI (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema in questione è di carattere, oltre che tecnico, squisitamente economico, e gli interessi che investe, essendo pubblici, dovrebbero essere valutati con obiettività e con una certa prudenza. La istituzione del servizio di navi traghetto, che la Commissione di studio per il Piano di rinascita indica come il mezzo tecnico, più idoneo per il trasporto di merci, e forse anche di passeggeri, tra la Sardegna e la Penisola, dovrebbe ormai considerarsi un problema esaurito e chiuso. Ma, come ho detto, il problema è anche economico e investe seri e gravi interessi pubblici, e particolarmente l'economia regionale, e, come tale, penso che anche il Consiglio doveva esserne investito per una prudente valutazione e per esprimere il suo parere.

Le navi traghetto, secondo le ultime notizie

pubblicate nella stampa isolana, sono dotate di un numero rilevante di cuccette per passeggeri. Ciò faccio rilevare a qualche collega il quale ha fatto osservare che le navi traghetto non avrebbero apportato nessun danno all'economia di Olbia, per dimostrargli che esse rappresenteranno un pericolo costante per l'economia di quella città e potranno provocare la soppressione della linea giornaliera Olbia-Civitavecchia per il servizio passeggeri.

Il problema è di tale importanza e implica tali e tante responsabilità che, non solo il Consiglio regionale doveva discuterne, ma preventivamente dovevano essere interpellati gli organi tecnici regionali, i Comuni e gli operatori economici interessati. La Commissione, come si legge al capitolo secondo del rapporto conclusivo al Piano (« Introduzione e settori propulsivi ») nell'impostare i suoi lavori doveva tener conto: a) che essa aveva il compito di svolgere esclusivamente compiti di ricerca e di impostazione e non di predisporre realizzazioni concrete; b) che essa esaminava vie e mezzi di sviluppo economico-sociali prendendo lo spunto da particolari situazioni in atto. Per le ricerche nei singoli settori, la Commissione si sarebbe dovuta avvalere di esperti sardi scelti fra i nominativi segnalati dagli enti economici, (Camere di Commercio, Associazioni degli industriali e di commercianti, Università di Sassari e Cagliari). Invece non è stato così.

La Regione, per ciò che concerne le navi traghetto, non è stata mai interpellata, nè mai sono stati interpellati i Comuni e gli operatori economici più direttamente interessati, sia sulla convenienza del servizio che sulla scelta del porto di attracco.

Il compito della Commissione di studio, come risulta dal capitolo 2 del rapporto conclusivo, era semplicemente di ricerca e di impostazione e non quello di predisporre realizzazioni! Invece, mentre ancora il Piano si trova nella prima fase di esame e discussione, le navi traghetto sono già state impostate in cantiere e attualmente sono in piena fase di esecuzione! Per inciso, faccio osservare che dall'organigramma che fa parte del Piano, si rileva che il dottor Lacci parla di linea Olbia-Civitavecchia e di bilancio

di previsione servizio navi-traghetto Olbia-Civitavecchia. Evidentemente, l'indirizzo dato dalla Commissione era scegliere Olbia come porto di attracco. La Commissione ha ritenuto che il mezzo tecnico più idoneo a consentire l'introduzione del vettore unico sui due tratti terrestri (Sardegna e Penisola) e sul tratto marittimo, onde eliminare i relativi trasbordi e introdurre l'applicazione della tariffa differenziale, è la nave traghetto, ma fa presente che « il servizio è già in corso di attuazione ».

Il parere favorevole per Golfo Aranci è stato dato durante la seconda fase di studio, quando ancora il Ministro Campilli si affrettava a sottoporre il problema all'esame di un Comitato interministeriale costituito appositamente e da lui presieduto. Ma il problema, come problema strettamente tecnico, fu demandato a un Comitato presieduto dal direttore generale delle Ferrovie dello Stato! E' quindi evidente la ragione per la quale, senza tener conto dei pareri espressi in precedenza sia dalla Commissione del Piano di rinascita che dai Ministri responsabili, si decideva la istituzione delle navi-traghetto e la scelta di Golfo Aranci.

D'altronde, neppure i tecnici ed esperti della Commissione per il Piano di rinascita erano convinti della utilità, nei vari aspetti tecnici ed economici, del progettato collegamento Sardegna-Penisola a mezzo di traghetti autoferroviari, quando un famoso esperto, il professor Gilmo Della Torre, pubblicamente dichiarava: « Ho avuto occasione di illustrare questi mezzi-traller-ship, ma ho dato le dimissioni dalla Commissione non volendo essere compreso tra gli esperti che hanno consigliato le attuali misure, da me considerate di esercizio onerosissimo ed assolutamente inadatte agli scopi che si vorrebbero raggiungere ».

Il professor Della Torre, evidentemente, non intendeva avallare decisioni che mettevano a repentaglio somme enormi per le spese di impianto e per un servizio il cui risultato non può essere che dannoso e fallimentare. In un convegno delle Camere di Commercio, lo stesso Sindaco di Cagliari e tutti gli ambienti marittimi espressero un giudizio contrario auspicando altre soluzioni, ma non quella dei traghetti!

Questo ho voluto precisare non perchè voglia augurare che l'esperimento dia risultati negativi, ma perchè oggi, dinanzi a somme iperboliche che si dovrebbero spendere, anche il Consiglio regionale deve assumere le sue responsabilità! L'esperienza, che nel prossimo futuro dovrà dire la sua parola e dare il suo responso, mi auguro smentisca queste pessimistiche previsioni nell'interesse della Sardegna, ma se un malaugurato destino dovesse confermarle, anche questa assemblea, dinanzi al Paese e a centinaia di famiglie di lavoratori che verranno buttati sul lastrico, avrà la responsabilità di non aver avvocato a sè il problema, per una giusta, serena e obbiettiva valutazione!

Ma veniamo al problema che oggi in particolare ci interessa e che forma oggetto della mia interpellanza. Date per scontate le più favorevoli previsioni sulla utilità del progettato collegamento con navi-traghetto, perchè, come capo linea, come porto d'attracco si vuole far cadere la scelta su Golfo Aranci anzichè su Olbia? Mi limiterò, documentando le mie asserzioni, a esaminare solo il problema sotto questo aspetto, sottoponendo al Consiglio le ragioni per le quali ritengo che il progettato approdo a Golfo Aranci anzichè ad Olbia, sia un contro-senso, un grave errore, un vero atto di ingiustizia ai danni della città di Olbia e della economia sarda! Sì, il problema è anche di giustizia e solidarietà umana, perchè non bisogna dimenticare che Olbia per il 60 per cento fu distrutta dalla guerra e particolarmente colpite rimasero le banchine e le attrezzature portuali! Su quelle banchine trovarono la morte, sotto le murate dei piroscafi, mentre scaricavano munizioni, i migliori nostri figli, quei gloriosi lavoratori portuali che lasciarono i brandelli delle loro carni sulle banchine nelle quali oggi si minaccia di far morire di fame le loro famiglie!

Il problema, ampiamente dibattuto e popolarizzato, ha determinato nella opinione pubblica sarda un movimento di aperta simpatia per la bontà della causa che Olbia difende; purtroppo, però, l'opinione pubblica non ha il potere di correggere gli errori e di far rinsavire i governanti che dispongono a loro piacimento dei beni pubblici. La decisione di scegliere Golfo Aranci

anzichè Olbia, dimostra che non si è voluto tener conto del parere della pubblica opinione nè del giudizio degli organi tecnici competenti e responsabili.

La decisione presa di fare attraccare le navi traghetto a Golfo Aranci, come dimostrerò, crea un inutile sperpero di ingenti somme di pubblico denaro e assoggetta deliberatamente, per tutta un'epoca avvenire, l'economia sarda a sopportare il costoso aggravio di una inutile maggiore percorrenza delle sue merci e a spendere parecchi miliardi per le opere di costruzione dell'attracco, quando l'assetto ricettivo del porto di Olbia è già a punto. Gli stessi organi tecnici ministeriali ci danno conferma di questa situazione. La nostra insistente richiesta perchè le navi traghetto trovino il naturale punto di attracco come capolinea nel porto olbiense non è alimentata da una puerile questione di prestigio, ma dalla esigenza di una giusta e non mortificante soluzione di un vitale problema economico isolano.

Quali sono state le vicende relative alla scelta di Golfo Aranci come approdo delle navi-traghetto? Fin dal 1954, le navi-traghetto, per il servizio stagionale di trasporto del materiale ferroviario per le Ferrovie dello Stato, con lo « Scilla e Cariddi », attraccavano nel porto interno di Olbia. Non fu necessaria la costruzione di alcuna opera speciale di invaso o di speciali banchine per le operazioni di ormeggio, se non una piccola rampa di accesso che veniva demolita ogni fine stagione.

Dovendosi eseguire dei lavori di allargamento della vecchia banchina ove ormeggiavano le navi traghetto, tale approdo venne provvisoriamente trasferito a Golfo Aranci.

Il 9 febbraio 1957, il Ministero dei trasporti (servizio materiale e trazione) con lettera ai Ministeri della marina mercantile e dei lavori pubblici rammentava come, fino al 1954, le navi-traghetto attraccassero ad Olbia e perchè, a causa dei lavori di allargamento della banchina vecchia nel porto interno di quella città, tale approdo venisse provvisoriamente portato a Golfo Aranci. Il Ministero, inoltre, faceva presenti le scomodità ed inconvenienze di tale provvisorio approdo delle navi-traghetto, che dalla

Sicilia vengono ogni anno spostate al fine di rifornire di attrezzature ferroviarie la Sardegna, ed in particolare chiariva: « Le preoccupazioni manifestate dai tecnici per il trasferimento provvisorio dell'approdo dei traghetti a Golfo Aranci sono state confermate in pieno, e l'approdo di Golfo Aranci, a causa del precario riparo offerto da tale rada dai venti del primo e terzo quadrante e dalla conseguente risacca, è risultato molto precario per le operazioni di carico e scarico del materiale, per cui sistematicamente tali operazioni si sono dovute eseguire nelle prime ore del mattino e della sera sfruttando i brevi periodi di clima e di vento e in ripetute occasioni, ad evitare danni, la nave ha dovuto sostare alla fonda in rada, anche per alcuni giorni, in attesa di condizioni migliorate di tempo. Tutto ciò ha causato una notevole perdita di tempo ed un notevole aumento delle spese per i trasporti di cui sopra. Il Ministero, perciò, invitava « gli enti interessati ad un riesame del trasferimento a Olbia dell'attracco delle navi traghetto in via definitiva, tenendosi pronto ad eventuali riunioni in Roma o a Olbia ».

A me pare che quando un organo tecnico come quello del Ministero dei trasporti, al quale fanno capo le Ferrovie dello Stato, emana un giudizio così negativo che suona definitiva condanna per Golfo Aranci e indica il porto di Olbia come quello più sicuro, più adatto, più economico per l'attracco delle navi traghetto, il problema dovrebbe ritenersi risolto definitivamente.

Ma non basta. Il Ministro alla marina mercantile, in data 2 marzo 1957, invia, in copia, alla Capitaneria del porto di Olbia la lettera del Ministero dei trasporti per le opportune deduzioni. La Capitaneria, il 14 maggio 1957, risponde: « ... le Ferrovie dello Stato hanno più volte rappresentato le difficoltà tecniche, via via riscontrate, che si oppongono a una definitiva sistemazione dell'approdo a Golfo Aranci dei *Ferry-boats* destinati a svolgere le campagne annuali di trasporto in Sardegna del materiale ferroviario. Il pontile di Golfo Aranci, infatti, in qualunque parte dello stesso possa prevedersi la radicazione dell'invasatura, è inadatto

a ricevere navi-traghetto perchè trovasi esposto costantemente ai venti del primo, secondo e terzo quadrante e alla conseguente forte risacca, che ne rendono tutt'altro che sicura la permanenza all'ormeggio per un regolare compimento delle operazioni commerciali. Tale affermazione non soltanto deriva dalle dirette osservazioni che questo Comando può costantemente effettuare, ma è confermata anche da quanto sull'argomento può rilevarsi consultando un qualsiasi Portolano e dal giudizio particolare che i Comandanti di navi-traghetto delle Ferrovie dello Stato approdate a Golfo Aranci possono esprimere. Se un difetto innato, sostanziale, dell'approdo a Golfo Aranci per quanto attiene l'utilizzazione di navi-traghetto, riveste tale importanza da provocare l'avversità delle Ferrovie dello Stato, costrette ad usarlo solo provvisoriamente a causa della inutilizzazione di quello tradizionale del porto interno di Olbia, non v'è chi non veda la inopportunità assoluta di stabilire definitivamente l'approdo per le navi-traghetto, per il regolare servizio di collegamento da stabilire tra la Sardegna e Civitavecchia a Golfo Aranci.

Appare d'altro canto evidente la convenienza di stabilire tale approdo ad Olbia, alla banchina Nord del pontile Isola Bianca. Al contrario di Golfo Aranci, ad Olbia si può contare su una quiete quasi costante delle acque del porto, circondato da ogni parte dalle coste, e vi è l'assoluta certezza di compiere, in ogni momento, le operazioni stesse, con la massima tranquillità. Inoltre, mentre la fissazione in Golfo Aranci allungherebbe la percorrenza di ben 23 chilometri (quanti, cioè, intercorrono tra Olbia e Golfo Aranci), stabilire invece l'approdo all'Isola Bianca significherebbe eliminare totalmente questo svantaggio. Ancora, mentre l'approdo a Golfo Aranci costringerebbe i treni a complicate manovre, per giunta nell'interno dell'abitato, all'Isola Bianca, invece, i treni si troverebbero in linea per l'inoltro, data la posizione che dovrebbe assumere la invasatura al lato Nord del pontile, per la radicazione della quale è stato già da tempo costruito dal Genio Civile un apposito dente. La costruzione dell'invasatura a

Golfo Aranci determinerebbe un lavoro di colmata, di costo certo non indifferente e la conseguente costruzione di una stazione marittima anche essa di costo rilevante. Tale lavoro non sarebbe invece necessario all'Isola Bianca, dove già esiste un ampio piazzale libero, utilizzabile per le varie necessità connesse all'esercizio delle navi-traghetto, munito di stazione marittima e sede di stazione ferroviaria!

E' da tener presente che attualmente il pontile di Golfo Aranci viene utilizzato per l'imbarco e lo sbarco di munizioni della XII, XIII, e XIV categoria, merci che non possono essere maneggiate nel porto di Olbia per evidenti motivi di sicurezza. Infine sono da considerare, quali elementi negativi per la soluzione Golfo Aranci, il percorso carrozzabile obbligato, per raggiungere Olbia, di ben 21 chilometri su strada strettissima e disagiata, a fondo non depolverizzato, nonchè l'esistenza a tergo dell'approdo di terreno collinoso, in confronto di quello pianeggiante esistente invece a tergo dell'approdo dell'Isola Bianca.

Questo complesso di elementi, tutti evidentemente favorevoli alla scelta dell'Isola Bianca quale approdo ideale per le navi-traghetto nel Nord Sardegna, sarebbero stati, ovviamente, messi in evidenza da questo Comando, qualora esso fosse stato interpellato, come avrebbe dovuto esserlo ai sensi della circolare (numero 1885-P.C-A del 15 marzo 1957, titolo porti, serie V, numero 61) prima che venisse deciso sulla scelta dell'approdo e venissero approvati i lavori portuali per il suo apprestamento ».

Certamente grande deve essere stata la sorpresa della Capitaneria di porto nel constatare che da parte dei competenti organi del Genio Civile il suo autorevole parere veniva trascurato. Questa amara constatazione potè fare quando il titolare della Capitaneria, invitato il 29 aprile ad una riunione in Roma presso il Ministero dei trasporti per esaminare l'organizzazione dei nuovi servizi navi-traghetto, si trovò dinanzi al fatto compiuto, e invano espose le sue argomentazioni perchè, come gli fu chiarito dai funzionari delle Ferrovie dello Stato, lo scopo della riunione era solo quello di reperire a Golfo Aranci e a Civitavecchia il terreno utilizzabi-

le per farvi sorgere le opere necessarie per il servizio delle navi-traghetto. Il Comando del porto di Olbia reiteratamente ha pregato e la Direzione generale del lavoro marittimo e il Ministero dei lavori pubblici di riesaminare e vagliare il problema per non cadere nel grave errore di apprestare in Sardegna un approdo per le navi-traghetto che non potrà poi essere utilizzato costantemente, come richiesto dalle regolarità del servizio che si intende istituire.

A seguito della riunione di cui ho fatto cenno, che per altro concerneva la sistemazione definitiva del servizio per la campagna stagionale rifornimenti ferroviari in Sardegna, l'attracco delle navi-traghetto, per il quale doveva comunque spendersi non più di 60 milioni a carico del Ministero dei lavori pubblici, venne definitivamente fissato a Golfo Aranci anche agli effetti del nuovo servizio traghetti che si intende istituire tra la Sardegna e la Penisola per il trasporto delle merci, con finanziamento di 250 milioni di lire circa a carico della Cassa per il Mezzogiorno. E fu appunto da questo momento che cominciarono le contraddizioni ed a intorbidirsi le acque.

Nella riunione tenutasi presso il Ministero dei lavori pubblici del 2 luglio 1957, come rilevavasi dal verbale, per esaminare il problema dell'approdo delle navi traghetto a Olbia o Golfo Aranci per la campagna annuale dei trasporti in Sardegna di materiale ferroviario, non si parlò affatto di servizio regolare e giornaliero. Di servizio regolare, fino a questo momento, non si è mai parlato nè alla Camera, nè al Senato, nè alla Regione. Il problema è stato sempre connesso a quello del servizio stagionale. In quella riunione non si parlò affatto di servizio regolare, e il direttore generale dottor Palomba, che presiedeva, riassunse i termini del problema per la sistemazione definitiva dell'approdo delle navi-traghetto delle Ferrovie dello Stato per la campagna annuale di trasporti in Sardegna di materiale ferroviario, in relazione alla richiesta fatta dal Ministero dei trasporti (Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato) di disporre l'approdo di dette navi a Olbia, essendo risultato eccessivamente oneroso l'approdo a Golfo Aranci a causa delle soste nelle o-

III LEGISLATURA

CLXXXIV SEDUTA

10 GIUGNO 1959

perazioni di carico e scarico imposte dalla forte risacca. Il dottor Palomba invitò, quindi, l'ingegner Nannei ad esporre i precedenti della questione ed i particolari della soluzione proposta.

L'ingegner Nannei espresse il parere dell'ufficio del Genio Civile per le opere marittime di Cagliari circa la possibilità e la convenienza di trasferire l'approdo ad Olbia (Isola Bianca), previa costruzione di un piccolo tratto di banchina obliqua rispetto alla normale banchina nord del pontile, in corrispondenza del punto terminale di questa, e di un tratto di rilievo a terra, contenuto da una scogliera dal lato a mare, fino a congiungersi col rilevato già costruito, sul quale dovrebbe svolgersi la rampa di accesso alle navi-traghetto, obliqua di circa 30 gradi rispetto al fascio dei binari di servizio della stazione marittima; il tutto come previsto dalle Ferrovie Stato, nello studio all'uopo predisposto.

Faccio osservare che tutti questi lavori sono stati eseguiti secondo lo studio predisposto dalle Ferrovie dello Stato; e su questo fatto richiamo la vostra benevola attenzione, onorevoli colleghi, perchè sono stati spesi oltre 25 milioni, ma, beffa delle beffe!, di quella banchina e del famoso dente non si parla più, e le navi-traghetto — contro il parere dei tecnici e in ossequio alle più ridicole contraddizioni — debbono avere la loro sede a Golfo Aranci con l'esecuzione di un progetto definitivo di opere che non dovrebbe superare l'importo di 50-60 milioni di lire! Ma chi può prestar fede a tutte queste panzane? Sono da mettere in rilievo le dichiarazioni che, sempre nella riunione di cui ho parlato, fece il Comandante di porto Origoni a proposito delle navi traghetto in servizio stagionale. E' da notare, però, che tali dichiarazioni sono state completamente modificate in seguito alla costruzione all'Isola Bianca dell'apposito dente e dell'allargamento della banchina. La riunione cui accenna il Ministero dei lavori pubblici nella sua nota del 16 giugno 1958 non si riferiva al servizio delle navi-traghetto da istituire tra la Penisola e la Sardegna, ma riguardava esclusivamente l'esame del problema dell'approdo delle navi-traghetto per la campa-

gna annuale di trasporto in Sardegna di materiale ferroviario. E' solo in questi termini che risulta sia stato trattato l'argomento dall'allora Comandante del Compartimento marittimo di Olbia tenente colonnello Felice Origoni.

Questo è tutto. C'è da supporre che vi siano delle forze talmente ostili alla soluzione, non di questo ma di tutti i problemi di Olbia, da far pensare seriamente alla difesa degli interessi della città! Per quanto riguarda il punto di vista strettamente nautico emerso nella nota riunione del 2 luglio, si fa osservare che le navi-traghetto (Scilla e Cariddi), proprio per ragioni nautiche, vennero fatte approdare fino al 1954 nel porto interno di Olbia, e che nonostante ancora non sia stato eliminato lo scoglio della Torracchia, che rende più difficoltoso il canale, nessun incidente ebbe mai a verificarsi!! Nè d'altronde si comprende perchè fu costruito all'Isola Bianca quanto previsto dalle Ferrovie dello Stato e cioè la banchina obliqua e il dente per cui furono spesi parecchi milioni, quando nella famosa riunione del 2 luglio (presente Nannei) si doveva decidere della costruzione delle opere a Golfo Aranci con una spesa di 50 milioni! Il Comandante Origoni, il 2 marzo 1957, rispose al Ministero della marina mercantile chiarendo che la banchina nord Isola Bianca « era già dotata di binari, per cui i lavori eventuali non offrirebbero nè difficoltà nè forti spese ».

Non sono, queste, contraddizioni che danno luogo a sospetti e supposizioni? Dove dunque le navi-traghetto potrebbero trovare maggior convenienza e sede più opportuna per l'attracco? Gli stessi organi tecnici lo hanno indicato! Lo ha indicato chiaramente il Ministro ai trasporti con la sua nota 22 maggio 1958 al Ministero della marina mercantile ed al Ministero dei lavori pubblici; il Ministero della marina mercantile, con dispaccio 8 agosto 1958; i dispacci del Comando marittimo; la volontà espressa da tutti i partiti, da uomini politici nazionali e regionali, da centinaia di operatori economici interessati, da tecnici esperti, rappresentanti sindacali e politici di tutta l'Isola, che nel Convegno di Olbia, e nella stampa, e con interventi, interpellanze, mozioni, interrogazioni in Parla-

mento e alla Regione, hanno non solo confermata la giustezza delle rivendicazioni della città di Olbia, ma hanno chiesto che il problema venga riesaminato da una commissione e che i lavori in corso vengano sospesi a Golfo Aranci!

Potrei continuare col leggere altri documenti, ma non voglio abusare della vostra pazienza, onorevoli colleghi, anche perchè ritengo validi e sufficienti quelli che ho sottoposto alla vostra attenzione per un positivo giudizio sulla scelta di Olbia come sede naturale per l'attracco delle navi-traghetto.

Chiediamo il riesame del problema, perchè dopo quanto stava per accadere per il problema ancora insoluto del porto interno a proposito della famosa scogliera della Torracchia, abbiamo tutte le ragioni non di diffidare, ma di pensare a possibili errori. Noi chiediamo che una commissione paritetica, nominata dalla Regione e dai competenti Ministeri, riesamini con giustizia il problema; e siamo disposti ad accettarne il giudizio, qualunque possa essere. La somma che dovrebbe spendersi per costruire le opere a Golfo Aranci è ingente; si tratterà certamente di molti miliardi, ed è puerile parlare di milioni per lavori di ripieno, costruzione di banchine per l'invaso, antimurale per tentare di impedire le risacche, strada ferrata civile da rifare, case da demolire, imbottiture previste per le banchine, stazione marittima, nonchè per i lavori di sterro per ricavare la zona necessaria al collocamento del fascio dei binari! Tutti questi lavori sono previsti nei progetti delle Ferrovie dello Stato e dell'ingegner Nannei.

Non è giusto spendere miliardi quando l'assetto ricettivo a Olbia è già quasi funzionale, con aree eccedenti al fabbisogno, con l'assoluta sicurezza della quiete del mare contro ogni tempesta, laddove a Golfo Aranci tutta la enorme spesa di impianto rimarrebbe invalidata dal moto ondoso del mare, impossibile a essere contenuto in misura sufficiente allo speciale servizio! Ed è perciò che la posizione presa dalla locale Capitaneria, dal Ministero della marina mercantile e anche da quello dei trasporti è ferma. Si vorrebbero spendere miliardi a Golfo Aranci senza alcuna garanzia di spenderli bene,

per tentare di creare un servizio con funzionamento aleatorio, insicuro specialmente per le derrate e i prodotti deperibili. Con l'attracco a Olbia le derrate, anche nel caso che le navi-traghetto non potessero partire, verrebbero salvate trasbordandole sul postale.

Concludo. Da quanto ho esposto, risulta chiaro che l'unico approdo adatto per le navi-traghetto è quello di Olbia, sia all'Isola Bianca, ove sono stati spesi vari milioni per la costruzione dell'invasatura e del dente, e sia nella zona industriale, ove, con la spesa di pochi milioni, si può creare in breve tempo un altro attracco ideale! Nè si venga a dire che non vi sono gli spazi necessari per collocare i fasci di binari o per il parcheggio perchè, mentre a Golfo Aranci, come affermano le stesse Ferrovie, potranno ricavarli, spendendo sempre somme non indifferenti, circa 3500 metri quadrati di spazio utile, in Olbia, senza alcuna spesa, si ha all'Isola Bianca, nel piazzale ricavato con l'allargamento della banchina, uno spazio di circa 8.000 metri quadrati, spazio che, se necessario, potrà venire portato a circa 25.000 metri quadrati con poca spesa, prosciugando lo spazio di basso fondo compreso fra il dente e l'Isola Bianca attualmente occupato da un vivaio di mitili!

Nella zona industriale, poi, si ha a disposizione un'area di oltre cento ettari di terreno pianeggiante! Le navi-traghetto « Scilla » e « Cariddi » entravano e attraccavano nel porto interno senza difficoltà nè bisogno di opere e invasature speciali, e, se non fosse stato necessario allontanarle in via provvisoria, il problema non sarebbe nato! Perchè dunque si è voluto a qualunque costo creare un problema così penoso, che apre una pagina di lotta che può avere impensati e dolorosi sviluppi? Olbia è nel suo diritto e lo difenderà con le unghie e con i denti; una popolazione che ha subito i danni e le distruzioni della guerra, che ha visto distrutte le sue case, che è costretta a vivere ancora nelle catapecchie e nei baracconi, che ha visto distrutte tutte le banchine e le attrezzature portuali, quelle banchine ove i suoi migliori figli, sotto le bombe, hanno lasciato la vita e i brandelli delle loro carni; una popolazione martire, che in premio del suo sacrificio non

ha avuto finora che ingratitudine e una politica sempre contraria ai suoi interessi, alla sua economia e alla sua rinascita, non può starsene cheta e accettare supinamente soluzioni ingiuste e umilianti che tradirebbero gli interessi della città e della Sardegna tutta!

La popolazione di Olbia confida ancora nel buon senso, ed ha ancora fiducia nelle rappresentanze politiche, negli organi regionali, ai quali affida la sua giusta causa, certa che questo problema, che tanto appassiona la pubblica opinione, verrà risolto presto e con giustizia. Il popolo di Olbia chiede che il problema venga riesaminato da una Commissione paritetica e che vengano intanto sospesi i lavori già iniziati a Golfo Aranci. (*Consensi*).

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

FRAU (P.N.M.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema delle navi-traghetto non è assolutamente nuovo; eppure, a mio avviso, la trattazione che sino ad ora se n'è fatta ha in buona parte ignorato i punti essenziali della questione. Quel che maggiormente ha interessato ed entusiasmato, nel corso della discussione, è stata l'indicazione definitiva del porto sardo di attracco per le navi.

E' stata creata, purtroppo, una situazione di strano disagio: vuoi per speciali circostanze, vuoi per innumerevoli motivi che sfuggono alla nostra osservazione, si è inaugurata una lotta tra due centri abitati della stessa circoscrizione, distraendo così l'attenzione degli osservatori, degli interessati operatori economici, dei sardi, dal problema vero, dal problema serio delle navi-traghetto. Dirò che esistevano, ed esistono tuttora, delle grandi perplessità circa la utilità di creare questo servizio: perplessità di diversi organi, innanzitutto di organi tecnici.

Si cominciò col dire che la Sardegna non poteva essere collegata alla Penisola con un servizio di navi-traghetto per la grande lunghezza del percorso (230 chilometri), il più lungo coperto da navi-traghetto in Europa. Si disse ancora che le navi-traghetto distraevano e distruggono somme ingenti, miliardi, per risolvere

una situazione che poteva e potrebbe essere — si diceva — risolta altrimenti con minore impiego di capitali. E' stato anche detto — e ciò risulta dai bollettini mensili di statistica della navigazione marittima — che nel 1939, per esempio, il traffico portuale in cabotaggio libero nei principali porti della Sardegna, era di un milione e 850.000 tonnellate, dunque di un volume troppo povero; e si è notato che, dal 1939 al 1955, dopo 16 anni cioè, il traffico era aumentato soltanto nell'ordine di poche centinaia di migliaia di tonnellate, da un milione e 850.000 a due milioni e 337.000 tonnellate; che il progresso dell'agricoltura e dell'industria già nel 1957 non aveva raggiunto delle punte confortevoli, che le navi-traghetto, infine, sarebbero state utili ed indispensabili qualora il traffico comprendesse un volume di merci per cinque milioni di tonnellate.

Si è ancora rilevato che le navi-traghetto presuppongono l'esistenza in Sardegna di una vera e propria funzionale rete ferroviaria, mentre sino ad ora la rete ferroviaria isolana si sviluppa soltanto per alcune centinaia di chilometri e tocca pochi centri. Ed ancora: che le navi-traghetto avrebbero imposto spese ingenti di capitale, e suscitato difficoltà di ordine economico, di ordine finanziario; che le due navi previste per lo svolgimento del servizio sarebbero costate quattro miliardi e 800 milioni circa, quasi cinque miliardi.

E' sorto, poi, il problema della scelta del porto di attracco.

Io, onorevoli colleghi, voglio iniziare col rilevare che, attualmente, il servizio da e per la Penisola è quanto mai disorganizzato e scomodo, non soltanto per i passeggeri, ma anche e soprattutto per le merci. Esso viene effettuato da naviglio libero in cabotaggio e dalla società Tirrenia; questa società esclude, per esempio, dal servizio delle merci importanti, quali, ad esempio, le materie prime in genere, le merci pericolose e nocive, ed esclude anche, dal servizio, tutte le partite di grande entità. Per sostenere la inutilità della istituzione del servizio delle navi-traghetto, è stato detto che i trasporti di merci da e per la Penisola, che possono fruire delle navi di linea, non sono sempre am-

messi al servizio cumulativo con le ferrovie statali, come, per esempio, il bestiame vivo, le automobili e altri prodotti; queste merci debbono essere appoggiate a spedizionieri privati per il susseguente inoltro con mezzi terrestri.

Le navi-traghetto, tuttavia, sono considerate utili per evitare le famose quote di transito, dato che tutte le merci da e per la Sardegna pagano le spese portuali di carico e di scarico alle compagnie ed alle imprese portuali di sbarco e di imbarco. Le quote di transito, in verità, sono il vero, il più massiccio ostacolo al progresso dell'Isola, perchè la loro incidenza è veramente sensibile e comporta, sembra in eterno, una disparità di trattamento in nostro danno veramente iniqua, che fa somigliare la Sardegna a una terra di colonia.

Il problema — è stato detto — dev'essere risolto solo con l'applicazione dei prezzi e dei termini di resa, così come avviene sulla rete peninsulare delle ferrovie statali. I termini di resa, infatti, hanno una importanza decisiva. La nostra produzione deve poter arrivare sui mercati della Penisola in grado di reggere la concorrenza e, soprattutto, in condizioni di poter essere venduta. Se si pensa che molto spesso, in inverno, nella stagione più rigida, migliaia di colli di carciofi molto spesso non vengono introdotti nei mercati generali di Genova o di Milano perchè la merce è arrivata eccessivamente deperita, si può comprendere l'importanza del problema.

Si è prospettata, al riguardo, la messa in funzione di vagoni refrigeranti, e si è giunti a dimostrare l'utilità delle navi-traghetto con argomenti idonei, pur rimanendo insoluto, almeno per il momento — ci auguriamo che per il futuro così non sia — il problema dello scarso sviluppo della rete ferroviaria sarda.

Come si vede, onorevoli colleghi, il problema non è troppo semplice ed implica una serie di accurate rilevazioni economiche sulle possibilità di espansione della produzione isolana, perchè se questa si dovesse mantenere entro i limiti cui essa è oggi costretta, la istituzione delle navi-traghetto potrebbe essere una soluzione infelice del problema dei trasporti tra la Sardegna e la Penisola. Il problema è talmente importante

che non possiamo solamente circoscriverlo alle rivendicazioni di Olbia o di Golfo Aranci, perchè questo, di tutto il problema, è un dettaglio. Sta di fatto, però, che malgrado tutte le nostre perplessità e i nostri timori, la incidenza delle spese di distribuzione dei prodotti sardi è tale che obbliga, per esempio, i datori di lavoro a retribuire i lavoratori con salari inferiori a quelli di cui godono invece gli operai di altre regioni. Se altrimenti fosse, se i salari non fossero tenuti in misura più limitata di quelli corrisposti nelle altre regioni, le merci sarde assurgerebbero a prezzi ancora più elevati e non sarebbe in alcun modo possibile ottenerne lo smercio sui mercati d'oltre Tirreno.

Ho letto, nello studio sui problemi della Sardegna dell'ingegner Zonchello, che, se la Sardegna vuole vivere, deve assolutamente esportare. Sostiene l'ingegner Zonchello che la sperequazione salariale è indispensabile, perchè altrimenti la Sardegna non potrebbe esportare, e, se la Sardegna continua a non esportare in modo massiccio con alti volumi di merce, la sua economia è destinata a morire. Ecco come si spiega l'emigrazione, talvolta in massa, di operai di centri ubertosi, dai campi della piana del Coghinass, ad esempio. Noi conosciamo i campi del Coghinass: sono fertilissimi, irrigati, eppure proprio per i salari troppo bassi gli operai cercano lavoro altrove; d'altronde — ripeto — se i salari dovessero aumentare, la esportazione sarebbe impossibile: le nostre merci si troverebbero di fronte, accanitamente agguerrite nel campo della concorrenza, le merci della Sicilia e del Meridione d'Italia.

Se si effettuasse la saldatura economica con la Penisola, si potrebbero ottenere prezzi più remunerativi, non soltanto per i produttori, ma anche per gli esportatori; per gli importatori, intanto, sarebbero meno gravi le spese di importazione e si potrebbero concedere salari superiori a quelli praticati oggi. Tenuto conto di questa situazione, grazie ad esaurienti documentazioni da parte di provetti tecnici, i timori che palesavo poc'anzi sono destinati a cadere. Non si può più accettare per vero o per plausibile il timore fondato sui 230 chilometri di percorso, perchè si può rilevare che in America, Nazione

veramente progredita in agricoltura, vi è una flotta di navi-traghetto di oltre due milioni e 500.000 tonnellate di stazza, che percorre fiumi, laghi e mari. Quando poi pensiamo che esiste un traghetto, quello dalle Haway sino a Nuova Orleans, che comprende un percorso di 1.000 chilometri, la distanza non può più assumere l'aspetto e la rilevanza di fattore negativo.

Quella delle navi traghetto è, dunque, una rivendicazione che la Sardegna deve assolutamente affacciare; già in altre regioni si pone lo stesso problema, e già si parla della nave-traghetto che da Brindisi andrà sino a Patrasso per congiungere direttamente l'Italia con la Grecia. Perchè non dobbiamo rivendicare la necessità della istituzione del servizio di navi-traghetto tra la Penisola e la Sardegna, che, vi vaddio, appartiene alla comune madre italiana?

Rimane ancora in piedi una delle osservazioni che ho fatto precedentemente: quella cioè della spesa complessiva, non soltanto per le attrezzature, ma anche per il costo e per la manutenzione che saranno necessari. Considerando, dicono i tecnici, che la nave-traghetto faccia 900 corse in un anno, per un solo anno essa comporterà una spesa di un miliardo e 200 milioni, senza calcolare neppure una lira delle spese di ammortamento per quanto concerne le opere portuali e marittime e per quanto concerne il materiale rotabile, che deve essere specializzato per il trasporto delle merci deperibili. Tuttavia, anche questa preoccupazione può cadere, se si tiene conto che il volume degli investimenti necessari è all'incirca uguale a quello che grava sulla Sardegna ogni anno, per le tangenti che vanno, se le notizie in mio possesso non sono inesatte, da un minimo di sei miliardi ad un massimo di nove miliardi.

Perchè veramente la nave-traghetto significhi una realizzazione felice per la Sardegna, è indispensabile che sulla stessa linea viaggino ogni giorno almeno 400 carri, oltre naturalmente gli automezzi, che dovranno essere necessariamente numerosi vista la carenza di strade ferrate in Sardegna. Non so se questo sarà possibile; comunque, ciò dipende soprattutto dalla capacità di risolvere il problema dei problemi, di realizzare il Piano di rinascita. Non è, la

nave-traghetto, un problema a sè stante; anzi dirò che, forse, non è nemmeno un punto di partenza per la rinascita sarda; forse, è un punto d'arrivo. Tutto dipenderà dal modo in cui Roma vorrà ascoltare le proteste, le violente proteste che partono dalla Sardegna ad iniziativa della Giunta regionale. Intanto, però, con rammarico si può osservare che su un problema inserito nello studio del Piano di rinascita, questo Consiglio ha taciuto perchè gli è stato imposto di tacere. Questo è un fatto grave: le promesse non erano queste, le garanzie che si offrivano non erano queste.

Ma non soffermiamoci a criticare questo fatto, onorevoli colleghi; più importante mi pare rilevare il fatto che, per occuparci della questione del luogo di approdo, abbiamo perso un'ottima occasione per discutere della opportunità o della necessità di collegare la Sardegna con la Penisola con le navi-traghetto.

E' mal volentieri che io debbo spendere qualche parola circa l'argomento della mozione dei consiglieri Sotgiu-Marras ed altri. Dirò, innanzitutto, che qualche tempo fa aderii ad un invito rivoltomi dal Comitato di agitazione di Olbia e mi recai in quella città per ascoltare i difensori della tesi « approdo ad Olbia »; in quella occasione feci alcune considerazioni, che ora ripeto. Non mi lascio ingannare dai dati sul movimento ferroviario; la scelta di Golfo Aranci si giustifica affermando che questo centro è provvisto di un'area di 3.250 metri quadrati, mentre ad Olbia un'area di questa ampiezza bisognerebbe ricavarla fra le due strade di circonvallazione. Ora, se questo si dovesse fare, sostengono le Ferrovie dello Stato, si creerebbe un enorme preoccupante ingorgo per gli automezzi in arrivo.

Si sostiene anche che la scelta è caduta su Golfo Aranci perchè il tragitto Golfo Aranci-Civitavecchia si compie con un'ora in meno rispetto a quello di Olbia-Civitavecchia. Ho letto, per esempio, un articolo del direttore generale del Compartimento ferroviario, nel quale articolo si consiglia agli olbiesi di osservare il plastico che rappresenta l'approdo delle navi traghetto a Messina e notare i numerosissimi fasci di binari. Dove si potrebbero collocare, ad

Olbia, questi binari? Il capo compartimento ferroviario...

CONTU (P.S.d'A.), *Assessore ai trasporti, viabilità e turismo...* in pensione...

FRAU (P.N.M.) ... Speriamo sia in pensione per limiti di età, e non a causa di questo articolo (*si ride*). Egli sostiene che non si debba commettere lo stesso errore commesso circa cinquanta anni fa quando si scelse Reggio Calabria quale approdo delle navi-traghetto per la Sicilia; infatti, dopo cinque o sei anni che il problema era stato risolto in questo senso, si dovettero iniziare e condurre celermente lavori di preparazione a Villa San Giovanni, che dista esattamente da Reggio Calabria 16 chilometri.

I motivi tecnici per i quali l'onorevole Nanni ha optato decisamente, *toto corde*, per Olbia sono interessanti. Altri motivi tecnici sono stati portati anche dall'onorevole Sotgiu. Ma la verità è che, a parte i motivi tecnici, vi è un popolo, quello di Olbia, che ha paura di veder commessa una sopraffazione nei suoi riguardi. Io non posso entrare nel merito di questo particolare problema, come ha fatto l'onorevole Nanni, perchè non ho a mia disposizione documenti di natura tecnica; non ho dubbi, però, sulla necessità che questa Giunta si occupi del problema e, dopo aver ascoltato le opinioni dei diversi settori politici del Consiglio, provochi disinteressati pareri di tecnici. Assieme all'onorevole Nanni dirò che soltanto dopo un responso definitivo di una commissione di tecnici suggerita, o meglio, imposta, — questo è il linguaggio che vi piace, onorevoli Assessori del Partito Sardo d'Azione — dalla Giunta, scaturirà un responso obiettivo. Intanto, i lavori intrapresi a Golfo Aranci, che mi pare procedano *lento pede*, dovrebbero subire un momento di arresto in attesa delle decisioni di cui dicevo poc'anzi; senza di questo, mi creda, onorevole Assessore, Olbia penserà in eterno ad un sopruso, ad una sopraffazione. (*Consensi*).

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

ASARA (D.C.). Onorevole Presidente, onore-

voli colleghi, dopo l'intervento documentato ed appassionato dell'onorevole Nanni e dopo l'intervento ampio dell'onorevole Frau, a me resta poco da aggiungere, e, pertanto, mi limiterò a pochissime osservazioni. L'onorevole Nanni ha letto alcuni punti del rapporto conclusivo della Commissione economica del Piano di rinascita, che indicano Golfo Aranci come punto di approdo in Sardegna delle navi-traghetto. E' chiaro che la Commissione economica può proporre, ma non disporre. Quando si tratta poi di problemi che investono l'intera Sardegna, prima che altri dispongano, la Regione ha il diritto di essere sentita, di esprimere il proprio parere e di vedere esauditi i suoi desideri.

Io non farò ora l'intera storia di questo problema, così delicato ed importante, nè, essendo io profano in materia, potrei mai avere l'ardire di esprimere un parere tecnico in merito; mi servirò soltanto di alcune osservazioni e dichiarazioni di tecnici in aggiunta a quelle rappresentate dall'onorevole Nanni, alla luce delle quali è consentito anche a profani, come me, di affacciare almeno delle proposte.

Secondo me, noi dobbiamo porci almeno due domande, che attendono, naturalmente, una risposta: la prima è questa: dovendosi costruire in Sardegna delle opere che comportano spese rilevanti, spese di centinaia di milioni, forse anche di miliardi, è stato mai istituito un apposito comitato di tecnici comprendente rappresentanti di tutti i Ministeri interessati (e cioè dei lavori pubblici, della marina mercantile, dei trasporti) che abbiano esaminato assieme, non sulla carta, ma nelle località direttamente interessate, Olbia e Golfo Aranci, il problema dell'attracco definitivo delle navi-traghetto? Questa è una domanda che dobbiamo assolutamente porci ed alla quale bisogna pur dare una risposta. La risposta, secondo me, secondo quello che a me risulta — e non a me soltanto, del resto — dovrebbe essere decisamente negativa.

Un comitato interministeriale non solo non si è recato sul posto, ma non credo sia stato mai costituito; ed è, questo, veramente un grave errore, al quale è indispensabile porre rimedio, se non si vuole correre il rischio di spendere

centinaia di milioni o fors'anche miliardi, come ho detto prima, per un'opera che potrebbe non riuscire utile e addirittura potrebbe comportare inconvenienti e danni di incalcolabile portata. Basta pensare al fatto che, stando sempre ad alcune dichiarazioni di tecnici qualificati, come ha detto l'onorevole Nanni, a causa dei venti e della risacca i traghetti a Golfo Aranci si troverebbero molte volte nella impossibilità di approdare o di eseguire le normali operazioni di imbarco e sbarco; basta questo per renderci conto degli enormi pericoli e danni che potrebbero verificarsi e per indurci, quindi, a meditare profondamente e seriamente prima di decidere in forma concreta e definitiva.

La seconda domanda che io volevo porre è questa: poichè si tratta di lavori da eseguire in territorio sardo, l'Amministrazione regionale è stata mai informata? E' stato cioè mai chiesto il suo parere? Io non so quale risposta debba darsi anche a questa domanda, ma a me pare che anche in questo caso la risposta debba essere negativa. Comunque, l'onorevole Assessore ai trasporti potrà dirci qualche cosa in merito. Se, come credo, la Regione non è stata mai interpellata, è chiaro che è stata commessa una grave irregolarità, alla quale, come ho detto prima, bisogna pur rimediare, pretendendo che il parere della Regione sia sentito e tenuto in concreta e seria considerazione. Noi non possiamo, non dobbiamo rinunciare a questo diritto, onorevoli colleghi. Quando si tratta di lavori da eseguire in Sardegna, la Regione ha il diritto di essere sentita per prima.

Detto questo, desidererei riportare alcune dichiarazioni ed osservazioni di tecnici. In un documento che io ho qui con me è detto tra l'altro: « Le navi traghetto a Golfo Aranci si troverebbero, a causa dei venti e della risacca, molte volte nella impossibilità di approdare e molto spesso, anche se approdate, nella impossibilità di compiere regolarmente le operazioni commerciali. Inoltre, mentre la fissazione dell'approdo a Golfo Aranci determinerebbe l'allungamento di qualsiasi percorrenza ferroviaria in Sardegna di 23 chilometri, l'approdo all'Isola Bianca significherebbe l'eliminazione totale di questo svantaggio; la costruzione dell'invasatu-

ra a Golfo Aranci determinerebbe un lavoro di colmata di costo certo non indifferente e la conseguente costruzione di una stazione marittima sussidiaria anch'essa di costo rilevante; tale lavoro non sarebbe invece necessario all'Isola Bianca ». Ed ancora: « Con sorpresa constatiamo che la richiesta di tale parere da parte dei competenti organi del Genio Civile Opere Marittime è stata trascurata perchè scopo della riunione, come è stato chiarito dai funzionari delle Ferrovie dello Stato, era solo quello di reperire a Golfo Aranci, ed anche a Civitavecchia, le aree demaniali utilizzabili per farvi sorgere le opere necessarie all'esercizio delle navi-traghetto, tenendo come fermo che l'approdo per la Sardegna deve essere fissato a Golfo Aranci.

Questo Comando prega di voler prendere in attento esame e di voler sottoporre al vaglio del Ministero dei lavori pubblici le suesposte considerazioni, perchè non si cada nel grave errore di apprestare in Sardegna un approdo per le navi-traghetto che non potrà mai essere utilizzato costantemente, come è richiesto dalla regolarità del servizio che si intende istituire ».

Quest'ultima parte a me pare, veramente, di somma importanza. Sarebbe una grave iattura per la Sardegna se dovesse verificarsi il caso in cui, per giorni e giorni, le navi, anche se attraccate, non potessero poi compiere le normali operazioni di imbarco e sbarco.

Stando così le cose, penso che sia saggio intervenire con l'urgenza che il caso richiede presso gli organi governativi competenti perchè sia formata una Commissione. Noi non chiediamo, io almeno non chiedo, che sin d'oggi si debba decidere di scegliere Olbia come porto d'attracco; chiediamo soltanto che venga formata una Commissione cui partecipino i rappresentanti di tutti i Ministeri interessati e i tecnici dell'Amministrazione regionale. Solo questo noi chiediamo e pretendiamo, affinchè anche in questo campo abbia a trionfare la giustizia.

Ed è in questo senso che io, assieme con altri colleghi, ho presentato un ordine del giorno in cui si dice che «... considerato appunto che la scelta della località sarda per l'approdo delle navi-traghetto tra la Sardegna e il Continente

è stata operata senza avere previamente sentito il parere dell'Assemblea regionale; tenuto conto che nel frattempo sono emersi nuovi elementi tecnici che porterebbero ad una diversa determinazione in merito; fa voti [il Consiglio regionale] perchè la Giunta regionale intervenga con urgenza presso gli organi del Governo centrale al fine di ottenere un riesame del problema per una soluzione obiettiva che salvaguardi gli interessi generali dell'Isola». (*Approvazioni*).

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

PORCU RUJU (P.M.P.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò brevissimo, anche perchè non sono un esperto di cose marinare. Mi limiterò ad esaminare, secondo un rigido filo logico, i pareri espressi sino ad oggi dai tecnici o da coloro che sono ritenuti tali. Chi, per la prima volta, ha sostenuto la convenienza e l'opportunità che le navi-traghetto approdassero a Golfo Aranci anzichè ad Olbia? Il direttore generale della Tirrenia, nel 1955, in qualità di tecnico del Ministero della marina mercantile. Ci troviamo, dunque, dinanzi al primo parere espresso da una fonte che non possiamo ritenere disinteressata. E fa meraviglia come mai, per questo primo parere, che ha dato l'avvio alla installazione delle attrezzature portuali a Golfo Aranci anzichè ad Olbia, sia stato scelto un rappresentante di un'industria privata...

PERNIS (P.N.M.). La Tirrenia è, in sostanza, dello Stato.

PORCU RUJU (P.M.P.). Non vi sono interessi privati di mezzo?

PERNIS (P.N.M.). No; si tratta solo di interessi pubblici.

PORCU RUJU (P.M.P.). Lo Stato ha la maggioranza del pacchetto azionario della Tirrenia, ma credo non si possa negare che assumano rilevanza interessi privati.

PERNIS (P.N.M.). La Tirrenia appartiene

allo Stato al cento per cento già da 10 anni.

PORCU RUJU (P.M.P.). Chi, invece, ha sostenuto la non convenienza della scelta di Golfo Aranci? Il Ministero della marina mercantile che, indirizzando una lettera al Ministero dei lavori pubblici, ha avanzato le prime preoccupazioni per la scelta fatta. In effetti, dunque, il Ministero della marina mercantile, in un primo momento, avvalendosi di un tecnico di sua fiducia, si è pronunciato a favore; poi ha cambiato parere.

Coloro, comunque, che sostengono ancora la convenienza che le navi-traghetto approdino a Golfo Aranci anzichè ad Olbia dicono che si verrebbe a risparmiare un percorso di 10 miglia marine, cioè 17 chilometri. Ma, posto il problema del principio delle distanze, della convenienza economica, dall'altra parte vi sono da considerare i 23 chilometri che separano Golfo Aranci da Olbia. Anche questa argomentazione delle 10 miglia, dunque, cade. Ma cade soprattutto perchè è vero quanto ha detto il collega Nanni: a Golfo Aranci imperversano i venti del primo, del secondo e del terzo quadrante. Proprio oggi ci è pervenuto un telegramma nel quale si comunica che nella giornata di oggi la motonave Santa Giorgina è stata costretta a staccarsi dalla banchina di Golfo Aranci a causa del vento e della risacca, che hanno impedito le operazioni di imbarco.

Da parte nostra, dunque, è doveroso domandare: ma che cosa avverrà domani e quale sarà la nostra responsabilità, se un carico di valore — di carne, ad esempio — non potrà essere imbarcato a Golfo Aranci? La responsabilità sarà anche del Consiglio, perchè su un problema come questo non può il Consiglio regionale di Sardegna tacere. Anzi, al riguardo, mi sia consentito di esprimere tutta la mia meraviglia per il fatto che, se io e il collega Nanni e i colleghi socialisti e comunisti non avessimo sollevato il problema in discussione, si sarebbe finito per costruire le attrezzature portuali a Golfo Aranci o ad Olbia senza che il Consiglio regionale se ne potesse preoccupare.

Oggi Olbia è in fermento; per la prima volta, nella storia politica italiana, ad uno sciopero generale hanno partecipato persino i sacerdoti,

III LEGISLATURA

CLXXXIV SEDUTA

10 GIUGNO 1959

che hanno sospeso le funzioni religiose per scendere in piazza a protestare. Per quali ragioni si è arrivati a tanto? Per quale ragione la scelta è caduta su Golfo Aranci? Vorrei che l'onorevole Contu fosse tanto benevolo da darmi un chiarimento al riguardo. Il dottor Baravelli, su « Il Giornale d'Italia », nel pubblicare l'interpellanza mia e del collega Nanni, ha scritto: « E' una storia vecchia », ed ha affermato che la città di Sassari, per proteggere Porto Torres, ha bisogno di arginare lo sviluppo del porto di Olbia.

CHERCHI (P.C.I.). Non è vero; fra Porto Torres e Olbia non può esservi contrasto di interessi.

PORCU RUJU (P.M.P.). Vero o non vero, collega Cherchi, quando da un giornalista, in un giornale così importante come « Il Giornale d'Italia », vengono pronunziate accuse di questo genere, io credo che si abbia per lo meno il dovere di rispondere. E' la Camera di Commercio di Sassari, signori, e sono altre persone non nominabili che difendono Golfo Aranci e, indrettamente, Porto Torres. Questa è la verità.

Sono in questione forti interessi economici, e il danaro — si sa — è potere. Questo è il problema. Ecco perchè si preferiscono spendere miliardi in più; per questo si vogliono esporre le operazioni di imbarco ai venti del primo, del secondo e del terzo quadrante. Non solo, ma, peggio ancora, si vuol mettere anche a repentaglio l'esistenza dei Sardi, dei viaggiatori, perchè a Golfo Aranci avvengono, come tutti sapete, gli imbarchi del materiale esplosivo, della tredicesima, quattordicesima, quindicesima categoria...

ZUCCA (P.S.I.). Sono segreti militari. Attenzione allo spionaggio!

PORCU RUJU (P.M.P.). Se domani dovesse avvenire una disgrazia, quale sarà la nostra responsabilità, onorevoli colleghi?

Il Consiglio regionale deve elevare la sua protesta per una questione di principio, perchè non possono in Sardegna essere affrontati pro-

blemi di così grande importanza senza che la Regione dica la sua parola, esprima il suo parere. Ed è bene che voi, onorevoli colleghi, come molto bene tutti state facendo, vi pronunciate in merito, perchè è ingiusto che si danneggi Olbia per favorire altri interessi. (Consensi).

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

COVACIVICH (D.C.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io credo di poter esprimere un giudizio spassionato, perchè, fra l'altro, non ho il minimo interesse personale all'una o all'altra soluzione.

Mi sono domandato quali ragioni abbiano portato i tecnici della marina mercantile ad indicare come più idoneo il porto di Golfo Aranci rispetto a quello di Olbia. Ora, non posso pensare che sia vera l'osservazione dell'amico Porcu Rujù, che, cioè, i tentacoli di Sassari siano arrivati anche al Ministero della marina mercantile per imporre una certa soluzione del problema allo scopo di proteggere Porto Torres. No, non ci posso credere. Evidentemente vi sono delle ragioni di natura squisitamente tecnica. Ecco perchè io accetto la proposta del collega Asara, che mi è sembrato il più obiettivo fra tutti, di far riesaminare il problema; farlo riesaminare da una commissione nuova, che comprenda anche dei tecnici sardi.

E' inutile che l'amico Porcu Rujù mi mostri un telegramma nel quale si dice che oggi a Golfo Aranci non ha potuto attraccare una nave. Quante volte noi stessi, onorevoli colleghi, non siamo potuti partire da Olbia per la nebbia, per il vento e...

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Quante volte?

COVACIVICH (D.C.). Io stesso, per esempio, sono stato tre giorni fermo nel porto di Olbia due anni fa.

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Dimmi quante volte dal 1922.

SERRA (D.C.). Anch'io sono rimasto bloccato ad Olbia.

COVACIVICH (D.C.). Amici miei, ho già detto che non ho nessun interesse personale. Desidero solo trovare una via...

NANNI (P.S.I.). Lei sta travisando il problema; lo stesso Ministero della marina è favorevole ad Olbia.

COVACIVICH (D.C.). Le mie sono osservazioni di natura pratica. Io stesso — ripeto — sono rimasto tre giorni fermo ad Olbia, due anni fa, su una motonave che non poteva partire per la nebbia prima, e per il vento poi...

SOTGIU GIROLAMO (P.C.I.). Quando c'era lo sciopero.

COVACIVICH (D.C.). Non capisco proprio perchè vi dobbiate tanto scaldare su un problema che dovrebbe trovarci tutti d'accordo. Abbiate pazienza. Sappiamo tutti che il canale di Olbia è talmente stretto che due navi insieme non possono passare. E che, forse, questo non è vero? Quante volte si è incagliata la motonave di linea nel canale di Olbia?

NANNI (P.S.I.). Una volta. Quante volte si sono incagliate navi a Golfo Aranci?

COVACIVICH (D.C.). L'onorevole Nanni e gli amici che sostengono la sua tesi vogliono, per amor di polemica, negare l'evidenza. Ho già detto e ripeto che, se oggi la motonave non ha potuto attraccare a Golfo Aranci, probabilmente con questo stesso tempo non può neanche attraccare ad Olbia. Io, d'altra parte, non ho nessuna preferenza. L'ho già detto prima; non ho interessi elettoralistici, non ho interessi di natura economica; voglio solo portare una parola veramente spassionata.

Concludendo: accetto — parlo a titolo personale — la proposta fatta dal collega Asara perchè il problema venga riesaminato con la collaborazione di tecnici sardi, i quali possano tener conto degli interessi generali della nostra Isola. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno domani alle ore 10 e 30.

La seduta è tolta alle ore 20 e 20.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI
Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1959