

CLXXII SEDUTA

(POMERIDIANA)

GIOVEDÌ 6 GIUGNO 1963

Presidenza del Vicepresidente GARDU

INDICE

Comunicazioni del Presidente:

PRESIDENTE	3869
STARA	3869

Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):

LATTE	3870
SERRA, Assessore agli enti locali	3870
DE MAGISTRIS	3872-3875
DEL RIO, Assessore ai lavori pubblici	3872
CONGIU	3875
COVACOVICH, Assessore ai trasporti e turismo	3877
CAMBOSU	3880

La seduta è aperta alle ore 18 e 50.

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

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che gli emendamenti presentati nella seduta antimeridiana al disegno di legge numero 59 comportano un aumento di spesa, per cui questa Presidenza, ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 79 del Regolamento interno ne dispone la trasmissione alla Commissione finanze e tesoro. Prego il Presidente della seconda Commissione, onorevole Stara, di convocare la Commissione il più presto possibile, per l'esame degli emendamenti.

STARA (D.C.). Accolgo volentieri l'invito dell'onorevole Presidente. Data l'urgenza, è mia intenzione, se i commissari non hanno niente in contrario, di convocare per domani mattina alle ore 9 la Commissione finanze, prima della riunione del Consiglio. Prego il segretario di provvedere alla convocazione.

Svolgimento di interpellanze e interrogazione.

PRESIDENTE. Poichè ci troviamo nell'impossibilità di continuare la discussione sul disegno di legge numero 59, si procede, ora, allo svolgimento di alcune interpellanze e di interrogazione. Per prima viene svolta una interpellanza Latte all'Assessore agli enti locali. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

«per sapere se sia a conoscenza del vivo malcontento diffuso fra i sanitari comunali dipendenti dell'Isola per la mancata concessione dell'assegno integrativo di L. 70 per punto di coefficiente dello stipendio previsto dalla legge n. 173 del 19.4.1962. Consta, infatti, all'interpellante che le Sezioni di controllo provinciali dell'Assessorato degli enti locali, ritenendo il personale sanitario non assimilabile a quello amministrativo, sia per la natura diversa del servizio e sia perchè può esercitare la libera professione, hanno annullato per tali motivi le

IV LEGISLATURA

CLXXII SEDUTA

6 GIUGNO 1963

deliberazioni di alcune Amministrazioni comunali (es. Nuoro, Sorgono, Lotzorai ecc.) adottate nello spirito della legge precitata a favore del personale sanitario. Poichè tale interpretazione è in contrasto con l'intendimento del legislatore, che non fa discriminazioni tra le diverse categorie di dipendenti e la natura delle loro prestazioni, ma, partendo dalla retribuzione in atto, stabilisce la misura dell'assegno integrativo moltiplicando il coefficiente della retribuzione per un numero fisso, raggiungendo così lo scopo di adeguare proporzionalmente lo stipendio per tutte le categorie di dipendenti all'aumento del costo della vita. Nè può costituire motivo di discriminazione il fatto che taluni sanitari possono esercitare la libera professione in quanto la G.P.A., ne ha già tenuto conto nel determinare gli stipendi minimi del personale sanitario, onde risultassero equi in rapporto a quelli degli altri dipendenti comunali. Considerando ancora che il personale sanitario dal 1955 non ha beneficiato dei miglioramenti economici apportati a tutte le altre categorie di dipendenti dello Stato e il fatto che i proventi della libera professione sono sempre incerti ed aleatori e dai quali sono escluse alcune categorie (ufficiali sanitari dei capoluoghi, direttori di mattatoi ecc.), il sottoscritto ritiene illegittima l'interpretazione data alla legge n. 173 del 19 aprile 1962 dalle Sezioni di controllo sugli atti degli Enti locali e, pertanto, chiede all'Assessore di conoscere quali disposizioni intenda dare perchè la attività di controllo degli Enti provinciali si adegui alla indicata interpretazione della legge, che appare non solo la più giusta, ma anche la più umana. Il sottoscritto ritiene, inoltre, opportuno che l'onorevole Assessore dia adeguate disposizioni affinchè tutte le Amministrazioni comunali che ancora non abbiano provveduto si uniformino al disposto legislativo in favore della benemerita categoria dei sanitari dipendenti». (132)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Latte per illustrare questa interpellanza.

LATTE (D.C.). Signor Presidente, signori consiglieri, l'interpellanza trae origine dal fatto

che i Comitati di controllo per l'approvazione degli atti degli Enti locali hanno respinto le deliberazioni adottate da alcune Amministrazioni comunali per l'applicazione della legge numero 173 del 19 aprile 1962, relativa alla concessione dell'assegno integrativo di 70 lire per punto di coefficiente di stipendio, agli impiegati dello Stato. Tali deliberazioni sono state accolte per quanto riguarda tutto il personale amministrativo degli Enti locali, mentre sono state respinte per quanto riguarda il personale sanitario la cui posizione è stata considerata, a torto, differente da quello del personale amministrativo. Si è ritenuto che il personale sanitario potesse usufruire di altri cespiti di guadagno, dimenticando che molte categorie di sanitari sono escluse dalla libera professione. Tra queste sono gli ufficiali sanitari dei capoluoghi e i direttori dei macelli. Io ho anche fatto presente che i sanitari dal 1955 non hanno beneficiato di nessuno degli aumenti previsti dalla legge; pertanto, ho chiesto all'Assessore agli enti locali che provveda affinchè i Comitati di controllo non respingano le deliberazioni adottate dalle Amministrazioni comunali a favore dei medici condotti, degli ufficiali sanitari, delle ostetriche e dei direttori di macello, e affinchè, anzi, tutte le Amministrazioni adottino tale disposizione.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore agli enti locali ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

SERRA (D.C.), Assessore agli enti locali. L'interpellanza risale al mese di novembre scorso ed io mi ero dichiarato diverse volte pronto per rispondere, ma il calendario dei lavori del Consiglio non mi ha dato modo di farlo immediatamente. Ma forse è stato meglio così, perchè la situazione si è schiarita più che mai. Devo premettere, inoltre, che l'Assessorato può vigilare, indirizzare, ma non può deliberare; la deliberazione spetta ai Comitati di controllo, che sono organi autonomi, a carattere non proprio giurisdizionale. Insomma, l'Assessorato non può imporre, ma ha cercato di indirizzare.

Contrariamente a quanto viene rappresentato

dal collega interpellante, l'assegno integrativo, pari a 70 lire a punto di coefficiente, è stato, almeno in un primo momento, concesso dal legislatore soltanto ad alcune categorie di dipendenti statali. In particolare, tra le categorie escluse vi è il personale sanitario dipendente dal Ministero della sanità. In relazione a tale indirizzo legislativo e fino a quando il medesimo non è stato modificato, il Comitato e le Sezioni di controllo hanno negato l'approvazione delle deliberazioni dei Comuni e delle Province, che estendevano l'assegno al personale sanitario. Ciò, quindi, non rappresentava una indebita discriminazione rispetto al personale amministrativo, ma un doveroso e legittimo adeguamento allo spirito della legge. E' intervenuta, successivamente alla interpellanza, la legge 4 dicembre 1962 numero 1681 che ha esteso, sia pure con limitazione, il beneficio di cui trattasi anche alle categorie del personale sanitario dipendente dal Ministero della sanità, e il Comitato e le Sezioni di controllo hanno adeguato le proprie determinazioni alle nuove disposizioni legislative. Inoltre, ad evitare malintesi, nel febbraio, sono state impartite dai presidenti degli organi di controllo le necessarie istruzioni agli Enti locali. Leggo la circolare diramata dal Comitato di Cagliari il 14 febbraio: «Come è noto, questo Comitato di controllo, in sede di esame delle deliberazioni dei Consigli comunali recanti la concessione dell'assegno mensile integrativo di lire 70 per punto di coefficiente al dipendente personale sanitario (medico, veterinario, ostetrica ed ufficiale sanitario) ebbe, sino ad epoca recente, a rinviare le deliberazioni stesse per illegittimità sotto il profilo dell'eccesso di potere in relazione alla circostanza che lo Stato — alle cui norme i Comuni espressamente si richiamavano a giustificazione delle loro determinazioni — aveva escluso dal beneficio in parola il proprio personale sanitario. Poichè, peraltro, con legge n. 1681 del 4 dicembre 1962 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 326 del 22 dicembre 1962) l'assegno è stato esteso anche alla categoria predetta, sono evidentemente ormai venuti meno i motivi che nel passato determinarono le cennate decisioni negative di questo Comitato, il quale, infatti, in

questi ultimi tempi ha dato favorevole corso alle deliberazioni, relative all'oggetto, pervenute successivamente alla pubblicazione della legge sopra indicata. In relazione a tanto, pur confermandosi il carattere meramente discrezionale della concessione, si prospetta, alle Amministrazioni che abbiano a suo tempo deliberato l'assegno in parola a favore del proprio personale sanitario e che l'atto abbiano avuto rinviato da questo Organo di controllo per il cennato vizio di legittimità, l'opportunità di adottare un nuovo provvedimento di concessione».

Analoghe circolari sono state inviate dalle Sezioni di Sassari e di Nuoro. Risulta che in genere gli Enti locali si sono adeguati a questo indirizzo e che perciò tutti i sanitari dipendenti dai Comuni e dalle Province che hanno concesso l'assegno al personale amministrativo, godono, ormai, anch'essi dell'assegno. Certi Comuni non hanno deliberato e non intendono deliberare la concessione dell'assegno nonostante l'indirizzo legislativo, ma noi non abbiamo il potere di costringerli a farlo. Siamo certi, però, che, secondo le loro possibilità finanziarie, anche questi Enti locali cercheranno di andare incontro alle necessità, giustificate, del personale sanitario.

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

LATTE (D.C.). Noi avevamo chiesto che lo indirizzo legislativo venisse seguito da tutte le Amministrazioni comunali dell'Isola. Certi Comuni, sì, è vero, si trovano in condizioni economiche più disagiate di altri, ma non dovrebbe essere il personale sanitario che ha lo stipendio fisso, come le ostetriche, gli ufficiali sanitari e i medici condotti, a subirne le conseguenze. Altri Comuni, poi, hanno ritenuto opportuno di non seguire la legge indipendentemente dalla propria situazione finanziaria. Si sa che questa legge è stata seguita da gran parte delle Amministrazioni della Penisola, e non si vede la ragione per cui non venga seguita in Sardegna, dove le condizioni del benemerito personale della sanità sono economicamente inferiori.

Noi, ripeto, avevamo sollecitato l'onorevole

IV LEGISLATURA

CLXXII SEDUTA

6 GIUGNO 1963

Assessore affinché incoraggiasse tutte le Amministrazioni comunali ad uniformarsi alla legge, perciò mentre ci dichiariamo soddisfatti per quello che ha fatto, non possiamo dire altrettanto per ciò che non ha fatto e che dovrebbe fare intervenendo per indurre tutte le Amministrazioni comunali ad uniformarsi alla legge in questione.

PRESIDENTE. Segue una interpellanza De Magistris all'Assessore ai lavori pubblici. Se ne dia lettura.

ASARA, *Segretario*:

«per conoscere i suoi intendimenti in merito alla predisposizione del piano regolatore generale degli acquedotti previsto dalla legge 4 febbraio 1963, n. 129. In particolare per conoscere se l'Assessore non ritenga lesivo delle competenze attribuite alla Regione dallo Statuto speciale per la Sardegna, il secondo comma dell'art. 3 e la lettera a dell'art. 5 della legge in questione, e se non ritenga opportuno promuovere le azioni di tutela, non soltanto delle competenze amministrative della Regione, ma anche dei poteri che le sono propri in materia di programmazione e di coordinamento della programmazione regionale con quella nazionale». (166)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Magistris per illustrare questa interpellanza.

DE MAGISTRIS (D.C.). Ho presentato l'interpellanza preoccupato che l'avvenuta entrata in vigore della legge sul piano nazionale degli acquedotti non soltanto ledesse le competenze statutarie della Regione Sarda, ma potesse anche riflettersi sulla potestà amministrativa inerente alla programmazione, poichè gli acquedotti costituiscono un elemento fondamentale della sistemazione urbanistica e, quindi, della programmazione. Con la modifica, in base ad una legge nazionale, della disciplina della materia degli acquedotti, si veniva a svuotare, oltre alle competenze statutarie in materia legislativa e amministrativa, anche la particolare competen-

za di programmazione e di coordinamento delle iniziative, che era stata delegata alla Regione con la legge 588. Per questo motivo ho presentato l'interpellanza, che non ha necessità di essere ampiamente illustrata. Forse l'Amministrazione regionale ha già provveduto nel modo che io auspicavo.

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

DEL RIO (D.C.), *Assessore ai lavori pubblici*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la legge 4 febbraio 1963, numero 129, ricordata nella interpellanza dell'onorevole De Magistris, è da considerarsi manifestamente anticostituzionale. L'accusa di anticostituzionalità è stata rivolta al provvedimento ancora quando lo si discuteva, da parecchi settori delle due Camere. Nei riguardi della Regione Sarda la legge è da considerarsi anticostituzionale per varie ragioni. Primo, perchè dispone che nella formulazione del Piano delle Regioni, sia quelle a Statuto ordinario sia quelle a Statuto speciale, siano chiamate a dare un semplice parere laddove esse — avendo piena competenza in materia — dovrebbero, quanto meno, proporre il Piano per la parte che riguarda il loro territorio. Secondo, perchè la delega al Governo, prevista dall'articolo 5, ultimo comma, della legge dovrà rispettare non solo le attribuzioni delle Regioni ordinarie, ma anche quelle — e a maggior ragione, aggiungo io — delle Regioni a Statuto speciale. Terzo, perchè il vincolo sulle acque, di cui all'articolo 3, secondo e quarto comma, in Sardegna potrà essere imposto solo dalla Regione. E i contributi di cui all'articolo 5 lettera c debbono essere distribuiti tramite la Regione.

In base a queste considerazioni, la Giunta regionale ha ritenuto necessario intervenire con vari atti. Il primo atto è costituito dal ricorso alla Corte Costituzionale, che è stato presentato secondo i termini prescritti, cioè entro il primo aprile di quest'anno, e con cui viene avanzata impugnativa contro l'articolo 1, comma primo, della legge, e precisamente contro le

parole «per tutto il territorio dello Stato». Con questa dizione infatti si invade la sfera di competenza assegnata al Piano e si entra in conflitto con le potestà legislative e amministrative della Regione in materia di lavori pubblici di esclusivo interesse regionale e di disciplina dei diritti demaniali sulle acque pubbliche. Si è impugnato anche il secondo comma dell'articolo 1, relativamente alle parole «per i territori indicati dall'articolo 3 della legge 10 agosto 1950, numero 646», perchè fra questi territori è appunto compresa la Sardegna, nonché il terzo comma, il quale stabilendo che sul Piano statale debba essere sentito il parere delle Regioni a Statuto speciale non salvaguarda la anzidetta potestà regionale. La Regione Sarda dovrà infatti predisporre essa il Piano per il proprio territorio. Una forma di coordinamento con gli interessi nazionali conforme alle attribuzioni regionali potrebbe attuarsi sottoponendo il Piano regionale all'approvazione del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro ai lavori pubblici, come previsto in altri settori dalle Norme di attuazione dello Statuto speciale della Sardegna. E' stato impugnato, infine, anche l'articolo 5, il quale, nell'autorizzare varie deleghe legislative al Governo, mentre impone di rispettare le attribuzioni delle Regioni a Statuto ordinario, non fa salve le attribuzioni della Regione Sarda nelle materie di cui alle deleghe previste alle lettere a) e b), c) e d). Resta fermo che la Regione, in base all'articolo 8 dello Statuto speciale, avrà diritto a contributi statali per l'attuazione del Piano nel suo territorio.

Il secondo atto con cui la Giunta è intervenuta è costituito da un disegno di legge, di iniziativa dell'Assessore competente, che sarà trasmesso in questi giorni all'esame della Giunta stessa. Il disegno di legge prevede l'incarico per la Giunta di predisporre un piano regolatore degli acquedotti per il territorio sardo, avente il contenuto di cui all'articolo 2 della legge numero 129 da sottoporre all'approvazione dello Stato per l'inserimento nel Piano generale di cui alla stessa legge numero 129. E' previsto anche il vincolo sulle acque pubbliche della Regione a favore degli acquedotti indicati

nel Piano e il coordinamento di tutti gli usi delle acque in Sardegna.

E' noto, peraltro, che i mezzi giuridici ai quali si è fatto ricorso danno luogo a procedimenti assai lunghi, di guisa che non è possibile affidare ad essi soli la tutela degli interessi della Regione. Pertanto ecco le proposte che io ho già presentato alla Giunta regionale:

1.o) - Assumere una deliberazione di Giunta con cui si dà incarico all'Assessore ai lavori pubblici, previi anche gli opportuni contatti con la Cassa per il Mezzogiorno, di predisporre senza indugi il piano degli acquedotti per la Sardegna. Questo provvedimento pare necessario affinché il Governo sia messo di fronte alla concreta e avanzata elaborazione di un piano sardo, di cui, nella peggiore della ipotesi, non potrebbe non tener conto in sede di elaborazione del Piano nazionale, finchè perdura la disposizione di cui all'articolo 1 della legge 129.

2.o) - Presentare al Governo articolate proposte in riferimento al contenuto dei decreti legislativi previsti dall'articolo 5 della legge in questione, per tutela delle competenze regionali e per il versamento alla Regione, similmente a quanto si fa per il Piano verde, delle somme per l'attuazione del Piano.

Queste, onorevole De Magistris, le considerazioni che sentivo di dover svolgere sul terreno strettamente giuridico e operativo. Per quanto riguarda l'altra questione da ella prospettata a proposito dei criteri di programmazione, è evidente che noi siamo d'accordo. E siamo d'accordo sulle conclusioni che ella ha suggerito. Noi siamo del parere — non da oggi — che la programmazione nazionale debba essere effettuata su base regionale. E considerata l'importanza che può avere un Piano degli acquedotti ai fini anche delle sistemazioni urbanistiche, riteniamo che il Governo debba, in ogni caso, tenere conto di tale impostazione, e che, tra l'altro, questa a suo tempo venne acquisita dal Governo di centro sinistra. Pertanto il Governo deleghi alla Regione Sarda, anche nel caso in cui vengano ritenute inconsistenti le questioni giuridiche che abbiamo prospettato nel ricorso alla Corte Costituzionale, il

IV LEGISLATURA

CLXXII SEDUTA

6 GIUGNO 1963

compito di elaborare il Piano degli acquedotti per il territorio dell'Isola.

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Mi dichiaro soddisfatto della risposta, e, soprattutto, delle iniziative prese dall'onorevole Assessore.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza Congiu - Marras all'Assessore ai trasporti e turismo. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

«per conoscere le iniziative che intende prendere in ordine al problema della riorganizzazione e dello sviluppo delle strade ferrate nell'Iglesiente e nel Sulcis. E in particolare se non intenda: a) proporre il riscatto della ferrovia privata Monteponi - Portovesme, facendone assumere la proprietà alla Società Ferrovie Meridionali Sarde; e intanto, ottenere il transito dei mezzi delle Ferrovie Meridionali Sarde sulla tratta Monteponi - Portovesme; b) garantire il trasporto dei carri delle Ferrovie statali sulle strade ferrate delle Ferrovie Meridionali Sarde in considerazione dell'introdotta servizio di navi - traghetto; c) ottenere il completamento dell'ammodernamento generale degli impianti e dei mezzi ferroviari e automobilistici delle Ferrovie Meridionali Sarde, avviando una proposta che porti alla loro statizzazione; d) respingere ogni eventuale proposta intesa a prevedere lo smantellamento della ferrovia statale Villamassargia - Carbonia, ed anzi operare perchè tale tratta venga estesa sino a Sant'Antioco. Tali provvedimenti si rendono indispensabili per garantire il rafforzamento delle infrastrutture necessarie al funzionamento e allo sviluppo del nucleo d'industrializzazione del Sulcis e dell'Iglesiente». (107)

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento sono state presentate un'interpellanza e un'interrogazione che vengono svolte congiuntamente. Se ne dia lettura.

ASARA, Segretario:

Interpellanza De Magistris all'Assessore ai trasporti e turismo:

«per conoscere quale azione intende svolgere la Giunta perchè, a otto anni di distanza, venga normalizzata la situazione precaria della gestione governativa delle Ferrovie Meridionali con la statalizzazione delle stesse Ferrovie. A parere dell'interpellante, il passaggio delle F.M.S. alle Ferrovie dello Stato rappresenta l'unica definitiva sistemazione della quale parla l'articolo 3 della legge 12 dicembre 1954, numero 1178. L'interpellante chiede anche di conoscere quale azione intende svolgere la Giunta perchè, con l'auspicata statalizzazione, si provveda anche all'ammodernamento dell'armamento ed al potenziamento della linea, del materiale rotabile e degli impianti fissi, oltre che all'aumento dello scartamento, perlomeno nella tratta Iglesias-Calasetta, così da unificarlo con quello della restante rete statale della Sardegna. L'ammodernamento e la statizzazione delle Ferrovie Meridionali Sarde si rende indispensabile in vista del prevedibile sviluppo industriale del Sulcis e dell'aumento di traffico conseguente agli insediamenti industriali in quei nuclei di industrializzazione. Ad avviso dell'interpellante, l'adozione dei provvedimenti definitivi predetti deve comprendere anche l'assunzione della ferrovia privata Monteponi-Portovesme o, perlomeno, la possibilità di passaggio di convogli su quella tratta. L'interpellante chiede infine di conoscere quale azione intenda svolgere la Giunta perchè il finanziamento occorrente alla sistemazione venga reso disponibile sollecitamente ed il relativo provvedimento legislativo possa venire approvato entro la corrente legislatura». (109)

Interrogazione Cambosu - Girolamo Sotgiu all'Assessore ai trasporti e turismo:

«per sapere se, di fronte agli annunciati provvedimenti di liquidazione della linea ferroviaria della Società Monteponi nella tratta Bacu Abis - Portovesme, siano state prese le opportune misure per impedirne lo smantellamento e per consentire anche attraverso riscatto il passag-

gio alla gestione commissariale governativa della Società Ferrovie Meridionali». (310)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Congiu per illustrare la sua interpellanza.

CONGIU (P.C.I.). Signor Presidente, colleghi consiglieri, effettivamente si deve constatare che certi urgenti problemi che vengono portati in aula e la cui soluzione è appunto legata alla tempestività dell'intervento dell'organo esecutivo suscitano presso i responsabili della politica della Regione una scarsa ripercussione. Il problema che ha dato incentivo alla nostra interpellanza è ormai risolto: la ferrovia Monteponi-Portovesme, di proprietà della Società Monteponi-Montevecchio-Montecatini, è ormai in parte smantellata, e comunque non vi si svolge più transito alcuno. Questo è avvenuto senza che alcuno sia intervenuto a impedirlo, senza che alcuno si proponesse di stabilire se era giusto o no e se era necessario prendere iniziative che avrebbero potuto conservare alla ferrovia la importante funzione che pure aveva assolto nell'ambito aziendale.

La ferrovia Monteponi-Portovesme ha molta importanza, perchè collega un centro di estrazione di minerali con il porto di imbarco di questi stessi minerali, che fino ad ora vengono esportati dalla nostra Isola. Ma non si tratta di una piccola miniera e di un piccolo porto di imbarco, bensì della più grande azienda mineraria che esista in Sardegna, che oggi provvede alla estrazione di circa 80.000 tonnellate di minerale, e di Portovesme, uno dei centri che in questo momento costituiscono la cerniera dello sviluppo industriale del Sulcis-Iglesiente, cioè la località dove sorge la supercentrale, dove dovrebbe incentrarsi il nucleo di addensamento dell'industrializzazione della zona.

La Giunta ha avuto un po' di curiosità per il problema. Ad Iglesias si è svolto un convegno a cui hanno partecipato i tecnici della Amministrazione regionale e dell'Amministrazione dello Stato; sono state chiarite le esigenze del funzionamento della ferrovia, è stata formulata, a proposito dell'eventuale riscatto della ferrovia ad iniziativa del Consorzio, ma in attesa della

definizione giuridica del Consorzio, una soluzione provvisoria che consentisse perlomeno il transito delle collaterali Ferrovie Meridionali Sarde nella tratta in questione. La cortesia personale dell'Assessore — gliene diamo atto —, ha consentito la presenza al Convegno dei funzionari dell'Assessorato; ma oltre questo atto di correttezza non vi è stato un interessamento che delineasse una politica regionale nel settore dei trasporti. Nè è stata colta una connessione importante tra le esigenze dello sbocco verso i porti dei nuovi elementi di ubicazionalità delle industrie, e il preciso dovere sociale che avrebbe dovuto impedire al proprietario di smantellare la ferrovia. Tutti i quesiti indicati nella interpellanza tendevano ad assicurare la provvisorietà della situazione a causa dell'impedimento esistente per la soluzione definitiva, che prevede la gestione delle ferrovie da parte del Consorzio, del nucleo di industrializzazione Sulcis-Iglesiente, e tende a far garantire, in un sistema di trasporti unificati, la possibilità di collegare il Campidano di Cagliari, attraverso l'Iglesiente, con la zona del Sulcis verso la quale si dirigono le prospettive dell'industrializzazione.

Io ascolterò, ora, con curiosità che cosa la Giunta regionale dirà di aver fatto dal luglio del 1962 ad oggi, e tengo presente che la questione è stata ormai già ampiamente trattata in sede parlamentare e che vi è stata la posizione negativa dello Stato nonostante l'interessamento di un Sottosegretario sardo, l'onorevole Mannironi, al quale si attribuiscono tanti meriti e mai un demerito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Magistris per illustrare la sua interpellanza.

DE MAGISTRIS (D.C.). La mia interpellanza dovrebbe richiamarsi alla prassi, assai comune in Italia, per cui nulla è più permanente del provvisorio. Io ricordo che con la legge del dicembre del 1954 pareva che la sistemazione anche tecnica delle Ferrovie Meridionali Sarde fosse un fatto compiuto, poichè vennero affidate le ferrovie in gestione speciale gover-

nativa, ciò che, secondo quanto dispone la legge fondamentale in materia, prelude a un riassorbimento della concessione e a una gestione diretta statale. E la gestione diretta avrebbe dovuto portare, come conseguenza di logica economica, alla unificazione della tratta ferroviaria con le dimensioni dei binari da 1,50 delle Ferrovie dello Stato. Ebbene, dal 1954 ad oggi sono passati nove anni e la situazione è ancora tale e quale. Anzi, quando presentai l'interpellanza, pareva che ci fosse in animo non la statizzazione delle Ferrovie Meridionali, ma la smobilitazione con l'affidamento dei trasporti non soltanto passeggeri, ma anche merci, alla Mesocomato. Questa iniziativa va collegata all'altra, che venne ventilata alcuni mesi prima, della soppressione della tratta Villamassargia-Carbonia delle Ferrovie dello Stato. La soppressione ha una giustificazione sul piano contabile, perchè si tratta di una linea morta a scarso rendimento economico, che non finisce, laddove dovrebbe, in un porto.

E' necessaria la statizzazione delle Ferrovie Meridionali e la continuazione della tratta Villamassargia-Carbonia con la unificazione dei binari. Allora le Ferrovie Meridionali potrebbero avere una funzione assai importante nella zona industriale del Sulcis e potrebbero anche assicurare quel traffico di merci che è auspicabile e che darebbe loro vita. Ma, fino a quando la gestione non sarà unificata e fino a quando anche sul piano tecnico tutta la rete sarda non sarà uguale, la situazione economica di *deficit* delle Ferrovie Meridionali potrà sempre rendere opportuna la loro soppressione o il trasferimento dei trasporti dalla rotaia al mezzo gommatato. Io ritengo che la zona industriale del Sulcis debba essere servita da una rete ferroviaria efficiente, collegata alla restante rete, anche per mettere direttamente in contatto questa zona della Sardegna con la restante rete ferroviaria italiana, attraverso le navi traghetto, ciò che oggi può avvenire soltanto a mezzo del carrello mobile che rappresenta un sistema non soddisfacente.

Nel prendere in esame la situazione, occorre anche considerare che il tratto Portovesme-Monteponi costituisce il necessario completa-

mento della linea per due motivi: prima di tutto perchè collega Iglesias al mare e poi perchè per un tratto è praticamente in comune con la linea delle Strade Ferrate Sarde. E deve essere in comune soprattutto per consentire il trasporto interno di merci nella zona industriale da Sud, dal golfo di Palmas fino a Portovesme, e per i movimenti di merci tra i vari stabilimenti che sorgeranno nella zona. Infatti è prevedibile che nella zona industriale che dovrà nascere vi sia uno spostamento di merci tra le varie fabbriche per completare il ciclo della seconda e terza lavorazione, ed è bene che questo spostamento avvenga con il mezzo che normalmente è il più economico, cioè con la strada ferrata. Quindi, quando si prende in considerazione la statizzazione delle Ferrovie Meridionali, occorre esaminare la possibilità di utilizzare a scartamento normale l'esistente ferrovia privata Monteponi-Portovesme. Per questi motivi ho presentato l'interpellanza; per sapere che cosa l'Amministrazione regionale vuol fare non soltanto per consentire che la zona in questione continui ad essere servita dalla rotaia che pareva essere minacciata di soppressione, ma anche per consentire che quella parte della Sardegna, che nelle previsioni è suscettibile di notevole sviluppo industriale, abbia l'uso indispensabile della ferrovia.

Nella mia interpellanza, volutamente, non ho fermato l'attenzione sull'altro tratto della tratta delle Ferrovie Meridionali Sarde, la Siliqua-San Giovanni Suergiu, poichè le considerazioni di natura economica che hanno suggerito di prendere in considerazione la sua soppressione possono essere varie e fondate. Però mi pare che la soppressione di questa seconda parte della linea per motivi di economia possa essere considerata soltanto se e quando si voglia potenziare la restante parte, che presenta solide prospettive di attività futura e che potrà assolvere una importante funzione. Se, invece, la unificazione dello scartamento non venisse presa in considerazione, la soppressione della tratta Siliqua - San Giovanni Suergiu sarebbe addirittura un fatto più grave perchè farebbe venir meno le poche ragioni di essere, che ancor oggi, anche non statizzata, anche non a scar-

tamento normale, conserva la tratta ferroviaria che da Iglesias porta a Calasetta.

Io, nel presentare l'interpellanza, intendevo porre il problema in questi termini: è necessario che l'Amministrazione regionale svolga una opportuna azione non soltanto politica, ma anche di intervento nella programmazione del Piano di rinascita, perchè se si prospetta nel Piano che alcuni degli stabilimenti debbano avere raccordi con la linea ferroviaria di cui si parla, è ovvio che questi raccordi debbano più convenientemente essere a scartamento normale e non a scartamento ridotto. Se i raccordi fra stabilimenti e linea vi saranno, ne scende come conseguenza che, data l'unificazione dello scartamento, dato che la gestione è già governativa, questa debba essere affidata alle Ferrovie dello Stato. Vi è poi da esaminare gli aspetti economici sfavorevoli all'esistenza della linea ferroviaria. A mio avviso questi aspetti a danno della linea ferrata in questione possono essere presi in considerazione solamente quando si ha la certezza che la parte più vitale sarà non soltanto salvata, ma potenziata e resa capace di servire una zona che promette di avere un notevole sviluppo produttivo.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore ai trasporti e turismo ha facoltà di rispondere alle interpellanze e all'interrogazione.

COVACIVICH (D.C.), Assessore ai trasporti e turismo. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non mi pare che, come dice il collega onorevole Congiu, il problema non debba considerarsi più attuale, anche se la risposta arriva circa un anno dopo la presentazione delle interpellanze e dell'interrogazione. Il problema non è stato risolto, quindi è sempre attuale e i suggerimenti degli onorevoli consiglieri saranno senz'altro tenuti presenti nelle trattative ulteriori perchè, come dirò in seguito, trattative si sono svolte già e talune richieste sono state presentate dall'Amministrazione regionale. Devo anche dire, a mia discolpa, che alle interpellanze pervenute nel luglio del 1962 si è risposto immediatamente dopo le ferie estive, tanto che si è trasmessa la risposta alla Presidenza della Giunta il 15

novembre del 1962, e la relazione dell'Ispettorato della motorizzazione che per conto proprio ha svolto la sua inchiesta e le sue trattative porta la data del 3 ottobre 1962. Deve dirsi oltretutto, per la verità, che le due interpellanze e la interrogazione non si sono potute svolgere anche perchè non si trovavano contemporaneamente in aula i loro presentatori.

Ed ecco la risposta che era stata preparata fin dal novembre 1962. Cercherò di aggiornarla ricordando i successivi atti compiuti dal mio ufficio e dall'Amministrazione regionale per risolvere il problema di cui si tratta.

Viene sollevato il problema di una definitiva sistemazione della rete delle Ferrovie Meridionali Sarde con conservazione del tronco Bacu Abis-Portovesme della ferrovia privata Monteponi-Portovesme. In particolare, l'onorevole De Magistris prospetta l'opportunità della statizzazione dell'attuale gestione governativa, — si dovrebbe cioè attuare il trasferimento all'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato — portando a scartamento ordinario almeno il tronco Iglesias-Calasetta, quale unica definitiva sistemazione ai sensi dell'articolo 3 della legge 12 dicembre 1954 numero 1178, sulla soppressione dell'A.Ca.I. e riorganizzazione delle imprese controllate. Con la soppressione della A.Ca.I., l'affidamento della gestione delle Ferrovie Meridionali Sarde al Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione — mirava a portare l'esercizio a un giusto proporzionamento, sulla base di una stabilizzazione dei traffici. Una tale funzione non appare ancora assolta, in quanto i traffici non si sono ancora stabilizzati, ma, anzi, c'è stata una nettissima diminuzione progressiva di essi. Dal 15 marzo 1955 al 1961 l'esercizio delle Ferrovie Meridionali Sarde ha infatti registrato un *deficit* crescente, che passa dalle lire 150.717.632 dei 291 giorni del 1955, alle 629.928.742 del 1961. Il *deficit* totale per i detti sette anni è di lire 3.243.671.671. Un passaggio alle Ferrovie dello Stato della rete così articolata, in questa situazione di esercizio, non è stato possibile.

Evidentemente il problema va inquadrato ponendo a base della sua soluzione, in sede di

coordinamento dei programmi di intervento nei vari settori in attuazione della legge 588, come giustamente rilevava il collega De Magistris, e della legge regionale 7 sul Piano di rinascita, un riesame dell'intera rete dei servizi pubblici di trasporto nella zona del Sulcis, tenuto conto, oltre che delle esigenze attuali, degli insediamenti industriali dei nuclei di industrializzazione della zona. Si dovrebbe, dunque, parlare non di passaggio alle Ferrovie dello Stato dell'attuale rete delle Ferrovie Meridionali Sarde, ma di inserimento della zona del Sulcis nel sistema Ferrovie dello Stato con la costruzione di nuovi tronchi ferroviari, che non è detto debbano ricalcare i tracciati oggi esistenti a scartamento ridotto, stante le diverse caratteristiche altimetriche e planimetriche cui devono corrispondere i due diversi sistemi di scartamento.

In tal senso sono state intavolate conversazioni con i funzionari del Ministero dei trasporti. E' noto che è stata nominata una apposita commissione per la riorganizzazione della rete delle Ferrovie dello Stato e il potenziamento di questa rete, in vista proprio dello sviluppo industriale del Piano di rinascita. Si deve anche dire che un notevole incremento di traffico si è già verificato nelle Ferrovie dello Stato con l'istituzione delle navi traghetto. Nel 1962 le Ferrovie dello Stato hanno registrato un aumento di traffico di oltre 500 mila tonnellate rispetto all'esercizio precedente. La commissione, che ha avuto colloqui con il Presidente della Giunta e con me, è stata ufficialmente investita del problema della rete ferroviaria statale nella zona del Sulcis. Inoltre, l'Amministrazione regionale è energicamente intervenuta, in quanto effettivamente risultavano che erano state avanzate proposte di smantellamento o quanto meno di sospensione dell'esercizio della linea Villamassargia-Carbonia, a richiedere ufficialmente non solo che rimanesse in attività questo tronco, ma che venisse proseguito fino al porto di Sant'Antioco. E, tenendo conto del fatto che nel frattempo aveva cessato l'esercizio la Ferrovia di Monteponi-Portoscuso, è stato chiesto che le Ferrovie dello Stato prolungassero la linea di Iglesias fino a Portovesme. Debbo dire che la commissione, che è presieduta da un illustre

funzionario delle Ferrovie dello Stato sardo, sta raccogliendo tutti gli elementi del futuro e prevedibile traffico per inserire nell'ampliamento della rete statale anche i tronchi da noi indicati. Al riguardo sono stati chiesti dati oltre che all'Assessorato all'agricoltura, alla Camera di Commercio di Cagliari, alle imprese minerarie e a un certo gruppo finanziario che intenderebbe attivare nella zona del Sulcis un importante stabilimento siderurgico.

In riferimento a quanto raccomandato dagli onorevoli Congiu e Marras, si comunica che sulla rete delle Ferrovie Meridionali Sarde, pur non essendo applicabile la legge 1221 sull'ammodernamento dei servizi di trasporto in concessione, sono stati effettuati tutti quei lavori necessari per portarne l'esercizio ad un livello di moderna efficienza. In particolare, fino al novembre scorso si è provveduto: a) all'acquisto di sei motrici Diesel-elettriche, e di quattro rimorciate pilota del tipo unificato per le ferrovie a scartamento ridotto; b) al trasferimento in Sardegna di 40 chilometri di rotaie da 25 Kg.-ml della Ferrovia Siracusa-Vizzini smantellata; c) alla picchettazione di tutte le curve ed alla correzione del tracciato geometrico della linea, per migliorarne le percorribilità; d) ad un risanamento integrale della massicciata con sostituzione della quasi totalità delle traverse e del ferro sui tratti più usurati; e) ad una graduale sistemazione dell'officina negli esistenti locali; f) al costante aggiornamento del parco degli autobus che è stato progressivamente aumentato fino alle venti unità. Inoltre, non si sono impostati piani per l'aggiornamento della trazione dei treni merci, in quanto la progressiva riduzione dei trasporti del carbone e la previsione della loro quasi completa cessazione nella seconda metà del 1963 non giustificano investimenti in tal senso. Infine, si sono ordinati i carrelli trasportatori di carri ferroviari a scartamento normale ed è stata costruita la fossa di trasbordo ad Iglesias ed è in costruzione il raccordo ferroviario e la fossa alla stazione di Carbonia.

Per quanto attiene al tronco Villamassargia-Carbonia delle Ferrovie dello Stato, assicuro gli onorevoli interpellanti che l'Amministrazione

regionale non mancherà, come per il passato, di respingere ogni eventuale proposta intesa a prevederne lo smantellamento. Anche perchè tale tronco potrà essere vitalizzato con l'auspicato potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato del Sulcis ed in particolare con il suo prolungamento fino al porto di Sant'Antioco e a quello di Portovesme. In una visione organica del sistema ferroviario del Sulcis va anche inserito il particolare problema della Ferrovia privata Monteponi-Portovesme, che la Società Montecatini ha messo a disposizione di chi se la vuol prendere.

CONGIU (P.C.I.). Qual è il prezzo di vendita?

COVACIVICH (D.C.), *Assessore ai trasporti e turismo*. Non se ne è discusso, onorevoli colleghi; non spetta a noi condurre le trattative: noi non abbiamo fatto altro che riferire la risposta che ci ha dato la nuova Società Montevecchio. Le trattative dovranno essere avviate da questa società; se sorgeranno difficoltà interverrà anche l'Amministrazione regionale, ma è chiaro che noi non ci possiamo sostituire agli organi dello Stato, nè a quelli delle Ferrovie Meridionali che in un primo momento erano interessati alla tratta di cui si parla.

Gli onorevoli interpellanti ed interroganti auspicano l'acquisizione alla rete delle Ferrovie Meridionali Sarde del tronco Bacu Abis-Portovesme della società Monteponi, del quale viene minacciata la soppressione. L'argomento è stato anche dibattuto nel terzo Convegno per lo sviluppo delle ferrovie del Sulcis e dell'Iglesiente. Premesso che la ferrovia in argomento venne costruita per assolvere alle esigenze di trasporto della Società mineraria di Monteponi, è evidente che, se la società proprietaria vuol rinunciare al suo esercizio, ciò sta a significare che tale sistema di trasporto non risponde più sotto il profilo economico alle finalità istitutive. Ora trattasi di vedere se vi è una esigenza di pubblico trasporto di cose e di persone che possa giustificare l'apertura al pubblico esercizio. Sulla scorta dei prodotti di traffico delle Ferrovie Meridionali Sarde una tale esigenza non è facilmente dimostrabile anche perchè i traffici

pubblici attuali da e per Portovesme sono avviati per strada ordinaria con pieno gradimento del pubblico e delle società minerarie che avviano quasi tutta la loro produzione con mezzi gommati anzichè servendosi delle ferrovie. Il mantenimento della ferrovia Bacu Abis-Portovesme trova invece la sua logica giustificazione nel costituendo consorzio del nucleo di industrializzazione del Sulcis e dell'Iglesiente, in quanto sarebbe illogico smantellare oggi un impianto fisso che in un non lontano domani si renderà sicuramente indispensabile, quale raccordo industriale al servizio delle aziende industriali della zona, singole o riunite in consorzio. L'Assessorato ha comunque interessato, come già ho detto, il Ministero dei trasporti — direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione — nonchè le Ferrovie dello Stato, affinchè nel caso di abbandono di detta ferrovia privata, da parte della Società Monteponi-Montevecchio, venga assicurato il mantenimento degli impianti del tronco Bacu Abis-Portovesme.

Come dicevo, questa mia risposta era stata preparata fin dal novembre del 1962, e successivamente si sono svolte le conversazioni e le trattative che ho detto. Posso anche assicurare gli onorevoli interessati che l'Amministrazione intenderebbe sostenere, come suo punto di vista, che le ferrovie non debbono essere smantellate, e che il servizio necessario allo sviluppo industriale della zona del Sulcis debba essere effettuato dalle Ferrovie dello Stato.

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

CONGIU (P.C.I.). Mi rimetto alle dichiarazioni che farà l'onorevole Cambosu.

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

DE MAGISTRIS (D.C.). Io mi dichiaro soddisfatto della risposta, non solo, ma anche dell'interessamento dell'Assessore. Debbo però palesare una mia preoccupazione, perchè l'aver affidato ad un pur valido funzionario il compito

IV LEGISLATURA

CLXXII SEDUTA

6 GIUGNO 1963

di studiare il problema, starebbe a dimostrare l'intenzione di dilazionare la soluzione. La possibilità di questo atteggiamento dell'Amministrazione ferroviaria e del Ministero dei trasporti mi induce a credere anche alla informazione che mi è stata fornita dall'onorevole Assessore, secondo cui vi è stato un tamponamento della situazione di emergenza con l'impiego del materiale rotabile ricavato dallo smantellamento della Siracusa-Vizzini. Anche nella migliore delle previsioni, e col più celere degli interventi per la unificazione dello scartamento e per la statizzazione della linea, l'attuale linea dovrebbe sopportare un traffico pesante intenso per almeno un anno, stando ai dati che noi conosciamo. Entro due anni, nella zona industriale del Sulcis possono essere attivati gli stabilimenti che richiedono un vasto movimento di merci. L'unificazione dello scartamento, la costruzione o la rettifica della linea eccetera è un lavoro che, considerando i tempi necessari d'esecuzione e anche il sistema del contagocce con il quale, — nonostante il piano delle ferrovie e i 1.500 miliardi disponibili in un decennio — si provvede ai lavori ferroviari, nella migliore delle ipotesi, potrà essere compiuto almeno dopo tre anni, perciò tra due anni la linea attuale dovrebbe sopportare un traffico notevole, e dovrà sopportarlo con rotaie da 25 che sono non soltanto leggere, ma hanno anche il difetto di essere corte. Quindi questo striminzito intervento di emergenza del Ministero dei trasporti mi lascia molto perplesso. Concludo invitando la Amministrazione regionale e l'Assessore ad insistere ed a essere vigilanti, perchè non soltanto in sede di coordinamento regionale, ma anche in sede di coordinamento nazionale al problema dei trasporti, in particolare al problema dei trasporti del Sulcis — che presenta delle caratteristiche del tutto particolari — si provveda tempestivamente.

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

CAMBOSU (P.S.I.). Io mi dichiaro insoddisfatto della risposta dell'onorevole Assessore. La mia interrogazione risale all'undici giugno

del 1962 e stamattina se ne è svolta un'altra ugualmente da me presentata che risale al 6 giugno 1962. E' vero che il problema è oggi maggiormente attuale, ma proprio perciò ci si deve lamentare, oltre che per il ritardo, della risposta. I problemi si presentano oggi, così come erano stati denunciati un anno fa. Si è soffermato l'onorevole Assessore a parlare del potenziamento delle Ferrovie dello Stato, ma ha eluso il problema principale, quello indicato nella interpellanza del collega De Magistris, relativo all'azione politica dell'Amministrazione regionale per la statizzazione. E quando noi, questo problema, lo abbiamo presentato durante la discussione del Piano di rinascita, anche allora è stato eluso e la maggioranza che sostiene la Giunta ha votato contro gli emendamenti tendenti a risolverlo.

Desidero poi dichiarare che è stato appaltato lo studio del piano regolatore della zona industriale Sulcis-Iglesiente. Questo piano prevede la sistemazione organica di tutta la viabilità, di ferrovie e rotabili, da cui non si può prescindere, e a cui bisogna che la Giunta e soprattutto che l'Assessore interessato dedichino maggior attenzione e maggior cura, con particolare riguardo per il completamento delle linee Villamassargia-Carbonia, Carbonia-Sant'Antioco e per Portovesme, e per la creazione di tutte le infrastrutture che debbono sorgere attorno al nucleo della zona industriale.

Insoddisfatto mi debbo ancora dichiarare per ciò che riguarda la soluzione del problema posto dalla mia interrogazione. Chiedevo di evitare lo smantellamento della tratta Bacu Abis-Portovesme di proprietà della Monteponi-Montevecchio, e di ottenere, anche attraverso il riscatto, il passaggio alla gestione governativa della società Ferrovie Meridionali, ma non è stato fatto nulla. L'Assessore infatti ha soltanto riferito — a distanza di un anno, dopo che s'è svolto anche un convegno con la partecipazione dei tecnici e dopo lo studio che è stato fatto dagli organi dell'Assessorato e dell'Ispettorato della motorizzazione civile — che la Ferrovia è tuttora a disposizione di chi se la vuole prendere. Io partecipai al convegno indetto dalle organizzazioni sindacali e dal Comune di Igles-

sias e ricordo che i tecnici stabilirono che la spesa per i sei chilometri di ferrovia, per il terreno e per il materiale fisso, cioè binari, traverse e il resto, non avrebbe inciso oltre i 6-7 milioni. Così, secondo la dichiarazione dei vostri tecnici, onorevole Assessore. La Regione, senza sostituirsi in competenze che non sono sue, ma delle Ferrovie dello Stato, e delle Ferrovie Meridionali, deve accertare se queste cose sono vere e deve insistere perchè si trovi una soluzione, almeno provvisoria, così come è stato richiesto dagli interpellanti e dagli interroganti, che consenta, come è avvenuto sempre in passato, il passaggio delle vetture delle Ferrovie Meridionali sulla tratta di Portovesme.

I trasporti saranno diminuiti, ma se è vero che vi è una possibilità di sviluppo nella zona industriale del Sulcis e dell'Iglesiente a me pare che non ci si possa indugiare a discutere se è o non è economica l'operazione di riscatto e una convenzione che autorizzi temporaneamente il transito dei mezzi ferroviari lungo questa tratta. Posso affermare, per accertamenti da me stesso fatti, che negli anni passati queste con-

venzioni sono sempre esistite tra gestione delle Ferrovie Meridionali, A.Ca.I., e società Monteponi, perchè transitavano su quella tratta dei carri fino a 40 tonnellate. Perciò io chiedo ancora che sul problema l'onorevole Assessore intervenga d'accordo con l'Amministrazione regionale, affinchè si possa trovare una soluzione sia pure provvisoria, così come da noi è stato chiesto. Poi il problema dovrà essere risolto nel più vasto quadro della statizzazione, e del piano regolatore del nucleo industriale di Iglesias e del Sulcis.

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

La seduta è tolta alle ore 20 e 05.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1963