

Assemblea Regionale Siciliana

CLVI. SEDUTA

MARTEDI 22 MARZO 1949

(ANTIMERIDIANA)

Presidenza del Presidente CIPOLLA

INDICE

	Pag.
Interpellanze (Svolgimento):	
PRESIDENTE	268, 269, 270, 280, 286 288, 293, 296
NICASTRO	268, 270, 278, 280, 286 288
ROMANO FEDELE	268 270 288
BORSELLINO CASTELLANA, <i>Assessore all'industria ed al commercio</i>	269, 288
MILAZZO, <i>Assessore all'agricoltura ed alle foreste</i>	269
VERDUCCI PAOLA, <i>Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni</i>	273, 280
D'ANTONI	279
GUGINO	281 285, 289 293
ROMANO GIUSEPPE, <i>Assessore alla pubblica istruzione</i>	284, 293
PELLEGRINO, <i>Assessore al lavoro, alla previdenza ed all'assistenza sociale</i>	286, 295 296
FRANCO, <i>Assessore ai lavori pubblici</i>	292
PAPA D'AMICO	294, 296
Interrogazioni (Svolgimento):	
PRESIDENTE	265 266 267, 268
LA LOGGIA, <i>Assessore alle finanze</i>	265
NICASTRO	266, 267
RESTIVO, <i>Presidente della Regione</i>	266
FRANCO, <i>Assessore ai lavori pubblici</i>	267
CUFFARO	368
Sui lavori dell'Assemblea:	
PRESIDENTE	296

La seduta è aperta alle ore 9,30.

D'AGATA, segretario, legge i processi verbali delle sedute del 17 marzo, pomeriggio, e del 18, che sono approvati.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni. La prima interrogazione, dell'onorevole Napoli al Presidente della Regione e all'Assessore all'agricoltura, è rinviata d'accordo fra il Governo e l'onorevole interrogante.

Seguono le interrogazioni degli onorevoli Beneventano ed altri al Presidente della Regione, all'Assessore alle finanze, all'Assessore all'agricoltura; dell'onorevole Bonfiglio al Presidente della Regione ed all'Assessore all'industria e al commercio; dell'onorevole Starrabba di Giardinelli al Presidente della Regione, all'Assessore alle finanze ed all'Assessore all'agricoltura. Poichè gli onorevoli interroganti non sono presenti, le loro interrogazioni si intendono ritirate.

Seguono tre interrogazioni dell'onorevole Napoli, rispettivamente rivolte: all'Assessore ai trasporti ed all'Assessore al lavoro; al Presidente della Regione ed all'Assessore ai trasporti; al Presidente della Regione ed all'Assessore al lavoro, che sono rinviate d'accordo fra il Governo e l'onorevole interrogante.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Romano Fedele e Ricca all'Assessore ai trasporti. Poichè gli onorevoli interroganti non sono presenti, la loro interrogazione si intende ritirata.

L'interrogazione dell'onorevole Ardizzone all'Assessore all'igiene e sanità, d'accordo fra il Governo e l'onorevole interrogante, è rinviata.

Viene ora l'interrogazione degli onorevoli

Bonfiglio, Costa, Nicastro, Taormina e Franchina al Presidente della Regione, all'Assessore alle finanze ed all'Assessore all'industria e al commercio, per conoscere se non ritengano di sollecitare la Società di assicurazione e l'Istituto di previdenza sociale perchè al più presto impieghino in Sicilia congrue quote di capitali di riserva in costruzioni edilizie od in altre attività isolane.

L'onorevole Assessore alle finanze ha facoltà di rispondere.

LA LOGGIA. *Assessore alle finanze.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il problema cui si riferisce l'interrogazione degli onorevoli Bonfiglio, Nicastro ed altri è stato già da tempo oggetto di vigile attenzione da parte del Governo regionale, il quale non ha mancato di sollecitare gli Istituti indicati nell'interrogazione stessa perchè impieghino rapidamente ed efficacemente in Sicilia dei capitali per l'incremento di costruzioni edilizie e di altre attività.

Sono state tenute, ad esempio, delle riunioni — ed altre ne seguiranno nelle quali si spera di concludere — allo scopo di ottenere da tali Istituti dei contributi a favore dello Ente per le case ai lavoratori recentemente istituito con legge regionale.

Un'altra iniziativa è stata recentemente presa dal Governo regionale, e precisamente dall'Assessore alla sanità, il quale sta trattando con questi Istituti, onde ottenerne il concorso alla gestione di quelle dodici unità assistenziali periferiche di cui, con recente provvedimento, la Giunta regionale, a titolo di esperimento, ha deliberato la costituzione in vari comuni della Sicilia. Si spera che, fra breve, anche queste trattative possano essere concluse, e che, venendo ad una intesa con questi grandi Istituti di assicurazione — soprattutto con l'Istituto infortuni, che non è citato, mi pare, nella interrogazione, con lo Istituto malattie e con l'Istituto della previdenza sociale — si possa rapidamente estendere a tutti i comuni della Sicilia l'istituzione di unità assistenziali periferiche.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Nicastro per dichiarare se si ritiene soddisfatto.

NICASTRO. L'Assessore alle finanze ci ha parlato di trattative svolte; ma risultati concreti non ne abbiamo ancora avuti.

LA LOGGIA. *Assessore alle finanze.* Le trattative sono in corso.

NICASTRO. Il Governo dovrebbe anche sollecitare questi Istituti a costruire le loro sedi in Sicilia, come hanno già fatto in altre città d'Italia. Ciò sarebbe opportuno dato che essi svolgono nell'Isola un'attività da cui ricavano molti profitti.

L'Assessore alle finanze dovrà, pertanto, continuare le trattative in tal senso, perchè si giunga ad una conclusione favorevole.

RESTIVO. *Presidente della Regione.* Lo Istituto di previdenza sociale ha già iniziato le trattative per la costruzione di una sede in Palermo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Bosco al Presidente della Regione che, d'accordo fra il Governo e l'onorevole interrogante, viene rinviata.

Seguono le interrogazioni dell'onorevole Castrogiovanni al Presidente della Regione, all'Assessore al lavoro e alla previdenza sociale, all'Assessore all'igiene e sanità ed all'Assessore agli enti locali, e dell'onorevole Seminara al Presidente della Regione. Poichè gli onorevoli interroganti non sono presenti, le loro interrogazioni si intendono ritirate.

Viene ora l'interrogazione degli onorevoli Colajanni Pompeo, Mondello, Di Cara, Nicastro e Franchina al Presidente della Regione, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare contro il Questore di Messina, il quale, con l'arbitrario divieto della manifestazione « Contro l'imperialismo per la libertà della Grecia », ha violato la Costituzione della Repubblica e si è reso responsabile di abuso di potere.

L'Onorevole Presidente della Regione ha facoltà di rispondere.

RESTIVO. *Presidente della Regione.* Nella interrogazione che viene oggi in discussione, si avanza una doglianza circa il comportamento del Questore di Messina, il quale avrebbe negato l'autorizzazione, richiesta da alcuni deputati del Blocco del popolo, a tenere un comizio. La Presidenza della Regione ha chiesto precise informazioni al riguardo, ed è risultato che, in effetti, il Questore di Messina, data la particolare situazione del momento in cui si sarebbe dovuto svolgere il comizio e lo stato d'animo di alcuni ambienti politici, ritenne di non autorizzare il comizio in piazza. Si dichiarò, però, pronto a dare l'autorizzazione perchè questo avesse luogo in località chiusa o aperta al pubblico; autorizzazione che, poi, non gli fu richiesta.

Riguardo alle responsabilità che si profilano nella interrogazione è bene precisare che la valutazione dell'ordine pubblico è affidata dalla legge alla discrezionalità del funzionario, in quanto la valutazione è squisitamente locale e si riferisce ad una situazione ambientale che solo il funzionario, sul posto, può valutare. La prassi seguita in casi del genere risponde, d'altro canto, ad un criterio di carattere generale e l'episodio di Messina, lamentato dagli onorevoli interroganti, trova negli argomenti che ho esposto una chiara giustificazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Nicastro, per dichiarare se è soddisfatto.

NICASTRO. Io non posso dichiararmi soddisfatto delle dichiarazioni del Presidente della Regione, perchè, in Sicilia, i funzionari di pubblica sicurezza violano arbitrariamente il principio della libertà di riunione, sancito dalla Costituzione. Se noi dovessimo accettare il criterio enunciato dal Presidente della Regione, la libertà di riunione sarebbe un mito.

RESTIVO, Presidente della Regione. I funzionari devono fare quello che la legge impone loro di fare.

NICASTRO. Non risulta che ci fosse, a Messina, un pericolo di turbamento dell'ordine pubblico tale da rendere necessario il divieto del comizio in questione. Questi fatti, peraltro, non avvengono soltanto a Messina, ma si ripetono in tutta l'Isola. Su ciò noi richiamiamo l'attenzione del Presidente della Regione, perchè non vorremmo che venisse affermato un altro principio, e cioè che, in Sicilia, l'autorità del Presidente della Regione debba essere superata da quella del Governo centrale che continua ad agire mediante i suoi funzionari. A me è accaduto, ad esempio, questo: ho tenuto un comizio in un locale chiuso di Vittoria; quando terminai di parlare, mi si presentò il Commissario di P. S. per dirmi che ero in contravvenzione. Ma come potevo essere in contravvenzione se avevo parlato in un locale chiuso. Ecco perchè noi protestiamo e ci rivolgiamo al Presidente della Regione, al quale chiediamo di intervenire, affinchè vengano risolti, una volta e per sempre, questi problemi.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Taormina e Mineo al Presiden-

te della Regione e all'Assessore ai lavori pubblici, e quella dell'onorevole Taormina al Presidente della Regione, all'Assessore ai lavori pubblici, all'Assessore al lavoro ed all'Assessore alla sanità, che sono rinviate d'accordo fra il Governo e gli onorevoli interroganti.

Viene ora l'interrogazione degli onorevoli Bosco, Cuffaro e Gallo Luigi al Presidente della Regione, all'Assessore ai lavori pubblici, all'Assessore all'igiene e alla sanità ed allo Assessore alla pubblica istruzione, per sapere come intendono venire incontro ai bisogni delle desolate popolazioni delle isole Pelagie dove si lamenta l'insufficienza del servizio e dell'assistenza sanitaria, la irregolarità nel pagamento degli assegni mensili dovuti agli impiegati e salariati comunali, la mancanza di sufficienti aule scolastiche, il completo abbandono dei pubblici servizi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore ai lavori pubblici per rispondere a questa interrogazione.

FRANCO, Assessore ai lavori pubblici. Per le isole Pelagie, come la stampa ha annunciato, il Governo regionale ha adottato dei provvedimenti di grande rilievo.

Avevo già assegnato all'isola di Pantelleria — che è stata in gran parte devastata e distrutta a cagione della guerra — 5 milioni sul bilancio dell'Assessorato per i lavori pubblici per il corrente esercizio; il Governo, recentemente, le ha assegnato 350 milioni, di cui 100 destinati al ripristino delle colture di zibibbo ed i rimanenti alla esecuzione di opere pubbliche. Si potranno, così, ripristinare tutti gli impianti igienico-sanitari e rimettere in condizioni di funzionalità tutte le scuole delle borgate minori, dato che quelle del centro sono già in via di ricostruzione.

Fra qualche giorno, prima di iniziare concretamente l'attuazione di questo programma, mi riprometto di recarmi a Pantelleria ed a Lampedusa, per vedere quali sono le esigenze di queste isole che mai come oggi sono state curate dalla Regione, la quale se ne è veramente interessata, tanto che i Sindaci sono venuti ad esprimerci la loro soddisfazione.

I recenti provvedimenti dimostrano che tutti i bisogni di queste isole, finora dimenticate, sono stati considerati ed affrontati dalla Regione con adeguatezza di mezzi. Le popolazioni, attraverso i loro rappresentanti, hanno già manifestato la loro viva soddisfazione per l'aiuto concreto e positivo che il Governo

regionale, con grande senso di comprensione, sta dando a queste isole e ai loro abitanti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Cuffaro per dichiarare se si ritiene soddisfatto.

CUFFARO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, le dichiarazioni dell'Assessore ai lavori pubblici non possono essere, da parte nostra, accolte con soddisfazione. L'Assessore ha parlato di Pantelleria ed ha accennato ai provvedimenti recentemente presi in favore di quell'isola; ci sono anche le isole di Lampedusa e Linosa, le quali mancano di assistenza sanitaria ed ostetrica, nonché di acqua e di scuole. E allora come potremmo dichiararci soddisfatti? Possiamo dare atto all'Assessore delle sue buone intenzioni; ma alle buone intenzioni devono corrispondere i fatti e, fino a quando questi fatti non saranno realizzati, noi non potremo ritenerci soddisfatti di queste dichiarazioni e di queste promesse.

Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze. Per assenza degli interpellanti si intendono ritirate le interpellanze degli onorevoli Adamo Ignazio e Costa al Presidente della Regione; degli onorevoli Cacopardo, Caligian e Drago al Presidente della Regione; degli onorevoli Cacopardo, Caligian e Drago al Presidente della Regione, all'Assessore alle finanze ed all'Assessore all'industria ed al commercio; degli onorevoli Cacopardo e Drago al Presidente della Regione, all'Assessore ai lavori pubblici e all'Assessore all'agricoltura; dell'onorevole Marotta al Presidente della Regione ed allo Assessore all'agricoltura ed alle foreste.

NICASTRO. Prego di voler rinviare lo svolgimento dell'interpellanza degli onorevoli Adamo Ignazio e Costa.

RESTIVO. *Presidente della Regione.* Gli interpellanti potranno ripresentarla. (*Proteste a sinistra*)

PELLEGRINO. *Assessore al lavoro, alla previdenza ed all'assistenza sociale.* Il provvedimento è regolamentare. Quando gli interpellanti non sono presenti, le interpellanze si intendono ritirate.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicastro ha

chiesto di rinviare lo svolgimento di una interpellanza.

MILAZZO. *Assessore all'agricoltura ed alle foreste.* Si tratta di stabilire un principio uguale per tutti.

PELLEGRINO. *Assessore al lavoro, alla previdenza ed all'assistenza sociale.* Coloro che presentano interpellanze ed interrogazioni dovrebbero sentire il dovere di essere presenti quando esse sono poste all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Seguono le interpellanze degli onorevoli Adamo Ignazio e Costa allo Assessore alle finanze, all'Assessore al lavoro ed all'Assessore all'industria ed al commercio, e dell'onorevole Seminara al Presidente della Regione. Poichè gli onorevoli interpellanti non sono presenti, le loro interpellanze si intendono ritirate.

Segue l'interpellanza degli onorevoli Ricca e Romano Fedele al Presidente della Regione, all'Assessore alle finanze, all'Assessore all'industria ed al commercio e all'Assessore all'agricoltura, per conoscere l'esito dell'azione da essi svolta presso il Governo centrale onde impedire la minacciata revisione del trattamento fiscale dell'alcool ricavato dalle carrube, giusta le assicurazioni espresse dalle stesse autorità regionali in seguito ad analoga interpellanza del giugno scorso.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Romano Fedele per svolgere questa interpellanza.

ROMANO FEDELE. Onorevoli colleghi, nelle contrade del ragusano e del siracusano ci sono molti terreni coltivati a carrube la cui produzione annua raggiunge circa 400 mila quintali. L'alcool estratto delle carrube era finora esente da imposte; senonchè pare che verrà adottato ora un provvedimento col quale si verrebbe a colpire tale prodotto con una imposta di sette mila lire per ettaro. Ciò ridurrebbe il rendimento di quelle contrade, determinandone l'impoverimento, dato che esse non potrebbero essere destinate ad altra coltura.

BORSELLINO CASTELLANA. *Assessore all'industria ed al commercio.* Il decreto è caldeggiato dagli stessi produttori di alcool da carrube e perfino da quelli che lo estraggono dalla frutta.

ROMANO FEDELE. In Sicilia si estrae alcool soltanto dalle carrube, per cui l'imposta danneggerebbe notevolmente soltanto

quella categoria di produttori. Desidero, quindi, che gli Assessori all'industria ed alla agricoltura svolgano, presso il Governo centrale un'azione tendente ad evitare l'emana-zione del cennato provvedimento.

MILAZZO, *Assessore all'agricoltura ed alle foreste*. Ho già assicurato che provvederemo in questo senso.

ROMANO FEDELE. Sono pronto a dichia-rarmi soddisfatto, purchè venga svolta una azione concorde.

PANTALEONE. Ma come, prima che l'As-sessore le risponda, lei si dichiara soddisfatto? Questa è bella!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Assessore all'industria ed al com-mercio.

BORSELLINO CASTELLANA, *Assessore all'industria ed al commercio*. Ho già dato all'onorevole Romano Fedele copia di quanto dirò qui sulla interpellanza. E' perciò che egli ne è già informato.

Devo sottolineare che il provvedimento di legge, che colpisce anche l'alcool non da car-rube, è stato caldeggiato dagli stessi produt-tori di alcool da carrube, poichè, se quest'ul-timo non fosse gravato da una imposta par-ticolare, si troverebbe, nei nostri mercati, in condizione non privilegiata.

Appunto per ciò è stato richiesto l'aumento dell'imposta anche sull'altro alcool. Adesso si è raggiunto un equilibrio, per cui non c'è più alcuna differenza di prezzo.

CALTABIANO. Ma come? L'alcool da car-rube equivale adesso a quello da melassa? Questo è l'imbroglio! Questa imposta equi-para l'alcool da melassa a quello da carrube?

BORSELLINO CASTELLANA, *Assessore all'industria ed al commercio*. Onorevole Cal-tabiano, lei non può essere più realista del-re. Se gli interessati, a mezzo della loro as-sociazione, hanno svolto un'azione presso il Governo centrale per ottenere l'aumento del-l'imposta anche sull'alcool da melassa in mo-do da equiparare le due imposte, che cosa potevamo fare? Potevamo, forse, opporci alla volontà degli interessati?

CALTABIANO. L'equiparazione è stata voluta da coloro che volevano mettersi in con-dizioni fiscali equiparate. In tal modo viene favorito un alcool di qualità inferiore.

PRESIDENTE. Onorevole Caltabiano, ap-prezzo il suo intervento; ma devo ricordarle che in sede di interpellanze possono interlo-quire soltanto gli interpellanti ed il Governo.

CALTABIANO. La prego di scusarmi

BORSELLINO CASTELLANA, *Assessore all'industria ed al commercio*. Io posso dire che l'estensione di questa imposta anche al-l'alcool da carruba ha trovato consenzienti le categorie interessate; per cui non ritengo op-portuna un'azione tendente ad ottenere l'eso-nero dalla imposta.

ROMANO FEDELE. Questo per quanto ri-guarda il lato industriale della questione; pe-rò, c'è il lato agricolo, che è più importante ancora.

MILAZZO, *Assessore all'agricoltura ed al-le foreste*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

MILAZZO, *Assessore all'agricoltura ed al-le foreste*. Chiamato in causa, non posso che riferire quanto viene segnalato dalla provin-cia di Ragusa e da quella di Siracusa. Si trat-ta di una coltura che interessa prevalentemente la provincia di Ragusa ed anche, cospicuamente, la provincia di Siracusa, che ren-de produttivi dei terreni che, altrimenti, non potrebbero esserlo; essa merita, perciò, la no-stra particolare attenzione.

La questione è sorta in relazione alla mi-nacciata maggiorazione dell'imposta sulla fabbricazione dell'alcool tratto dalle carrube. Ora, poichè il prezzo delle carrube, che oggi finalmente è diventato remunerativo, è legato a quello dell'alcool che se ne ricava, ho già interessato il Governo centrale perchè resti inalterata l'attuale imposta di fabbricazio-ne, allo scopo di mantenere la situazione at-tualmente favorevole di una coltura, che — ripeto — è di una importanza capitale per la Sicilia. Circa, poi, i danni subiti da tale col-tura a causa della recente gelata, mi riservo di essere più preciso in altra occasione.

STARRABBA DI GIARDINELLI. La Sici-lia è interessata per l'80 per cento della pro-duzione nazionale.

MILAZZO, *Assessore all'agricoltura ed al-le foreste*. Devo, poi, far presente all'onore-vole Romano Fedele che, assieme al collega Assessore all'industria ed al commercio, ab-biamo difeso la produzione di carrube sier-liane, esprimendo — su richiesta del Ministe-

ro per il commercio estero — parere contrario alla importazione di 7 mila quintali di carrube dalla Francia. In tale occasione abbiamo sostenuto che l'importazione avrebbe turbato la nostra economia, dato che la produzione di carrube siciliana rappresenta l'80 per cento di tutta la produzione nazionale: in Sicilia ci sono dei terreni rocciosi, che sono produttivi soltanto se coltivati a carrube.

ROMANO FEDELE. Mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Seguono due interpellanze dell'onorevole Seminara all'Assessore ai lavori pubblici. Poichè l'onorevole Seminara non è presente, le sue interpellanze si intendono ritirate.

Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Nicastro ed altri al Presidente della Regione e all'Assessore ai trasporti, per conoscere quali provvedimenti il Governo regionale intenda adottare per risolvere:

1) la crisi determinatasi nella linea ferroviaria Siracusa-Ragusa-Vizzini in seguito alla comunicazione del Ministero dei trasporti di non essere più in grado di corrispondere alcun sussidio integrativo di esercizio, per cui la Società ferrovie secondarie della Sicilia ha disposto la cessazione del servizio;

2) in via definitiva il problema di una rapida comunicazione della Sicilia meridionale con Catania-Messina ed il Continente, attraverso il collegamento ferroviario tra Ragusa e Vizzini, in modo da abbreviare di 80 Km. il percorso fino a Catania;

3) il problema delle comunicazioni ferroviarie locali fra Ragusa e Siracusa attraverso la valle dell'Anapo, migliorando e potenziando l'attuale ferrovia secondaria Ragusa-Giaratana-Siracusa, che non è in condizioni peggiori di altre della Sicilia, allo scopo di renderla più idonea a servire un'importante e fertile zona in via di ulteriore sviluppo per la costruenda centrale idro-elettrica;

4) ed inserire nel piano di ricostruzione e sviluppo ferroviario della Sicilia il finanziamento necessario alla soluzione dei problemi suddetti che vivamente interessano tutta la Sicilia sud-orientale ed in via di urgenza i problemi relativi ad assicurare la continuità del servizio della linea Siracusa-Ragusa-Vizzini, per evitare un regresso di tale zona e gravi danni sociali ed economici.

Gli interpellanti chiedono, infine, se il Governo regionale sia a conoscenza del piano tec-

nico e finanziario per la sistemazione dei servizi viaggiatori e merci della ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini e quali provvedimenti abbia adottato od intenda adottare per renderne possibile la pronta attuazione ed impedire disparità nell'ambito dell'autonomia siciliana.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicastro per svolgere questa interpellanza.

NICASTRO. Devo esprimere anzitutto il mio rincrescimento per il fatto che questa interpellanza si discute con ritardo, dopo che sono stati adottati alcuni provvedimenti in merito al problema con essa segnalato. Devo anche esprimere il mio rincrescimento per un comunicato apparso in proposito sulla stampa: comunicato, che avrebbe dovuto essere successivo a questa interpellanza. Avevamo posto questo problema in Assemblea con una interrogazione che è stata trattata il 31 maggio ultimo scorso. Era allora Assessore l'onorevole D'Antoni e, se non ricordo male, questi fece una promessa: dopo aver ammesso che, da parte del Governo centrale, si intendeva sopprimere questa ferrovia, ci promise che il Governo regionale avrebbe fatto sì che la linea venisse mantenuta aperta al traffico. L'onorevole Colajanni segnalò allora che vi erano delle manovre tendenti a far sopprimere questa linea ferroviaria, manovre che erano connesse all'attività di quella parte dell'industria automobilistica siciliana che è gestita dalla S.I.T.A., legata al gruppo FIAT.

Ora, mentre noi, dopo la minaccia di chiusura dello scorso ottobre, ci affrettammo a chiedere un successivo riesame del problema da parte del Governo regionale, con una interpellanza che porta la data del 20 ottobre e non del 22 novembre 1948 — perchè c'è differenza tra la data della presentazione della nostra interpellanza e quella indicata nell'ordine del giorno che si riferisce all'annuncio dato all'Assemblea — avveniva che lo stesso Governo regionale trasmetteva in data 17 novembre al Ministero dei trasporti una nota nella quale si proponeva la soppressione di parte della linea.

Ora io non ritengo che alle popolazioni interessate possano derivare dei vantaggi dalla soppressione di parte della ferrovia.

Perchè i colleghi abbiano una visione più esatta del problema, faccio presente che la ferrovia secondaria Ragusa-Siracusa-Vizzini, interessa tre provincie — quelle di Siracusa, Ragusa e Catania — e si estende per un per-

corso di circa 126 chilometri e 284 metri. Sono 98 i chilometri che collegano Siracusa a Ragusa, 28 quelli che collegano il bivio Giarratana a Vizzini, stazione, quest'ultima, che si collega alla linea delle ferrovie dello Stato che porta da Caltagirone a Catania. Si è, ora, attuata una soluzione parziale che tenderebbe a conservare il residuo tratto che va da Siracusa alla stazione di Buscemi. In tal modo viene mantenuto all'esercizio un tratto lungo circa 54 chilometri e si sopprime tutto il resto della linea. I comuni interessati in tale ultimo tratto verrebbero serviti da linee automobilistiche che assorbirebbero il 50 per cento del personale della ferrovia secondaria. Il rimanente 50 per cento, detratti gli eventuali pensionabili, sarebbe destinato al tratto mantenuto e alla guardia di quello soppresso. Ci si dice che, risolvendo così il problema, il principio sociale di assicurare il lavoro al personale rimarrebbe salvo. Però, dal punto di vista sociale, c'è da osservare che non si considera la posizione del personale che viene inviato in pensione prima del tempo. Per la gestione delle linee automobilistiche, sembra sia stato stipulato un accordo fra le ferrovie secondarie e la S.I.T.A..

A me sembra, però, che ciò non rappresenti una soluzione conveniente, perchè il problema si pone soprattutto per quanto riguarda il traffico delle merci: traffico che, per i noli che si richiederebbero, avrà conseguenze sulla economia della zona.

La ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini venne concessa per la costruzione e gestione alla Società anonima Ferrovie secondarie siciliane nel 1911 ed ha trovato un assetto definitivo di esercizio nel 1927. Questa ferrovia, successivamente, passò all'I. R. I. che avrebbe dovuto risanarne il bilancio. Abbiamo visto, però, che l'I. R. I. non ha fatto proprio nulla, riducendola sempre in peggiori condizioni con il trascurarne il progresso tecnico e senza mai preoccuparsi di introdurre opportune automotrici, nonostante il traffico intenso che venne a determinarsi in alcune circostanze, nelle quali non si può dire che non ci fosse un introito tale da consentire un profitto. Per quanto ridotta in cattive condizioni, tale linea svolse, infatti, un intenso traffico durante l'ultima guerra e fu utile alle popolazioni che se ne servirono per evitare le frequenti azioni degli aerei nemici sulla linea dello Stato che si svolge lungo la costa.

Data anche la sua ubicazione, essa assolse un importante compito militare e conserva ancora un valore in tal senso. E' una ferrovia importante anche dal punto di vista turistico perchè, attraverso la valle dell'Anapo, conduce agli avanzi della necropoli di Pantalica.

Ora, con questa interpellanza, noi avevamo posto il problema della trasformazione di questa ferrovia, specie in un momento in cui si parla di spendere diversi miliardi per la costruzione di ferrovie in Sicilia. Facevamo anche rilevare l'esistenza di un piano di trasformazione che è stato fatto dallo stesso personale e per l'esecuzione del quale si richiedeva lo impiego di circa 180 milioni. Un altro piano di semisoppressione, che prevede una spesa analoga di 180 milioni, è stato fatto dall'Assessorato ai trasporti. Mentre nel piano fatto dallo stesso personale, interessato dal punto di vista sociale alla conservazione della intera linea di esercizio, non sono stati contemplati gli imprevisti del 10 per cento, nell'altro piano questa previsione esiste. Un aggiornamento del preventivo, in tal caso, eleverebbe la spesa prevista dal personale per la trasformazione a circa 200 milioni, contro 180 milioni, del piano dell'Assessorato. Per la gestione dell'esercizio, sia l'uno che l'altro piano portano ad una passività di circa 40 milioni annui. Il passivo di gestione è una norma comune a tutte le ferrovie secondarie dello Stato e per somme superiori a quelle previste nella Ragusa-Siracusa-Vizzini, che risulta la meno passiva delle ferrovie siciliane e di tutte le altre della Penisola.

DI MARTINO. Quella ferrovia è roba da museo!

NICASTRO. Noi abbiamo detto che bisogna trasformarla, e trasformarla significa anche modernizzarla mediante l'introduzione di automotrici e con l'impiego di autobus ausiliari che colleghino alcune stazioni ai centri abitati. Del resto, la colpa non è del personale della ferrovia nè degli interessati, ma della cattiva amministrazione dell'I.R.I. che non ha provveduto in tempo. L'onorevole Di Martino consideri meglio la nostra richiesta prima di interrompere.

DI MARTINO. Io ho studiato a fondo questo problema.

NICASTRO. Lei presume di averlo studiato.

Si è parlato anche di distanza dai centri abitati. La ferrovia, che si diparte da Siracusa, attraversa la valle dell'Anapo e passa per

i centri di Floridia, Solarino, Cassaro, Ferla, Palazzolo, Buscemi, penetra nella valle dello Irmínio, toccando i centri di Giaratana, Chiaramonte e Ragusa, diramandosi da Giaratana a Monterosso, Buccheri e Vizzini. Ha una pendenza del 28 per mille.

Ci sono soltanto 6 stazioni distanti dai 3 agli 8 chilometri dai centri abitati. Oltre al traffico viaggiatori — che tende, nel tempo, a spostarsi verso i trasporti automobilistici — bisogna tener presente anche il problema del traffico delle merci, che va considerato in riferimento al loro centro di produzione che non coincide, per le ragioni storiche del sorgere dei comuni, con il centro abitato. Il problema delle distanze, quindi, va guardato anche da questo punto di vista. Vero è che il traffico delle merci si è fortemente ridotto, ma questo dipende da circostanze alle quali si potrebbe porre rimedio. Del resto, come si è detto, si era chiesto di ovviare a queste distanze con il servizio ausiliario di autobus di proprietà della stessa Società ferrovie secondarie.

Con il piano di semi-soppressione proposto al Ministero dei trasporti dall'Assessorato, si è posto il problema del trasporto merci su strade ordinarie. Se si considera che la questione riguarda soprattutto la necessità del trasporto merci dal comprensorio di Ragusa a Catania, data la ricchezza dell'economia agricola e mineraria del ragusano, si appalesa subito l'inconveniente che verrebbe a determinarsi nella zona per la mancanza di autostrade e strade camionali, per cui il traffico si riverserebbe su strade ordinarie insufficienti, che dovrebbero essere sottoposte ad una più intensa manutenzione ordinaria e straordinaria. In definitiva, si determinerebbe un maggiore onere per la manutenzione delle strade, che si riverserebbe sui privati, i quali verrebbero gravati da maggiori noli da parte della industria automobilistica privata, non controllabile.

L'esperienza, poi, ci dice che anche là dove esistono autostrade e strade camionali, come in Piemonte e in Lombardia, le ferrovie non sono scomparse.

Noi abbiamo un piano ferroviario di cui si è tanto discusso: è un piano che risale al 1929. Noi discutiamo a fondo il problema, anche perchè si parla della Catania-Trapani. Nel 1929 le ferrovie potevano rispondere ad uno scopo diverso, mentre nell'avvenire ser-

viranno quasi esclusivamente per il trasporto delle merci. Questo è il punto fondamentale, questa è la realtà. In questo piano che cosa abbiamo? La costruzione della Catania-Trapani, che dovrebbe passare attraverso Carcaci e Nicosia per puntare su Alcamo. Questa ferrovia importa una spesa di 49 miliardi.

ALESSI. Nel 1929, non ora!

NICASTRO. Il piano è sì del 1929, ma le cifre sono riferite ad oggi. L'allacciamento da Polizzi a Palermo costa 11 miliardi; questi sono dati che io traggo dal piano ferroviario. Trasformazione della secondaria Castelvetro-Agrigento da scartamento ridotto ad ordinario: 26 miliardi; da Canicattì a Caltagirone: 14 miliardi; la ferrovia da Caltagirone a Gela: 8 miliardi, 44 chilometri; il prolungamento Palermo-Burgio, per allacciare anche Gibellina: 4 miliardi; il prolungamento della ferrovia Palazzo Adriano per allacciarsi a Ribera: due miliardi; etc. Abbiamo in complesso, per questo piano ferroviario della Sicilia, una spesa di circa 135 miliardi.

Nella nostra interpellanza abbiamo anche posto il problema dell'allacciamento di Ragusa a Vizzini per favorire il potenziamento dell'economia di Ragusa, che è un'economia ricca, un'economia basata su prodotti primatici, sulle carrube, sulle mandorle, sugli olii, sulla pastorizia, etc.; una economia collegata anche ai trasporti dei minerali e degli asfalti. Se noi pensiamo di non dovere accogliere questa richiesta e di sopprimere addirittura la Ragusa-Vizzini, spostando l'intero trasporto delle merci su strade ordinarie, dobbiamo dimostrare che le ferrovie sono state superate, ciò che non è ancora accaduto in Piemonte nè in Lombardia, ove tuttavia esistono autostrade e strade camionali create esclusivamente per il traffico delle merci su strada.

D'altro canto, con il mantenimento della intera linea — mediante le modifiche proposte dal personale — si renderebbe possibile anche un successivo potenziamento, con opportune varianti di tracciato, onde rendere più brevi e più celeri le comunicazioni del ragusano con Catania attraverso Vizzini, evitando il lungo percorso di una linea tortuosa che passa per Siracusa.

La soluzione adottata della semi-soppressione non è certamente quella che avete proposto in seguito alla discussione della precedente interrogazione in questa sede. E' un fatto, rilevabile dal verbale, che il Governo

aveva promesso di mantenere tutta la rete, mentre, in sostanza, nonostante l'impegno assunto con gli interessati, avete finito col sopprimere al traffico ferroviario ben 72 chilometri su 126, consegnandoli alla speculazione privata automobilistica.

E voi avete posto a base di questa vostra soluzione una spesa di trasformazione ed un passivo annuo di esercizio che risultano eguali a quelli contemplati nel piano tecnico-finanziario. Perché avete adottato questa soluzione? Forse perché c'è stata una pressione del gruppo della FIAT? Forse perché quelle sono zone in cui girano gli autobus della S.I.T.A.? Questo siamo portati a credere attraverso la volontà del Governo centrale e attraverso la vostra acquiescenza, che è un un'appendice della volontà del Governo centrale.

PRESIDENTE. L'onorevole Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

VERDUCCI PAOLA, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni. Prego gli onorevoli colleghi di perdonarmi se sarò costretta ad intrattenerli a lungo sull'argomento. A ciò sono, però, indotta anzitutto dalla lunga esposizione fatta dall'onorevole interpellante ed anche dal fatto che, nel momento cruciale di questo problema, era Assessore un altro collega. Cercherò, quindi, di essere il più possibile precisa.

Per la Regione siciliana, povera di ferrovie e di strade, il problema della ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini è da considerarsi di preminente interesse pubblico. Poiché, peraltro, l'Assessorato per i trasporti deve considerarsi, nel campo regionale, il principale tutore degli interessi delle popolazioni servite, è evidente che la questione riguardante la ferrovia di cui trattasi sta a cuore all'Assessorato stesso il quale intende esaminare a fondo tutti i problemi ad essa inerenti e ricavarne gli elementi atti a pervenire ad una definitiva soluzione di essa.

Le cause che hanno determinato la situazione fortemente deficitaria dell'esercizio della ferrovia, debbono individuarsi in un difetto di origine del tracciato della linea ferroviaria, che lascia distanti da essa la maggior parte dei centri abitati che ne sono serviti. Lo intendimento dei progettisti era, infatti, diverso da quella che oggi è diventata la ragione d'essere della ferrovia. Scopo essenziale era, in origine, quello di trasportare al porto

di Siracusa gli asfalti delle miniere di Ragusa ed, in subordinata, quello di trasportare i viaggiatori. Quando parte dell'asfalto ragusano venne richiamato dal porto di Licata e quando, infine, venne a determinarsi la crisi degli asfalti, la ferrovia ridusse al minimo il trasporto dei medesimi.

Man mano, intanto, che i mezzi di trasporto su strada si andavano perfezionando, anche i viaggiatori abbandonavano la ferrovia, specialmente quando il servirsene li obbligava a fare lunghi percorsi, data la distanza delle stazioni dai centri abitati. Con l'ulteriore miglioramento di tali mezzi, la diserzione della ferrovia è andata sempre aumentando. A ciò deve aggiungersi il fatto che il materiale rotabile a scartamento ridotto è stato molto limitatamente adeguato alle nuove esigenze del traffico.

Da quanto precede risulta che la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini, poco utilizzata dai viaggiatori, aveva perduto, nelle condizioni in cui si trovava, gran parte dei requisiti che avessero potuto giustificarne l'integrale mantenimento.

Per colmare il disavanzo di esercizio verificatosi nella gestione ferroviaria, il Governo centrale ha concesso alla Società esercente dei sussidi integrativi che hanno raggiunto l'importo di lire 64 milioni per l'anno 1947 e di lire 56 milioni e 600 mila per il primo semestre 1948.

In questo momento si inizia il periodo più triste per la ferrovia Ragusa-Siracusa-Vizzini. Quali le cause, onorevole interpellante? Per effetto della riduzione, da parte del Ministero del tesoro, degli stanziamenti di somme destinate alla corresponsione di sussidi integrativi ai pubblici servizi di trasporto esercitati dall'industria privata, il Ministero dei trasporti si è trovato, a partire dal 1° luglio 1948, nella necessità, per un primo tempo, di ridurre la misura dei detti sussidi anche alla ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini ed, in un secondo tempo, di sospenderne addirittura la corresponsione.

Sin dal momento in cui il Ministero dei trasporti ebbe a manifestare l'intenzione di non corrispondere il contributo alla ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini ed, in seguito, l'intenzione di sopprimere addirittura la ferrovia stessa, il problema concernente l'esercizio di essa ha formato oggetto di particolare interesse da parte di questo Assessorato.

In particolare — a seguito di due riunioni tenutesi una a Siracusa il 17 maggio 1948 e l'altra a Palermo il giorno 8 giugno 1948 con intervento del Prefetto di Siracusa, dei Sindaci dei Comuni interessati, dei rappresentanti della Società concessionaria, di tecnici e dei rappresentanti dell'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — questo Assessorato ha insistito per il mantenimento della ferrovia, tenuto presente che la situazione economica della stessa non era da considerarsi più grave di quella di altre del Continente, concesse pure all'industria privata.

In occasione delle suddette riunioni fu preannunziata, dall'allora Assessore ai trasporti onorevole D'Antoni, che da parte della Società sarebbe stato presentato un piano concreto di trasformazione e di integrazione della ferrovia e che si sarebbe proceduto alla revisione di tutte le concessioni automobilistiche interessanti la zona.

Malgrado ciò e malgrado i voti espressi dai Comuni e dagli Enti interessati per il mantenimento della ferrovia, avente una indubbia importanza economico-politico-sociale, il Ministero, ancora una volta, confermò, con lettera del 20 agosto 1948, la sua decisione, di non essere cioè in grado di corrispondere alla predetta Società alcun ulteriore sussidio integrativo.

A tale lettera fu subito risposto dall'onorevole D'Antoni, nei seguenti termini:

« Rispondo alla lettera del 20 agosto scorso (n. 9746 (61) 10/80, con la quale codesto Ministero, richiamandosi alla precedente n. 8063 (61)) 10/80 dell'11 giugno u. s. a suo tempo qui pervenuta, conferma che col suo esercizio finanziario decorrente dal 1 luglio c. a. non corrisponderà alcun ulteriore sussidio integrativo d'esercizio alla Società esercente la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini e ribadisce ulteriormente che, ove si ritenga di far continuare l'esercizio della detta ferrovia, il suo mantenimento dovrà essere assicurato con i mezzi finanziari della Regione.

« In merito mi occorre rilevare che la minuteriale dell'11 giugno si riferiva alla riunione di Siracusa del 17 maggio u. s. ed è stata scritta prima che fosse pervenuta la lettera di questo Assessorato del 17 giugno scorso (n. 4567, con la quale si dava notizia della riunione tenutasi presso questo Assessorato

« il giorno 8 giugno e nella quale i tecnici intervenuti hanno unanimemente confermato la necessità del mantenimento della ferrovia e richiesto, per il trasporto dei viaggiatori, la sostituzione dei treni a vapore con automotrici, e la istituzione di autoservizi di collegamento dei centri abitati alle stazioni ferroviarie. Con la citata lettera si preannunziava che sarebbe stato presentato un piano concreto di trasformazione e di integrazione della ferrovia e la revisione di tutte le concessioni automobilistiche interessanti la zona, ai fini del coordinamento delle linee automobilistiche per la eliminazione di qualsiasi interferenza con la ferrovia.

« Ora, poichè detto piano è in corso di elaborazione, la determinazione di codesto Ministero, ulteriormente confermata con la lettera alla quale si risponde, appare intempestiva e particolarmente grave, ove si consideri che essa prescinde proprio dal proposto piano di trasformazione inteso a ridurre notevolmente o ad eliminare le passività di esercizio della ferrovia e tenuto conto che essa è adottata fuori del quadro di una valutazione generale della situazione di tutte le ferrovie secondarie.

« Per questi motivi, prego soprassedere all'attuazione del provvedimento annunziato, in attesa di ricevere ed esaminare il progetto di trasformazione annunziato e che in pari data ancora una volta si sollecita, tenendo anche conto della circostanza che, ove il minacciato provvedimento dovesse tradursi in atto, la Società esercente la ferrovia sarebbe posta nella impossibilità assoluta di pagare le paghe e gli stipendi al personale a decorrere dal 1 settembre c. a.

« Si resta in attesa di un cortese cenno di intesa. »

Successivamente, il problema fu ulteriormente esaminato, in occasione di una visita a Roma dell'onorevole D'Antoni, in riunioni tenutesi presso il Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — nelle quali la Società concessionaria della ferrovia esibì il proprio progetto di trasformazione e di integrazione della ferrovia. Ma ancora in tale occasione il Ministero confermava la decisione della soppressione della ferrovia.

Furono allora ribaditi, dall'onorevole D'Antoni personalmente, il complesso degli inte-

ressi e delle circostanze atti a giustificare il mantenimento della linea; specificatamente, fu messo in rilievo che l'esame comparativo dell'esercizio ferroviario Siracusa-Ragusa-Vizzini con quello di altre ferrovie secondarie del Continente, concesse all'industria privata, faceva rilevare che essa non era più deficitaria di quelle ed in tale occasione fu avanzata la subordinata proposta del mantenimento della linea almeno da Siracusa a Palazzolo Buscemi e della sostituzione con servizi automobilistici del tratto di linea che si sarebbe dovuto sopprimere, sotto la duplice condizione del potenziamento della ferrovia nel tratto residuo e dell'assorbimento nei nuovi servizi di tutto il personale in esubero. Ciò, secondo gli accordi presi con gli stessi dirigenti della Siracusa-Ragusa-Vizzini.

In conseguenza, l'Assessorato approntò un progetto tecnico finanziario per l'attuazione delle proposte per ultimo avanzate. Tale progetto fu inoltrato in data 17 novembre 1948 e perveniva alle seguenti conclusioni:

1) che era assolutamente da scartare la soluzione della sospensione del servizio ferroviario sull'intera linea e la sostituzione di esso con servizi pubblici automobilistici;

2) che la soppressione integrale della linea, nel momento in cui veniva decisa la istituzione di nuove ferrovie in Sicilia, avrebbe rappresentato tra l'altro una vera e propria incongruenza;

3) che la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini, pure in quella situazione deficitaria, non si trovava in peggiori condizioni economiche di numerose altre del Continente mantenute in esercizio, e che non sarebbero pertanto apparsi giustificati, ma addirittura parziali, eventuali provvedimenti a suo sfavore, provvedimenti che, in definitiva, avrebbero finito col soffocare le varie correnti di traffico che, in effetti, esistono nella zona interessata, per cui era opportuno modificare il sistema di esercizio della ferrovia onde migliorarne il rendimento;

4) che, non volendosi o non potendosi mantenere l'esercizio di tutta la ferrovia, sarebbe rimasta, quanto meno, da attuare la soluzione prospettata a Roma e che poteva riassumersi nei seguenti termini:

1) Mantenere il servizio ferroviario, almeno per il tratto più vitale di esso, cioè da Siracusa a Palazzolo Buscemi (km. 54), fissan-

do la località di partenza e di arrivo a Siracusa al Molo S. Antonio.

Sostituire, sul tratto da mantenere in esercizio, la trazione a vapore con automotrici, limitandone il servizio al solo trasporto di viaggiatori e lasciando alla iniziativa privata il trasporto delle merci.

Sospendere l'esercizio ferroviario sul tratto Buscemi - Giarratana - Ragusa, di Km. 45 circa, e sul tratto Bivio Giarratana - Vizzini campagna, della lunghezza di Km. 28 circa, per i quali assai ridotto risultava il traffico dei viaggiatori e quasi nullo il traffico delle merci, provvedendo alla custodia dell'impianto in attesa delle definitive decisioni da adottare.

II) Limitare al tratto Buccheri-Stazione di Palazzolo Buscemi, l'autoservizio Buccheri - Palazzolo - Siracusa, attualmente esercitato dalla Ditta S.T.A.S. residente a Buccheri.

III) Revocare la concessione dell'autoservizio Sortino-Siracusa, esercitata dalla ditta Carpinteri, residente a Sortino.

IV) Autorizzare la istituzione dell'autoservizio Sortino-Stazione di Sortino, da esercitarsi con corse in coincidenza con la ferrovia Palazzolo Buscemi - Siracusa.

V) Acquisto di tre automotrici e di due autobus ed esecuzione dei lavori di sistemazione e rinforzo del tratto di ferrovia Palazzolo Buscemi - Siracusa, onde renderlo idoneo al servizio con automotrici.

Per i detti acquisti e i lavori — ecco la ragione dello stanziamento — veniva prevista la spesa di 180 milioni. Dunque i 180 milioni non dovevano servire alla trasformazione dell'intera ferrovia, ma soltanto all'acquisto delle automotrici e per le riparazioni necessarie, onde far passare sui binari le automotrici anziché le macchine a vapore.

Intanto, in attesa che le automotrici fossero acquistate e che i lavori fossero compiuti, è stato proposto di provvedere ugualmente alla limitazione del servizio ferroviario al tratto Palazzolo Buscemi-Siracusa, esercitandolo ancora con trazione a vapore.

Dunque, come vede, onorevole Nicastro, alle automotrici si è già pensato.

Contemporaneamente, dalla stessa Società esercente la ferrovia secondaria ed a seguito di interessamento dell'Assessorato per i trasporti, veniva presentata istanza per ottenere dal Ministero dei trasporti l'autorizzazione a poter modificare l'attuale esercizio ferrovia-

rio, secondo un piano che rientrava nelle direttive generali suddette.

Il Ministero dei trasporti, con foglio del 21 gennaio 1949, n. 146 (34), ha consentito che la Società concessionaria attuasse, in via di esperimento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2 del decreto legislativo 14 ottobre 1932, n. 1496, e con riserva di procedere dopo due anni alla revisione della sovvenzione nello stesso articolo prevista, il piano proposto da detta Società. Come vede, si tratta soltanto di un esperimento che deve durare due anni, e noi ci auguriamo che in questi due anni il problema possa essere risolto nel migliore e più efficace dei modi. Onorevole Nicastro, la prego di non allontanarsi, non ho finito.

NICASTRO. Me ne vado perchè conosco il problema.

VERDUCCI PAOLA. *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni.* I termini imposti dal Ministero dei trasporti erano i seguenti:

1) Sostituire integralmente con corse automobilistiche il servizio ferroviario sui tronchi di detta ferrovia: Palazzolo-Buscemi-Giarratana-Ragusa e Giarratana-Vizzini;

2) sostituire parzialmente con corse automobilistiche il servizio ferroviario sul restante tratto della ferrovia medesima Palazzolo-Buscemi e precisamente:

a) limitare ad una coppia di treni giornalieri il servizio ferroviario su tutto l'intero indicato-percorso, contemporaneamente integrandolo con corse automobilistiche sostitutive del servizio ferroviario come sopra ridotto;

b) sopprimere una delle coppie di treni giornalieri che oggi costituiscono il servizio ferroviario tra Siracusa e Sortino, contemporaneamente istituendo corse automobilistiche sostitutive della soppressa coppia di corse ferroviarie;

3) attivare in regime di concessione provvisoria l'autolinea Sortino-Sortino stazione, coordinando il servizio con quello delle corse ferroviarie che continueranno ad essere effettuate sul tratto stazione di Sortino-Siracusa.

Per quanto riguarda le proposte avanzate dall'Assessorato per i trasporti, circa l'impiego di automotrici sul tratto di ferrovia da mantenere, il Ministero, con lo stesso foglio citato, ha fatto conoscere che sarà avviato lo studio per tale problema ai fini del finanziamento della spesa occorrente. Con tale foglio,

inoltre, veniva comunicato all'Assessorato per i trasporti che l'attuale concessione ferroviaria rimaneva inalterata e che, ai fini dell'attivazione sia dei servizi sostitutivi dell'esercizio ferroviario sia di quello Sortino-Sortino Stazione di nuova istituzione, la società ferroviaria avrebbe potuto immettere, nel servizio, autobus di sua pertinenza o noleggiati, purché a gasolio e tecnicamente efficienti.

Dunque, niente interferenze da parte della FIAT o di altre Società. Con questo foglio ministeriale si dava la possibilità alla Società interessata della linea Siracusa-Ragusa-Vizzini, di provvedere immediatamente alle necessarie autovetture.

A tal proposito, debbo dire all'onorevole interpellante che, quando la stampa mosse le prime accuse affermando che la Ragusa-Siracusa-Vizzini veniva asservita alla S.I.T.A. e, quindi, indirettamente alla FIAT, l'Assessorato ha provveduto immediatamente ad invitare l'Ispettorato della motorizzazione di Catania perchè desse chiarimenti al riguardo. Nessun patto esiste nè può esistere al di fuori delle assicurazioni fornite dall'Assessorato per quanto concerne la S.I.T.A. e la Siracusa-Ragusa-Vizzini.

Il comunicato dell'Assessorato non interessava l'Assemblea, ma la stampa — alla quale, pertanto, è stato indirizzato — poichè questa si è largamente occupata del problema e in sede nazionale e in sede regionale. Allo Assessorato giungevano valanghe di lettere e di telegrammi, nei quali si diceva: « non ci togliete i servizi automobilistici, non ci fate tornare indietro nel tempo — distruggendo i progressi e le conquiste ottenute — con la riattivazione della Siracusa-Ragusa-Vizzini che ostacolerebbe lo svolgimento dei nostri affari. » Pertanto, al fine di rispondere a tutti i cittadini, giacchè non era possibile farlo con altrettanti telegrammi, con altrettante lettere, con altrettanti articoli sui giornali, è stato diramato un comunicato alla stampa; comunicato, che non poteva interessare l'Assemblea, ma che aveva un valore per i cittadini, per i Sindaci che avevano sollecitato l'Assessorato.

Per tutte le altre modalità valeva quanto proposto dall'Assessorato.

Con riferimento al numero 3 dell'interpellanza, debbo precisare che l'attuazione del piano di trasferimento della ferrovia in questione, già in corso, non sottrae affatto quan-

to di utile e di comodo era stato acquisito dalle popolazioni interessate con l'uso di servizi automobilistici e della ferrovia stessa nella sua formazione integrale, ma tende anzi a migliorare tutto il complesso dei servizi di trasporto della zona con riferimento particolare alle comunicazioni attraverso la valle dell'Anapo. I centri di detta zona godranno, infatti, da Buccheri a Palazzolo e Siracusa, di corse automobilistiche integrative e del servizio ferroviario.

Intanto, l'Assessorato per i trasporti ha predisposto e continua ad adottare tutti quei provvedimenti che si rendono, di volta in volta, necessari per la migliore e pronta attuazione del piano in parola, oltre che per impedire disparità nell'ambito dell'autonomia siciliana.

A tutela degli interessi degli operai ed impiegati della ferrovia e con particolare riferimento alla notizia apparsa nella stampa locale circa eventuali convenzioni speciali che sarebbero state stabilite tra la Società ferroviaria ed altre società, l'Assessorato per i trasporti ha interessato di urgenza l'Ispettorato della motorizzazione per esperire ogni accertamento.

Inoltre, per quanto riguarda gli interessi delle ditte private — e qui prego gli onorevoli colleghi di prestarmi attenzione — che gestiscono servizi automobilistici nella zona, è stato prontamente disposto che esse siano interpellate per l'eventuale acquisto o noleggio del loro materiale rotabile da parte della Società ferroviaria.

In merito alla continuità dei servizi, è stata data assicurazione che, fino a quando la Società esercente la ferrovia non avrà attuato integralmente la prospettata trasformazione, nessuna revoca di concessione sarà adottata nei riguardi delle ditte esercenti auto-linee finite. Ciò garantisce la continuità dei servizi nel modo con cui essi sono utilizzati dalle locali popolazioni.

Dunque, l'Assessorato ha inteso tutelare gli interessi di quei privati — e non già quelli della S.I.T.A. o della FIAT — i quali, nel periodo in cui la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini non poteva svolgere efficacemente il servizio, avevano necessità dei servizi automobilistici. Fino a quando, pertanto — e ci auguriamo che ciò avvenga al più presto — la Siracusa-Ragusa-Vizzini non potrà offrire ai cittadini le comodità di cui essi hanno bi-

sogno, non possiamo sopprimere le concessioni del tutto provvisorie che sono state date fino ad oggi.

In merito ai provvedimenti da attuarsi per il personale della ferrovia, a seguito del riassetto citato, il 9 febbraio scorso è stata tenuta, presso il Ministero dei trasporti, un'apposita riunione alla quale hanno partecipato rappresentanti della Società concessionaria, delle organizzazioni sindacali e della Commissione interna aziendale. Appena predisposti gli studi relativi, sarà indetta, presso quel Ministero, altra riunione per il definitivo esame dei provvedimenti.

Relativamente il numero 2 dell'interpellanza concernente il problema della rapida comunicazione della Sicilia meridionale con Catania, Messina ed il Continente, debbo ricordare che il 9 aprile 1948, dalla Commissione centrale per lo studio delle nuove ferrovie in Sicilia, è stato approvato, fra l'altro, il progetto per la costruzione del nuovo tronco ferroviario a scartamento normale Gela-Caltagirone, di chilometri 40, avente lo scopo di collegare la Sicilia centro-meridionale direttamente con Catania senza dover seguire il maggiore percorso per Siracusa. Tale costruzione contribuirà, certamente, ad indirizzare con maggiore rapidità la corrente di traffico che detta zona alimenta verso l'importante centro di Catania.

D'altra parte, il collegamento ferroviario Ragusa-Vizzini con Catania risolverebbe, in via definitiva, anche a parere dell'Assessorato per i trasporti, il problema di una rapida comunicazione della Sicilia sud-orientale con Messina ed il Continente, abbreviando sensibilmente, per 75 chilometri circa, il percorso fino a Catania. Infatti, il tratto Ragusa-Modica-Siracusa-Catania, risulta, per la linea ferroviaria, di circa chilometri 202, mentre la lunghezza della nuova linea diretta Ragusa-Vizzini, Valsavoia-Catania, potrebbe risultare di circa chilometri 127, con un minore percorso, quindi, di 75 chilometri.

Il collegamento a cui mi riferisco richiederebbe, però, la costruzione di un nuovo tronco di linea ferroviaria da Ragusa a Vizzini, non potendosi utilizzare, per una definitiva soluzione del problema, la linea a scartamento ridotto già esistente. Il problema, pertanto, dovrà essere risolto dal Governo centrale, e l'Assessorato per i trasporti, nello interesse delle popolazioni siciliane, non man-

cherà certo di esplicare attiva opera di interessamento per tale auspicata soluzione.

Quindi, nulla di compromesso per i lavoratori.

Naturalmente, il problema — che è sentito da tutti noi — avrà la sua risoluzione nel tempo: per adesso, abbiamo la Gela-Caltagirone che passa anche per Catania; successivamente ci auguriamo — e senza dover attendere i 20 anni che sono passati dal 1929 al 1949 — di poter elaborare e di realizzare un nuovo piano di lavori di costruzioni ferroviarie nello interesse della Sicilia e per lo sviluppo della sua economia.

Per intanto, le comunicazioni della zona di Ragusa con Catania e Messina restano assicurate — allo scopo del rapido collegamento della Sicilia sud-orientale con Catania — dai seguenti servizi automobilistici:

Ragusa-Giarratana-Vizzini-Catania, in concessione alla ditta S.I.T.A.;

- Scoglitti - Vittoria - Comiso - Chiaramonte Gulfi - Vizzini - Francofonte - Lentini - Catania, in concessione alla ditta Giamporcaro;

Chiaramonte Gulfi - Licodia Eubea - Vizzini - Scordia - Catania, in concessione alla ditta Scherbari;

Donnalucata - Sciacca - Modica - Giarratana - Vizzini - Francofonte - Lentini - Catania, in concessione alla ditta Miceli.

Io non avrei altro da aggiungere; voglio, però, ricordare che questi problemi sono stati trattati dall'onorevole D'Antoni e che nulla è stato trascurato da parte dell'Assessorato per i trasporti. Posso anche assicurare l'onorevole interpellante che il problema è continuamente e giornalmente seguito dagli uffici dell'Assessorato per i trasporti.

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

NICASTRO. Io non posso dichiararmi soddisfatto delle dichiarazioni dell'Assessore ai trasporti. Ho posto un problema fondamentale e nel mio discorso ho ricordato che il Governo centrale intendeva sopprimere questa ferrovia mentre il Governo regionale si era impegnato a non farla sopprimere.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Infatti, non è stata soppressa.

NICASTRO. Dai fatti constatiamo che vie-

ne mantenuto un solo tratto, il tratto Siracusa-Buscemi, mentre si sopprimono il tratto Buscemi-Ragusa e quello Giarratana-Vizzini.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. E' allo studio un piano di trasformazione generale.

NICASTRO. Sono questi i problemi di fondo che ho posti. Il Governo regionale, il 31 maggio scorso, ha assunto un impegno, ma non l'ha mantenuto. E' strano che tutto questo sia avvenuto dopo una interrogazione presentata al Governo regionale. Questo è il punto fondamentale che io pongo: qui ci si impegna in un dato senso e poi si scrive in un altro senso.

Ora, alle mie domande non è stato risposto; ho affermato che il problema è un problema sociale; ci si risponde che il problema sociale è stato risolto. Ho affermato che il problema è economico; ci si risponde che è stato risolto.

Io penso, invece, che non è stato risolto né l'uno né l'altro: il problema sociale non è stato risolto perchè parte del personale è stato licenziato; il problema economico non si risolve, perchè, mentre io ho rappresentato la necessità di istituire quei tratti nelle provincie di Ragusa e di Catania, ci si risponde che esistono, per quelle zone, i servizi automobilistici. Ma il servizio automobilistico è utile per il trasporto dei viaggiatori, mentre lascia insoluto il problema del trasporto delle merci e del costo di tale trasporto. Quella è una zona non calmierata, per cui la situazione in atto esistente provocherà conseguenze che saranno deleterie, dato che il servizio automobilistico, nei momenti di punta, chiederà noli più alti. E' così che, secondo l'Assessore ai trasporti, si risolve il problema.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Provvisoriamente.

CUFFARO. Ma lo lasci parlare: Lei ha parlato per un'ora e nessuno l'ha interrotta!

NICASTRO. Ci si dice che le merci erano poche; ma noi dicevamo che bisognava potenziare la linea esistente per trasportare tutte le merci, specie quelle povere.

Noi pensiamo all'autonomia, pensiamo alle costruzioni che devono sorgere, e dobbiamo quindi preoccuparci di facilitare il trasporto di materiali da costruzione. Chi assicurerà questi servizi? Forse il servizio automobilisti-

co con quei prezzi? Questo è il problema. Ci si risponde che è stata fatta la Gela-Caltagirone. Si capisce: a Gela c'è Aldisio e a Caltagirone c'è Scelba! (*Commenti*)

ALESSI. Lei aveva parlato dei progetti del '29, e nel '29 non c'erano né Aldisio né Scelba. Sia più coerente!

NICASTRO. Non si agiti, io sono coerente: non è coerente lei, con le sue interruzioni. (*Commenti - Richiami del Presidente*)

Io ho posto il problema della necessità di assicurare e trasformare questa ferrovia; ho affermato che la soluzione non è certamente la più economica perchè il piano del Governo regionale prevedeva la trasformazione parziale mentre un altro piano prevedeva il mantenimento della rete. Ho ricordato che, per questa trasformazione parziale dell'esercizio, era stata prevista dal Governo regionale una spesa di 180 milioni, mentre il piano proposto dal personale, salvo un aumento del 10% per imprevisti, prevedeva una spesa di 180 milioni per la trasformazione dell'intera rete. Dissi ancora che, per quanto riguardava l'esercizio, c'era un passivo di 40 milioni secondo il piano proposto dal Governo regionale; un passivo di 40 milioni secondo il piano proposto dal personale. Perchè si è arrivati a questa soluzione? Dissi che si era data la possibilità al Governo centrale di prendere posizione; e Roma tendeva alla soppressione. Perchè questa presa di posizione? Forse per mantenere all'industria del Nord il monopolio sulla Sicilia? Il Governo è arrivato a questa soluzione per il tracciato della linea; ma il tracciato della linea, onorevole Assessore ai trasporti, è forse migliore che in altre zone. Secondo noi, non è questo un motivo fondamentale per la soppressione. Molti pensano all'esecuzione di un piano che impegni le finanze per 130 miliardi, tendente a trasformare le linee a scartamento ridotto in linee a scartamento ordinario. Ma, se queste ferrovie devono essere conservate, il problema si pone in diverso modo; se si pensa ad elettrificarle e se la zona è tale da poterlo consentire, possiamo servirci dello stesso tracciato, senza che sia necessario aumentarne lo scartamento.

Il problema viene posto soprattutto per legare all'autonomia quella zona; se la ferrovia fosse soppressa, gli abitanti della zona potrebbero vedere nell'autonomia una minaccia ai loro interessi e potrebbero domandare

perchè si pensa a costruire la Gela-Caltagirone e si sopprime la Ragusa-Vizzini. Questo è il problema di fondo che io avevo posto e sul quale richiamo la vostra attenzione perchè non si continui questo doppio giuoco: di promettere, cioè, in un modo e di agire in un altro.

E' per questi motivi che non posso ritenermi soddisfatto.

D'ANTONI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ANTONI. Credo di aver diritto, come ex Assessore, di dare un chiarimento. Devo ringraziare l'onorevole Verducci per la sua esposizione obiettiva dei fatti che si riferiscono alla mia attività di Assessore. Non posso ringraziare l'interpellante che ha espresso un giudizio molto severo ed ingiusto verso colui o coloro che hanno compiuto il loro dovere in relazione alla questione che forma oggetto dell'interpellanza. In verità, il Governo regionale di ieri e di oggi ha fatto, al riguardo, il suo dovere, nei limiti estremi di tutte le sue possibilità effettive. Punto fermo: noi non abbiamo un Ministero dei trasporti! (*Approvazioni dal centro*) Noi siamo i difensori degli interessi della Sicilia in questa materia e integriamo, con la nostra, l'opera del Governo centrale. Punto chiaro ed onesto. Non bisogna dare al Governo o a quelli che servono la Sicilia un carico maggiore di quello che hanno, perchè questa non sarebbe neanche probità politica; non sarebbe, questo, il modo migliore di servire l'autonomia.

ALESSI. Sarebbe controproducente.

D'ANTONI. Questo significherebbe, invece, svalutarla. (*Approvazioni dal centro*) Se dobbiamo censurare il Governo centrale, abbiamo il coraggio di farlo nei limiti dovuti e concreti; ma non riversiamo su altri responsabilità che non hanno. Questo è il primo punto fermo.

Per quanto mi riguarda personalmente, devo ricordare, a buon diritto, la gratitudine manifestatami dalle stesse popolazioni e dalle stesse classi lavoratrici, in nome delle quali ha parlato l'onorevole interpellante, mi sono pervenuti fino ad ieri attestati di ringraziamento e di devozione per quello che ho fatto, con l'aiuto — devo essere giusto — dell'onorevole Alessi, che si è impegnato con lo stesso interesse con cui io mi sono impegna-

to, nel comune intendimento di tutelare gli interessi della Regione in questo particolare settore. Non avrei altro da aggiungere a quello che ha detto così chiaramente l'onorevole Verducci. Devo solo ricordare che quella tale mia proposta fu concordata con tutti gli elementi politici e sindacali responsabili. Non fu neanche un atto unilaterale nostro. (*Approvazioni dal centro*) Se fu un errore, non fu nostro; ma non fu un errore, perchè noi non consideriamo la vita nazionale e la vita regionale separate: è stato evitato un inutile dispendio all'Esercizio, poichè le popolazioni non avrebbero potuto trarne vantaggio. Abbiamo creduto opportuno formulare un progetto relativamente all'esercizio della ferrovia Ragusa-Siracusa-Vizzini; lo abbiamo presentato ed abbiamo la fortuna di poter dire che questo nostro progetto, nella sua sostanza, era stato accettato. Ed allora, perchè avvelenare la discussione, perchè inserire una inopportuna nota pessimistica? Bisogna rendere a ciascuno giustizia per quello che ha fatto concretamente per collaborare sul piano degli interessi regionali.

NICASTRO. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NICASTRO. La parola ai fatti. Il 31 maggio scorso fu discussa la interrogazione da me presentata sull'argomento, e la risposta dell'onorevole D'Antoni è stata questa: «Rende noto — risulta dal resoconto sommario di quella seduta — che a Roma si fanno vive pressioni affinché venga soppressa la linea ferroviaria Siracusa-Ragusa-Vizzini — dato il suo passivo di 80 milioni, a cui si fa fronte con i concorsi dell'I.M.T. — e venga sostituita da un sistema organizzato di linee automobilistiche» e più sotto: «Ritiene, peraltro, che il problema possa essere risolto, in conformità delle legittime aspirazioni e degli interessi delle popolazioni interessate, soltanto col miglioramento della linea ferroviaria di cui trattasi, e cioè con la sostituzione di moderne automotrici alle vecchie, lentissime e fastidiosissime locomotive a vapore. Proposte in tal senso saranno formulate dal Governo regionale — che intende mantenere e migliorare tutte le linee siciliane ferroviarie.....».

Da parte nostra ci si dichiarò allora soddisfatti. Però l'onorevole Pompeo Colajanni nella risposta ebbe ad affermare testualmen-

te: «Avverte però che il capitalismo del Nord — e richiama l'attenzione dell'Assessore sulle propaggine del Gruppo FIAT — è interessato a molte aziende automobilistiche, e che ciò costituisce un fattore determinante dell'arresto delle costruzioni di tante linee ferroviarie secondarie siciliane.»

Questo è un fatto. Mi sono riferito a quanto è stato promesso dal Governo regionale e a quanto è avvenuto ora.

A proposito della interruzione dell'onorevole Alessi...

PRESIDENTE. Non creiamo nuovi fatti personali, perchè altrimenti non si finisce più.

NICASTRO. ...devo ricordare che, svolgendo l'interpellanza, ho parlato di un piano ferroviario del 1929, collegato con un problema di fondo che questa Assemblea non ha mai esaminato: il problema ferroviario siciliano. Io so benissimo che noi non abbiamo competenza legislativa in materia; ma è chiaro che l'Assemblea dovrebbe pronunziarsi su questo importantissimo problema. E' chiaro che dovrebbe essere presentata una mozione per discutere questo problema, perchè non si assista a soluzioni suggerite dall'alto, che non sono sentite, e che non sono il risultato di un parere collettivo. E' questa la proposta concreta che ho intenzione di fare.

FRANCO, *Assessore ai lavori pubblici*. La presenti questa mozione!

ALESSI. Chi le proibisce di presentarla?

FRANCO, *Assessore ai lavori pubblici*. Anche perchè quel suo problema di fondo non ci conviene.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Dato che lo onorevole Nicastro si ripromette di presentare una mozione, io mi astengo dal rispondere. Poco fa, riferendomi al problema della Siracusa-Vizzini ed a quell'esperimento limitato a due anni, ho sottolineato l'opportunità di studiare il problema nel migliore dei modi per risolverlo adeguatamente.

All'onorevole interpellante — che ha chiesto che la ferrovia Gela-Vizzini fosse allacciata a Catania — ho inteso far rilevare, con le mie informazioni, che questo problema si avvia già alla soluzione.

PRESIDENTE. Per accordi intercorsi fra il Governo e gli onorevoli interpellanti, è rinviato lo svolgimento delle interpellanze: del-

l'onorevole Seminara all'Assessore ai trasporti; dell'onorevole Colajanni Pompeo ed altri al Presidente della Regione; dell'onorevole Beneventano al Presidente della Regione; dell'onorevole Ardizzone all'Assessore ai lavori pubblici; degli onorevoli Pantaleone e Nicastro all'Assessore all'igiene ed alla sanità.

Passiamo, quindi, all'interpellanza degli onorevoli Gugino, Nicastro e Colajanni Pompeo al Presidente della Regione ed all'Assessore alla pubblica istruzione, per sapere se sono a conoscenza dello stato di grave deperimento in cui tuttora si trovano gli Istituti tecnici industriali della Sicilia, in seguito ai danni subiti durante la guerra ed alle sottrazioni operate subito dopo l'emergenza.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gugino per svolgere questa interpellanza.

GUGINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema del normale funzionamento degli Istituti tecnici industriali della Sicilia ha un interesse preminente per la Regione sia dal punto di vista scolastico che da quello economico e sociale. Gli Istituti tecnici industriali in Sicilia, come è noto, sono soltanto tre, con sedi a Palermo, Messina e Catania; essi attualmente attraversano un periodo di difficile sistemazione. L'Istituto tecnico di Messina venne completamente distrutto dalle bombe anglo-americane; non rimase alcuna traccia degli impianti, dell'attrezzatura dei laboratori e dei gabinetti scientifici. L'Istituto tecnico industriale di Palermo fu colpito più volte durante le incursioni del 15 aprile, del 9 e del 14 maggio 1943: due terzi dei locali e delle relative attrezzature rimasero totalmente distrutti; in particolare furono rasi al suolo lo ufficio tecnico, l'ufficio di segreteria, la vice-direzione e la sala dei professori, l'officina falegnameria-modellisteria, l'officina elettromeccanica, le officine motoristi, aggrinstaggio e saldatura, il laboratorio di tecnologia meccanica e quello di macchine utensili. Restarono parzialmente distrutti il gabinetto di fisica e quello di chimica.

Soltanto dopo due anni dalle incursioni il Genio civile provvide alle riparazioni più urgenti ed alla tamponatura delle aule; solo l'anno scorso fu disposta la collocazione dei vetri nelle finestre e nelle bussole. Si sono potuti, così, utilizzare soltanto quattro aule; ma l'acqua penetra dai soffitti, onde, nella stagione invernale, i professori sono costretti a per-

manere nelle aule col cappello e col pastrano, imitati, come è naturale, dagli studenti.

Se si tiene conto inoltre che sette aule sono disponibili nella sezione distaccata di Corso Calatafimi, l'Istituto tecnico industriale di Palermo può disporre, in atto, soltanto di undici aule. Ne consegue che non tutte le ore settimanali di esercitazioni, previste dal regolamento, si possono svolgere per i vari corsi, con grave danno per la preparazione tecnico-professionale degli alunni; talvolta bisogna ricorrere alla formazione di turni di studenti per le esercitazioni pratiche e le aule restano occupate ininterrottamente dalle ore 8 del mattino alle ore 19, senza che sia possibile provvedere alla pulizia dei locali; il che, dal punto di vista igienico, dà luogo a gravi inconvenienti.

Non è mancato l'interessamento di personalità di prim'ordine, di ministri, sottosegretari di Stato, alti commissari, prefetti, che si sono recati in via Villafranca, ove ha sede l'Istituto, si sono resi conto della grave situazione in cui si trovano i relativi locali, hanno promesso il loro interessamento; sono stati stanziati fondi, successivamente stornati, etc. Ad onor del vero, il Ministero della pubblica istruzione è più volte intervenuto, fin dal 1945, per venire incontro ai bisogni dell'Istituto. Detto Ministero, il 27 febbraio 1945, scriveva all'alto Commissario dell'epoca: «di fronte alle insuperabili difficoltà incontrate per trovare altri locali, ove l'Istituto possa regolarmente funzionare, si impone la necessità e l'urgenza della tutela di un pubblico interesse, allo scopo di assicurare il funzionamento dei corsi dell'Istituto industriale e delle relative esercitazioni pratiche». Successivamente, il 14 febbraio 1946, lo stesso Ministero, con lettera diretta pure all'Alto Commissario, così si esprimeva: «tutti i progetti e le soluzioni non hanno avuto altro effetto se non quello dilatorio»; e veniva rilevato, con un senso di amarezza, che un problema di così preminente interesse veniva subordinato dall'Amministrazione comunale ad un problema di urbanistica e cioè all'approvazione di un nuovo piano regolatore! La Presidenza dell'Istituto aveva, pertanto, elaborato un progetto per la costruzione della nuova sede in via Duca della Verdura; tale progetto è stato finalmente approvato, ma sono stati stanziati soltanto 60 milioni, somma assolutamente inadeguata, poichè, per la costruzione dell'edificio, occor-

rono circa 360 milioni. I 60 milioni stanziati potranno servire soltanto per le opere di fondazione; comunque, sembra che, in data odierna, secondo quanto mi è stato comunicato qualche ora fa, sarà dato l'appalto dei lavori.

L'Istituto tecnico industriale di Palermo comprendeva, fino all'inizio del corrente anno scolastico, due sezioni: la sezione per periti meccanici-elettricisti e quella per radio-tecnici. Ho recentemente richiamata l'attenzione del Governo regionale, presentando una interrogazione e successivamente questa interpellanza, sulla necessità di istituire altre sezioni, particolarmente la sezione per periti chimici, tecnici delle industrie agricole, dato che l'attrezzatura dei nuovi laboratori e dei nuovi impianti per il funzionamento di tale sezione è stata già predisposta. Debbo apprezzare il comportamento dell'Assessorato per il lavoro, che ha dato un contributo di sei milioni di cui tre già versati, un milione sembra debba essere erogato questo anno e gli altri due saranno erogati l'anno prossimo. Anche l'Assessorato per l'industria ha disposto un contributo di sei milioni, ma nessuna somma è stata ancora corrisposta; però, sembra che questo contributo sarà ripartito in tre esercizi, a decorrere dall'attuale 1948 - 1949.

Con i fondi disponibili si è già provveduto, come ho già accennato, all'attrezzatura degli impianti e delle officine relative alla sezione per periti chimici, tecnici delle industrie agricole: sembra, anzi, che questa sezione abbia già cominciato a funzionare quest'anno.

Vi sono, però, altre sezioni che dovranno essere istituite: la sezione per edili, che è stata richiesta con particolare insistenza da larghi strati della cittadinanza, e la sezione tessile. Occorrono, perciò, i mezzi finanziari necessari per l'istituzione di tali sezioni: la sezione tessile potrà sorgere soltanto quando sarà concesso un contributo di almeno 40 milioni per i relativi impianti. Tale contributo non è eccessivamente elevato e ritengo che il Governo regionale vorrà esaminare, con la maggiore sollecitudine possibile, la richiesta avanzata dalla Presidenza dell'Istituto.

E' tanto necessario, onorevoli colleghi, venire incontro alle attuali esigenze degli Istituti tecnici industriali della Sicilia; si tratta di risolvere un problema di interesse premi-

nente per l'Isola. Noi abbiamo più volte esaminato e discusso, in questa sede, il problema della industrializzazione della nostra Regione. Attraverso la stampa, negli innumerevoli convegni che si sono tenuti in Sicilia durante gli ultimi anni, si sono prospettati i vari aspetti del problema dell'industrializzazione; ma, come più volte ho affermato, l'industrializzazione della Sicilia potrà essere attuata non soltanto attraverso il piano E.R.P., od attraverso i prestiti che potranno essere concessi dall'America, non soltanto con le sovvenzioni che potranno essere fornite dallo Stato, ma per volontà concorde di tutto il popolo siciliano di tutte le classi, dall'alta finanza locale, dai grandi proprietari fondiari e, successivamente, fino al popolo lavoratore, il quale potrà dare un contributo notevole, fornendo il personale tecnico-direttivo che dovrà attuare l'industrializzazione. Noi abbiamo bisogno, in Sicilia, di molti impianti, di molte fabbriche: impianti per la distillazione dell'alcool e del petrolio; raffinerie di olii; impianti per la scissione e distillazione di olii e grassi, impianti per conserve alimentari, per succhi concentrati, etc., onde produrre merci che trovano nella nostra Isola largo consumo, provenienti, in gran parte, dalla trasformazione dei prodotti della nostra agricoltura. Vi è poi il vasto piano industriale da realizzare, elaborato da tecnici di valore del Centro per l'incremento industriale ed anche della Montecatini; purtroppo, non abbiamo ancora visto una concreta realizzazione di tale piano, che prevede la costruzione di impianti per la produzione dell'oleum, dell'ammoniaca sintetica, dell'acido nitrico e cloridrico, della soda caustica, del carbonato sodico, dei solfiti, bisolfiti, fosfati, perfosfati, dei concimi azotati, etc. etc.. Nell'ambito della produzione tessile, è necessario provvedere alla fabbricazione del fiocco dal somnacchio arborescente, materia prima di cui noi disponiamo. E' necessario potenziare, moltiplicare gli impianti di filatura e tessitura, anche per consentire al nostro popolo di acquistare i tessuti ad un prezzo non superiore a quello praticato nelle regioni dell'Italia settentrionale.

E' necessario, pertanto, preparare il personale tecnico, urge provvedere alla formazione culturale e professionale dei giovani, il che non potrà essere fatto da un anno all'altro, ma può anche richiedere diversi anni e

forse anche qualche decennio; occorre, quindi, fin da ora, senza ulteriore remora, vivificare l'attività funzionale nei nostri Istituti di istruzione tecnica. Sarebbe un grave danno se non si dovesse a ciò provvedere. Dovremo, forse, attuare la nostra industrializzazione con personale proveniente da altre regioni o con personale straniero? E' nostro preciso dovere dare innanzi tutto lavoro ai nostri correghionali!

D'ANGELO. Gli italiani non sono stranieri, onorevole Gugino.

GUGINO. Io non parlo degli italiani. Ella mi segua con attenzione. Non ho mai detto che gli italiani sono stranieri.

D'ANGELO. Lei ha detto « delle altre regioni ».

GUGINO. Ho detto « delle altre regioni o con personale straniero ». Lei non ha seguito; la prego, non faccia interruzioni del genere.

D'ANGELO. Se è così, chiedo scusa.

GUGINO. Anche quando mi fosse sfuggito un *lapsus*, Ella che è tanto intelligente avrebbe dovuto ugualmente intendere il significato delle mie affermazioni.

D'ANGELO. Io le ho dato la possibilità di rettificare.

GUGINO. Lei non rettifica nulla; è in me profondo il sentimento della italianità e dell'unità nazionale.

D'ANGELO. Nessuno ne ha mai dubitato, onorevole.

GUGINO. Io dico, soltanto, che il contributo che ci darebbero gli operai di altre regioni non potrà avere un carattere continuativo e permanente, perchè gli operai che provengono da altre regioni cercheranno, prima o dopo, di ritornare alle loro sedi; e questo è umano. Noi abbiamo bisogno, quindi, di preparare i nostri giovani con mezzi opportuni.

Recentemente il Ministero della pubblica istruzione ha inviato a tutti gli Istituti di istruzione media e superiore, alle Università ed alle varie Facoltà, un questionario per la riforma della scuola. Uno, tra i quesiti di maggiore rilievo, che è stato sottoposto alla attenzione degli organi tecnici, riguarda lo sfollamento delle Università: il Ministero ha chiesto se la preferenza della maggioranza della popolazione scolastica per le scuole culturali, piuttosto che per le scuole a fine professionale, sia determinata dalla necessità di titoli per gli impieghi, talvolta sproporziona-

ti alla modestia dell'ufficio cui si vuole accedere. E' vero; le nostre Università sono molto affollate; molti sono i laureati in medicina, in giurisprudenza, in lettere; molti anche i laureati in ingegneria, in matematica, in fisica od in chimica, etc.. La popolazione scolastica iscritta ai diversi corsi di laurea per la facoltà di scienze dell'Università di Palermo, si è, negli ultimi tempi, quasi quintuplicata rispetto all'anteguerra. Quali sono i motivi che hanno determinata una così elevata affluenza di studenti ai corsi ad indirizzo scientifico-sperimentale? Il problema dello sfollamento delle Università non deve essere posto nei termini in cui è stato prospettato dal Ministero della pubblica istruzione. Noi non dobbiamo, in nessun modo, ostacolare la aspirazione dei giovani a conseguire un titolo di studi superiori, perchè il contributo che un giovane, fornito di tale titolo, potrà dare alla società, è certamente di gran lunga superiore a quello che lo stesso giovane potrà recare qualora ne fosse sprovvisto. Come criterio di massima, quindi, ogni giovane deve avere la libertà di accedere all'Università; ma, per orientare gran parte dei giovani verso le scuole a fine professionale, anzichè verso le scuole culturali di preparazione per gli studi universitari, bisognerebbe potenziare le prime; gli istituti di istruzione tecnico-professionale dovrebbero essere oggetto di una maggiore considerazione sia da parte degli organi responsabili che da parte della popolazione; abbiamo bisogno di periti, di tecnici industriali, se vogliamo veramente realizzare organicamente la nostra industrializzazione. (Approvazioni dal centro)

STABILE. Esatto, così diminuirà il numero dei disoccupati professionisti.

GUGINO. Ma, per potere indirizzare i giovani verso gli istituti ad indirizzo tecnico e non verso le scuole di cultura, dobbiamo restituire prestigio e dignità al titolo di abilitazione conseguito attraverso le scuole professionali; dobbiamo fare in modo che i giovani diplomati degli Istituti tecnico-industriali trovino facile occupazione, il che potrà ottenersi incrementando sempre più le iniziative industriali, provvedendo alla razionale utilizzazione delle risorse del suolo e del sottosuolo, alla intensificazione delle colture agrarie e ad un adeguato miglioramento fondiario. Occorre, inoltre, modificare e rendere equi, nelle campagne, certi rapporti sociali,

etc. etc.. Io non intendo approfondire questo aspetto della questione, perchè molto complesso: comunque, onorevoli colleghi, anche quando i nostri diplomati degli Istituti tecnici industriali non dovessero trovare occupazione qui in Sicilia, per il non soddisfacente sviluppo del processo di industrializzazione dell'Isola, anche in questa eventualità, è bene che i nostri giovani abbiano un'adeguata preparazione tecnico-professionale, in modo che la loro opera possa essere richiesta oltre i confini della Sicilia ed eventualmente anche all'estero. Non dobbiamo, purtroppo, soltanto assistere all'esodo dei nostri braccianti, i quali, per trovare una qualsiasi occupazione, si recano, talvolta in paesi stranieri in condizioni degradanti, considerati spesso come strumenti di produzione o come oggetto di spietato sfruttamento. Abbiamo il dovere di provvedere alla preparazione di una folta schiera di tecnici, di periti, di operai specializzati, la cui opera possa essere richiesta ed apprezzata anche fuori dai confini della Patria. Invece (non posso fare a meno di rilevarlo, onorevole Assessore alla pubblica istruzione) dobbiamo purtroppo constatare che financo i corsi serali e diurni per le maestranze, i corsi di addestramento, di qualificazione, di specializzazione dei nostri operai — corsi che erano molto frequentati prima della guerra — non sono stati finora istituiti a Palermo, presso il nostro Istituto tecnico industriale, per mancanza di mezzi finanziari e per non concessa autorizzazione! Invito, pertanto, l'Assessore alla pubblica istruzione a provvedere urgentemente, affinchè questi corsi vengano iniziati nel più breve tempo possibile.

Il 17 gennaio dell'anno scorso, si riunirono a Palermo i Presidi dei tre Istituti industriali dell'Isola; essi elaborarono un ordine del giorno, contenente proposte concrete per venire incontro alle esigenze dei loro Istituti. Nel caso in cui non fosse riuscito possibile provvedere con mezzi straordinari, i tre Presidi hanno anche ravvisata l'opportunità di sospendere il funzionamento dei tre Istituti e trasferire in altre sedi il relativo personale di ruolo! Il Governo regionale non dovrà mai permettere che ciò accada; esso dovrà dimostrare le sue più sollecite cure, la sua vigile attenzione perchè gli Istituti industriali dell'Isola siano potenziati e, possibilmente, moltiplicati in un tempo successivo. Prima di attuare nuove iniziative bisogna provvedere

alla ricostruzione di ciò che è stato distrutto; talvolta resto perplesso dinanzi alle numerose proposte, che spesso vengono prospettate, di istituire nuovi corsi, di creare nuove Facoltà, di rendere ancor più ipertrofica la burocrazia regionale con l'istituzione di nuovi uffici. Bisogna, prima, provvedere a ricostruire ciò che è stato demolito, specialmente quando le opere cadute in rovina forniscono una manifesta testimonianza di ciò che di meglio è stato fatto nel passato dal popolo siciliano. Sono certo che il Governo regionale vorrà intervenire nel più breve tempo possibile per l'istituzione delle due sezioni per edili e per tessili, presso l'Istituto industriale di Palermo, e voglia altresì provvedere al finanziamento per la costruzione della nuova sede e per la riedificazione dell'Istituto tecnico di Messina. Soltanto in questo modo sarà garantita la elevazione professionale del lavoro, saranno assicurati prestigio e dignità ai diplomati dei nostri istituti: soltanto adottando misure adeguate l'istruzione professionale potrà essere valido ed efficace strumento di redenzione umana.

ROMANO GIUSEPPE, *Assessore alla pubblica istruzione*. Ho ammirato l'entusiasmo ed il calore dell'onorevole Gugino nel perorare la causa degli Istituti industriali. Io sono di accordo con lui: devo, però, far rilevare che gli Istituti tecnici industriali, come tutti gli altri istituti di istruzione tecnica, non sono ancora alle dipendenze dell'Assessorato regionale per la pubblica istruzione.

L'Assessorato, comunque, è a perfetta conoscenza dello stato in cui si trovano questi istituti per i danni subiti a causa delle azioni belliche. La ricostruzione degli edifici distrutti rimane, però, di esclusiva pertinenza del Governo centrale che è stato vivamente sollecitato a provvedervi. A tal riguardo l'Assessorato per la pubblica istruzione è in grado di poter fornire, fino a questo momento, i seguenti dati:

Per la costruzione dell'edificio, sede dello Istituto industriale di Palermo, è stato redatto ed approvato in linea tecnica un progetto dell'importo di lire 315 milioni e, stante la impossibilità di finanziare l'intera esecuzione, è stato pure approvato in linea tecnica ed amministrativa un primo lotto di lavori dello importo complessivo di lire 60 milioni, da eseguirsi nell'interesse del Comune di Palermo a parziale recupero.

Per il detto primo lotto è in corso il relativo appalto dei lavori.

Per la costruzione dell'edificio, sede dello Istituto industriale di Messina, distrutto da eventi bellici, era stato previsto in programma il primo lotto di lavoro dell'importo di lire 40 milioni.

Data, però, la erronea impostazione di tale previsione, si è dovuto chiedere al Ministero dei lavori pubblici, che detto programma aveva già approvato, la relativa variazione, nel senso che, trattandosi di ricostruzione di beni di proprietà comunale, il detto finanziamento dovrà essere imputato nel suo giusto capitolo e articolo 228/3 e non nel capitolo 228/1 (su cui erroneamente è stato fatto gravare), che prevede, invece, finanziamenti di opere da eseguire a beni di proprietà dello Stato.

Per l'Istituto industriale di Catania sono stati presi i seguenti provvedimenti, per la riparazione dei danni bellici dallo stesso subiti:

- 1) perizia 1 settembre 1946 di lire 1.621.900, approvata con decreto provveditoriale 20 gennaio 1947, n. 524-1449;
- 2) perizia 28 gennaio 1948 di lire 1.600.000 (collocazione e fornitura di vetri e ripristino impianti sanitari ed elettrici) approvato con decreto provveditoriale 25 maggio 1948, n. 31807. Oltre ai suindicati interventi, è in corso un terzo, la cui perizia 9 novembre 1948, di lire 5.400.000 è stata inviata per esame e parere al Comitato tecnico amministrativo del Provveditorato alle opere pubbliche con nota 26 novembre 1948, n. 73800.

Per l'edificio, sede dell'Istituto tecnico industriale di Caltanissetta a indirizzo minerario « S. Mottura », sono stati presi i seguenti provvedimenti, per riparazione dei danni bellici dallo stesso subiti:

- 1) perizia 21 gennaio 1947 di lire 1.150.000, approvata con decreto provveditoriale 26 novembre 1945, n. 37899;
- 2) perizia 21 gennaio 1947 di lire 5.000.000, approvato con decreto provveditoriale 21 marzo 1947, n. 12699;
- 3) perizia 9 ottobre 1947, di lire 3.000.000, approvata con decreto provveditoriale 11 dicembre 1947, n. 64062;

Infine, con decreto provveditoriale 1 ottobre 1948, n. 59017, è stata approvata la perizia 23 agosto 1948 di lire 4.750.000, relativa a lavori di riparazioni danni bellici da ese-

guirsi alla Scuola industriale « G. Galilei » di Caltanissetta.

Per quanto si riferisce all'attrezzatura da ricostruire, già lo Stato è intervenuto in parte; in parte hanno provveduto gli stessi Istituti con i fondi messi a disposizione dalla Regione.

Posso, infine, assicurare che questo Assessorato sta esaminando se sia competente per la presentazione di un progetto di legge per l'istituzione delle sezioni indicate dagli onorevoli interpellanti, presso l'Istituto tecnico industriale di Palermo.

L'esame, peraltro, involge la risoluzione di problemi che riguardano radicali riforme della scuola, per cui è in corso una larga inchiesta a carattere nazionale e regionale e a cui l'Assessorato per la pubblica istruzione, a mezzo dei suoi funzionari, partecipa con vivo interessamento con apporto di esperienza costruttiva.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gugino, per dichiarare se si ritiene soddisfatto.

GUGINO. Vorrei fare anzitutto una precisazione: gli Istituti tecnici industriali in Sicilia, ai quali io ho voluto riferirmi, sono soltanto tre, con sedi in Palermo, Catania e Messina: l'onorevole Assessore alla pubblica istruzione ha accennato, invece, alle Scuole industriali che hanno sede in altre province.

ROMANO GIUSEPPE, *Assessore alla pubblica istruzione.* L'interpellanza riguardava tutti gli Istituti tecnici industriali.

GUGINO. Istituti tecnici industriali, onorevole Assessore, non Scuole industriali ad indirizzo speciale. Gli Istituti tecnici industriali sono soltanto tre; quello di cui si è occupato l'Assessore nella sua risposta è un Istituto di tipo speciale ad indirizzo minerario.

Questa, ad ogni modo, è una questione formale che non ha molto interesse ma che meritava una precisazione.

Non posso ritenermi del tutto soddisfatto della risposta dell'onorevole Assessore. Occorre fare molto di più di quanto si è finora fatto; bisognava convergere gli sforzi al fine di realizzare un adeguato funzionamento degli istituti tecnici industriali dell'Isola. Successivamente, quando sarà operante il fondo di solidarietà nazionale — seppure questo fondo sarà corrisposto dallo Stato in misura adeguata — richiamerò l'attenzione del Governo,

perchè parte di questo fondo sia destinata alla ricostruzione degli edifici, cioè alla esecuzione di quelle opere pubbliche che rientrano nei limiti entro cui il fondo dovrà essere utilizzato, a norma dell'articolo 38 del nostro Statuto.

Signori colleghi, l'appello che rivolgo è altresì un grido di allarme che ho il dovere di far giungere alle autorità competenti; sono certo che esso sarà raccolto dal Governo regionale.

Nelle condizioni attuali i corsi, le esercitazioni pratiche non possono svilupparsi negli Istituti tecnici industriali dell'Isola, secondo quanto è previsto dai regolamenti; i giovani che escono da questi Istituti non sono messi in condizione di superare i concorsi cui partecipano, non possono, per deficiente preparazione, essere avviati all'attività industriale privata. Bisogna, pertanto, fare in modo, con la maggiore sollecitudine possibile, che questi Istituti riacquistino la loro normale efficienza. (*Applausi a sinistra*)

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza degli onorevoli Nicastro ed altri al Presidente della Regione, all'Assessore ai trasporti, al turismo ed alle attività marinare, all'Assessore al lavoro, alla previdenza ed alla assistenza sociale, per sapere: se sono a conoscenza dello stato di disagio economico in cui si sono venuti a trovare gli ex agenti del Corpo speciale di polizia ferroviaria della Sicilia che, assunti con bando alleato n. 30 del 17 febbraio 1944, dopo ben 4 anni di ininterrotto lavoro e dopo avere affrontato ogni sacrificio per il buon andamento del servizio, si sono visti licenziati per motivi di indole varia in applicazione del decreto del Capo provvisorio dello Stato del 10 luglio 1947, se è vero che questi agenti, rimasti all'oscuro della possibilità di optare a suo tempo per il passaggio nell'Amministrazione ferroviaria, come è avvenuto per la polizia ferroviaria del Nord, siano rimasti esclusi senza loro colpa da tale beneficio: quale azione intendano svolgere presso il Governo centrale per mettere in grado gli aventi diritto ad usufruire degli stessi benefici di cui hanno goduto i loro compagni che si trovavano a prestar servizio nel Nord d'Italia.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicastro.

NICASTRO. Signor Presidente, signori del Governo, onorevoli colleghi, sappiamo benis-

simo che il problema che noi poniamo alla Vostra attenzione non è di competenza della Assemblea; esso è improntato, però, a profonde ragioni di giustizia sociale ed è per questo che noi oggi lo prospettiamo: esso riguarda gli ex agenti della polizia ferroviaria, in Sicilia. Questo Corpo di polizia ferroviaria, costituito il 17 gennaio 1944, è stato sciolto nel 1947, dopo che gli elementi che lo costituivano erano stati assunti in pianta stabile, avevano costituito le loro famiglie e sopportato molti sacrifici. Questi agenti erano adibiti alla disciplina del traffico ferroviario ed alla repressione del mercato nero; molti di essi hanno subito le conseguenze dei gravi servizi resi; alcuni di essi sono rimasti malfermi in salute, altri invalidi ed altri anche tubercolotici.

Il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 luglio 1947, nel disporre lo scioglimento di quel Corpo, ne costituiva un altro analogo, ed ammetteva che potessero farne parte gli agenti del Corpo disciolto, purchè avessero i requisiti fisici e morali richiesti.

Orbene, il problema che noi abbiamo sollevato consiste appunto in questo: 62 ex agenti siciliani non sono stati riconosciuti idonei, e non sono stati ammessi a far parte del nuovo Corpo, mentre, nel resto della Penisola, è stato consentito agli idonei di optare per altri servizi delle Ferrovie dello Stato.

Tutto ciò dimostra una disparità di trattamento che dovrebbe essere eliminata. Noi ci rivolgiamo al Governo regionale, perchè voglia esercitare una effettiva, concreta ed energica azione presso il Governo centrale, onde far sì che questi agenti che hanno sopportato dei sacrifici e che hanno una famiglia a carico, possano essere reintegrati nei loro posti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Assessore al lavoro, alla previdenza ed all'assistenza sociale, per rispondere a questa interpellanza.

PELLEGRINO, Assessore al lavoro, alla previdenza ed all'assistenza sociale. L'interpellanza dell'onorevole Nicastro ed altri è stata proposta il 14 dicembre 1948; ma l'Assessorato per il lavoro si era preoccupato della pratica relativa e si era interessato presso il Governo centrale fin dall'agosto 1948. Fin da allora furono interessati direttamente la Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'onorevole Saragat ed il commendatore De Simone, presso la stessa Presidenza del Consiglio, perchè

si riparasse alla disparità di trattamento nella riassunzione in servizio del personale del disciolto Corpo di polizia ferroviaria. Voglio ricordare, inoltre, all'onorevole interpellante che, in quel periodo, si recò a Roma una Commissione della categoria interessata; ebbene, gli organi di cui ho parlato, assicurarono a questa Commissione l'interessamento del Governo centrale.

Nel settembre, inoltre, poichè sembrava che il Governo centrale ritardasse la soluzione del problema, fu interessato anche l'onorevole Andreotti, il quale assicurò, con una lettera, l'Assessorato e il Governo regionale che si sarebbe adoperato, al fine di giungere ad una rapida composizione della vertenza. In tempi successivi, sono pervenute all'Assessorato diverse comunicazioni di seguito ad azioni di sollecito; le une e le altre io posso mettere, fin da ora, a disposizione dell'onorevole interpellante.

Il Corpo speciale di polizia ferroviaria in Sicilia fu istituito dal Governo alleato con il bando n. 30 del 17 gennaio 1944. Tutti coloro che furono chiamati, in quell'epoca, a farne parte passarono, dopo un anno, in effettivo servizio, in seguito ad un esame di idoneità sostenuto di fronte ad una Commissione che venne istituita dal Commissariato compartimentale di pubblica sicurezza di Palermo, di intesa col Compartimento delle ferrovie.

Successivamente, con decreto legislativo n. 687 del 10 luglio 1947, il Corpo speciale di polizia ferroviaria venne soppresso e gli elementi giudicati idonei furono inquadrati nel Corpo delle guardie di pubblica sicurezza. A seguito di interessamento del Sindacato ferroviari italiani, il Ministero dei trasporti assicurava, inoltre, che i non idonei sarebbero stati assunti nell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Difatti, l'Amministrazione ferroviaria procedeva all'ammissione degli agenti giudicati non idonei dalla Commissione esaminatrice per il passaggio nella Pubblica sicurezza. Da tale beneficio, però, venivano effettivamente esclusi gli appartenenti al Corpo speciale di polizia ferroviaria in Sicilia che si trovavano nelle identiche condizioni, in quanto il Commissariato compartimentale di Palermo non fu in grado, nell'ottobre del 1947, di comunicare alla Direzione generale delle Ferrovie i dati dalla stessa richiesti con circolare n. 21 del 5 ottobre 1947; dati, che avrebbero messo la predetta Direzione

generale nella condizione di potere valutare esattamente la situazione relativa agli ex agenti della Sicilia e prendere i provvedimenti del caso.

Sollecitata, successivamente, dall'Assessorato per il lavoro, la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, in data 17 settembre 1948, faceva pervenire una nota, nella quale veniva precisato che la disposizione per la riassunzione degli ex agenti del Corpo speciale nell'Amministrazione ferroviaria non aveva trovato applicazione nel Compartimento di Palermo, in quanto, mentre nei Compartimenti dell'Italia centrale e in quelli dell'Italia settentrionale il passaggio alla Pubblica sicurezza era stato chiesto soltanto da una minima parte di ex agenti, in Sicilia il passaggio era stato chiesto nella quasi totalità, sicchè in Sicilia non si era presentato il problema della eventuale utilizzazione, presso l'Amministrazione delle ferrovie, degli elementi non assorbiti dal Corpo delle guardie di pubblica sicurezza.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato affermava, inoltre, che — stante l'eccedenza di personale e la riduzione di esso, imposta dall'articolo 10 del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 687, in corrispondenza dell'aumentato organico del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza di nuova istituzione, nonchè il divieto di assumere dal 1 maggio 1948 personale non di ruolo con qualsiasi denominazione, sancito dall'articolo 12 del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262 — non riusciva possibile assecondare l'aspirazione di questi ex agenti del soppresso Corpo speciale, i quali non erano stati assunti nel Corpo delle guardie di pubblica sicurezza per mancanza dei prescritti requisiti.

Nonostante queste precisazioni della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, lo Assessorato per il lavoro continuò ad insistere presso lo stesso Direttore generale e la Presidenza del Consiglio dei Ministri — alla quale fu, ad un certo momento, rimessa la decisione a che il caso venisse riesaminato e lo si prendesse in benevole esame, suggerendo una soluzione nell'uno o nell'altro senso, considerato che, in definitiva, vi era stata disparità di trattamento degli ex agenti siciliani in confronto di quello usato agli ex agenti del resto dell'Italia: e precisamente, o facendoli assumere dalla Direzione delle Ferrovie dello Stato o riesaminando con più lar-

ghezza i requisiti di coloro che non erano stati giudicati idonei, onde poterli assumere nell'Amministrazione della pubblica sicurezza.

Recentemente è stato nuovamente sollecitato l'interessamento dell'onorevole Saragat, del Commendatore Di Raimondo, Direttore generale delle Ferrovie dello Stato e della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Si è tuttora in attesa di una risposta definitiva sull'argomento, che si è sollecitata anche telefonicamente presso il Capo servizio del Ministero dei trasporti, dottor Ragazzoni.

Nulla sarà lasciato di intentato per la sistemazione di questi ex agenti i quali, dopo quattro anni di ininterrotto servizio nel Corpo speciale di polizia ferroviaria della Sicilia, si trovano oggi nell'angosciosa circostanza di non potere provvedere alle famiglie ed a se stessi, essendo addirittura esclusi anche dal godimento del sussidio di disoccupazione, in quanto il servizio prestato non ha dato loro la possibilità di tenere aggiornato con le marche un libretto di lavoro che loro non spettava.

Questo Assessorato ha, comunque, disposto, in favore degli ex agenti, la concessione di congrui sussidi, erogando la somma di lire 48 mila per 32 agenti, in ragione di lire 1.500 ciascuno, giusta autorizzazione del 9 gennaio 1949 al Prefetto di Palermo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Nicastro per dichiarare se è soddisfatto.

NICASTRO. Pur riconoscendo che un'azione è stata effettivamente svolta da parte dell'onorevole Assessore al lavoro, non posso dichiararmi soddisfatto. L'interpellanza era rivolta anche al Presidente della Regione, ma non so quale azione egli abbia svolto al riguardo. Potrò dichiararmi soddisfatto solo se verrà adottata una soluzione che porti alla riassunzione di questi agenti. Devo, però, rilevare che la risposta dell'onorevole Assessore è stata, in un certo senso, contraddittoria. Ci si dice che il passaggio nell'Amministrazione ferroviaria è stato negato perchè chiesto dalla totalità degli ex agenti, mentre altrove è stato consentito perchè pochi lo hanno richiesto. Intanto, nessuno fra i 62 ex agenti siciliani è stato sistemato in ruolo diverso da quello della polizia. Ciò perchè essi — non so se per incuria dei funzionari addetti alle Ferrovie dello Stato — non sono stati al corrente di quanto li interessava e non sono,

quindi, riusciti a manifestare in tempo l'opinione, della quale sono oggi scaduti i termini.

E' avvenuto, in sostanza, che altrove si sono sistemati circa 4 mila agenti, in Sicilia nessuno. Non posso dichiararmi soddisfatto finchè non sarà assorbita nelle amministrazioni almeno quella quota parte che spetterebbe alla Sicilia su questi 4 mila. Non si può dire che gli agenti non abbiano avanzato delle richieste per incuria; essi non lo hanno fatto perchè non conoscevano neppure ciò che dovevano chiedere. Chiedo, quindi, che il Presidente della Regione e l'Assessore al lavoro insistano presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri perchè sia al più presto eliminata questa ingiusta sperequazione determinatasi ai danni di lavoratori, di padri di famiglia siciliani. Si tratta, soprattutto, di un problema che investe la dignità della Sicilia.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Romano Fedele, al Presidente della Regione, all'Assessore all'industria ed al commercio, all'Assessore al lavoro, alla previdenza ed all'assistenza sociale, per sapere se hanno interessato il Ministero competente a concedere la proroga della concessione relativa al congruaglio sui costi di produzione dei prodotti di distillazione della Società asfaltifera A.B.C.D. di Ragusa.

BORSELLINO CASTELLANA, Assessore all'industria ed al commercio. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORSELLINO CASTELLANA, Assessore all'industria ed al commercio. Chiedo all'onorevole Romano Fedele di voler rinviare lo svolgimento dell'interpellanza fino a quando la Commissione d'inchiesta, all'uopo nominata, non abbia presentata la sua relazione e fino a quando il Ministero dell'industria non abbia risposto alle nostre richieste. Tale rinvio ci consentirebbe di trattare più esaurientemente l'argomento che forma oggetto della interpellanza.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Romano Fedele se è disposto ad aderire alla richiesta dell'onorevole Assessore.

ROMANO FEDELE. Aderisco.

PRESIDENTE. La interpellanza resta, quindi, rinviata.

Segue all'ordine del giorno l'interpellanza degli onorevoli Gugino, Luna e Colajanni.

Pompeo, all'Assessore ai lavori pubblici ed all'Assessore alla pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare per risolvere il problema della definitiva sistemazione dell'Istituto tecnico nautico, del Collegio nautico « Gioeni-Trabia » e della Scuola professionale marittima di Palermo, distrutti in seguito a bombardamenti aerei.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gugino per svolgere questa interpellanza.

GUGINO. L'Istituto tecnico nautico di Palermo, del quale mi accingo a parlare, vanta gloriose tradizioni. Esso trae le sue lontane origini dal Seminario nautico, fondato nel 1779, che ebbe sede in una modesta casa, nel rione dell'Acquasanta. Il Governo dell'epoca, in considerazione dell'attività svolta dal Seminario, ritenne opportuno concedere al medesimo locali più ampi, precisamente i locali dell'ex Convento dei Padri Mercedari, al Molo. Nel 1867, — ritengo non del tutto superfluo fare una breve storia, affinché qualcuno che non sia informato ne abbia precisa conoscenza — il Seminario si trasformò nell'attuale Istituto nautico. Il Comune di Palermo provvide ad ampliare i locali ed a far costruire nuovi reparti che conferirono maggiore decoro alla sede dell'Istituto.

Purtroppo nel 1941 furono recati, durante le incursioni aeree, gravissimi danni all'edificio e l'Istituto fu costretto a trasferirsi in un piccolo locale provvisorio, assolutamente inadatto al suo funzionamento, sito in via Villafranca, lontano dal mare. Ma un destino avverso doveva perseguitare l'Istituto tecnico nautico di Palermo: anche la nuova sede fu colpita dalle bombe. Oggi, l'Istituto tecnico nautico si trova in condizioni precarie, benché il Preside, i professori e tutti i docenti cerchino, con ogni zelo, di adempiere alle loro funzioni. Purtroppo, tutto quello che si è detto poc'anzi per gli Istituti industriali, può benissimo essere ripetuto anche per l'Istituto tecnico nautico di Palermo. Gli studenti possono soltanto seguire lo sviluppo di esercitazioni orali; essi apprendono il funzionamento delle macchine, degli apparecchi di navigazione, soltanto attraverso gli schemi disegnati nelle tavole o sulla lavagna. E dire che l'Istituto tecnico nautico di Palermo vantava un'officina molto bene attrezzata, destinata anche alla regolazione dei manometri e degli apparec-

chi di navigazione. Soltanto due istituti in Italia, quello di Genova e quello di Palermo, provvedevano, prima della guerra, alla riparazione dei manometri, dei vacuometri, delle bussole, dei cronometri, degli apparecchi di navigazione, etc. Oggi non è più possibile provvedere allo sviluppo di tale attività, perché la attrezzatura tecnica dei lavoratori e dell'officina è assolutamente inadeguata, dopo le distruzioni operate dalle incursioni aeree.

L'Istituto nautico di Palermo comprende tre sezioni o specializzazioni: per capitani di lungo corso o capitani marittimi, aspiranti al comando delle navi, per macchinisti navali, o aspiranti al comando di macchine per costruttori navali. I capitani marittimi trovano il loro più diretto collocamento nella marina mercantile come ufficiali di coperta e possono aspirare anche al comando dei transatlantici; i macchinisti vengono adibiti come ufficiali di macchina ed i più meritevoli possono aspirare al grado di direttori di macchina. I costruttori navali vengono impiegati nei cantieri e negli stabilimenti industriali o navali-meccanici. I capitani marittimi possono trovare occupazione a terra, per esempio presso le agenzie di navigazione, presso le Capitanerie di porto, presso il Corpo dei piloti di porto. I macchinisti navali possono trovare sistemazione come tecnici e disegnatori tecnici. Il diploma di abilitazione nautica, conseguito presso una qualsiasi delle tre specializzazioni indicate, è titolo per la partecipazione ai concorsi per le pubbliche amministrazioni, per i quali si richieda come titolo di studio la licenza di un istituto tecnico; essi possono accedere anche alla Facoltà universitaria di economia e commercio, frequentare l'Istituto superiore navale di Napoli, l'Accademia navale di Livorno, dove possono conseguire il grado di ufficiale di complemento della Marina militare; possono, infine, seguire i corsi dell'Accademia militare aeronautica. I capitani marittimi si trovano nelle migliori condizioni culturali per conseguimento del brevetto di pilota di aviazione. I macchinisti ed i costruttori navali possono essere adibiti nel corpo dei tecnici per gli aeroporti, nelle fabbriche o nelle officine per la costruzione e per le riparazioni dei velivoli.

All'Istituto tecnico nautico di Palermo era anche annesso il « Collegio nautico Gioeni-Trabia » che è una fondazione di carattere privato. Tale Collegio era frequentato dai quei

giovani che intendevano avviarsi ai mestieri marittimi e, data l'esiguità delle rette richieste, era consentito a coloro che risiedevano fuori Palermo, di frequentarne agevolmente i corsi. E' bene, anzi, mettere in evidenza che molti stranieri, particolarmente bulgari e russi, venivano, qui in Sicilia, prima della guerra, per apprendere l'arte del navigare.

Dopo la distruzione dell'Istituto in via Molo, la Presidenza si adoperò, in tutti i modi, per ottenere la concessione di mezzi finanziari per la costruzione della nuova sede. In seguito a molteplici istanze, il Genio civile, fin dal 1945, elaborò un progetto di massima, in base al quale occorrevano 65 milioni per la sola costruzione dell'edificio, oltre la spesa relativa all'acquisto del terreno su cui l'edificio doveva essere costruito.

Il 15 aprile 1946 il Ministero dei lavori pubblici chiedeva al Provveditorato alle opere pubbliche quali provvedimenti potevano essere adottati per affrontare il problema della ricostruzione dell'edificio, risultando trattarsi — come è detto testualmente nella nota — di « opera necessaria ed improrogabile ». Il 30 agosto 1946 l'Ufficio lavori pubblici del Municipio di Palermo comunicava al Preside dell'Istituto nautico che, nel programma di ripartizione dei fondi stanziati dal Governo nell'esercizio 1946 per alleviare la disoccupazione, erano stati assegnati 65 milioni per i lavori di costruzione della nuova sede dell'Istituto. Nel gennaio 1947 il Provveditorato alle opere pubbliche comunicava al Ministero dei lavori pubblici che la somma stanziata era stata stornata e destinata ad altri scopi!

Mi permetto, al riguardo, di richiamare l'attenzione di questa Assemblea e del Governo regionale, affinché simili casi non si ripetano in avvenire. Una somma stanziata per l'esecuzione di una determinata opera non deve essere assorbita per altri scopi, salvo in casi veramente eccezionali, quando se ne riconosca l'assoluta ed imprescindibile necessità, in casi, quindi, di forza maggiore; altrimenti la serietà ed il prestigio dei nostri uffici ne resterebbero menomati.

La Presidenza dell'Istituto ha successivamente insistito, inoltrando diverse altre istanze alle Autorità competenti.

Per quanto riguarda il terreno su cui la nuova sede sarà costruita, si è recentemente venuti nella determinazione di eseguire una duplice permuta. Non vi è dubbio che, per un

funzionamento più tranquillo dell'attività scolastica, sia consigliabile che la nuova sede non sorga più al Molo, a causa degli incessanti rumori determinati dall'intenso lavoro che si svolge al Cantiere navale; è necessario, d'altro canto, che la nuova sede sorga in prossimità del mare. Si è cercato di venire incontro a tali esigenze, rendendo attuabile il seguente progetto. Il Cantiere navale avrebbe tutto lo interesse di entrare in possesso del terreno, al Molo, sul quale era costruito l'edificio distrutto, e sarebbe disposto a stipulare un atto di permuta con il Municipio e con la fondazione del « Collegio nautico Gioeni-Trabia », proprietari del suddetto terreno, offrendo in cambio altro terreno, molto più esteso, nel rione dell'Acquasanta. Il nuovo edificio, però, non potrà sorgere, per molteplici motivi oltre quelli accennati, nel rione anzidetto. Si è allora pensato di rendere attuabile una seconda permuta con l'Amministrazione provinciale; quest'ultima entrerebbe in possesso del terreno sito all'Acquasanta e cederebbe, in cambio, il terreno denominato « Antico Ospedale di S. Bartolomeo » della superficie di 3600 metri quadrati, situato nella piazza « Cavallo Marino », precisamente nella località in cui sorgeva il brefotrofo provinciale, anche esso raso al suolo durante il bombardamento del 9 maggio 1943. Con tale permuta, verrebbe assicurato il vantaggio della vicinanza del mare chiuso, (la Cala) e del mare aperto (l'oro Italo); la costruzione dell'Istituto risolverebbe, altresì, un problema di urbanistica, rendendo possibile la sistemazione della vasta zona comprendente la Chiesa della Catena, Porta Felice e l'Archivio di Stato. Sembra che l'Amministrazione provinciale intenda ancora indugiare e voglia frapporre ostacoli alla conclusione dell'accennata operazione.

Invito il Governo regionale a svolgere efficace opera di persuasione presso l'Amministrazione provinciale per indurla ad accettare alla suindicata permuta di cui si è già parlato abbastanza!

Il *Giornale di Sicilia* del 23 ottobre dell'anno scorso pubblicava la notizia che il Consiglio comunale, in una delle sedute della sessione che aveva allora inizio, si sarebbe pronunciato sulla approvazione o meno della deliberazione della Giunta del 24 agosto, relativa ad un bando di concorso nazionale per il progetto del nuovo Istituto nautico, del Collegio nautico e della Scuola pro-

fessionale marittima. Venivano, financo, fornite alcune caratteristiche dell'Istituto e del Collegio nautico: quest'ultimo avrebbe potuto disporre di dormitori con 80 letti, con adeguati servizi igienico-sanitari, di un refettorio per 80 posti, etc. Successivamente, il 17 novembre, il delegato regionale dell'Amministrazione provinciale informava l'opinione pubblica attraverso lo stesso *Giornale di Sicilia*, che non soltanto la suindicata permuta non era prossima a stipularsi, ma che addirittura nessuna proposta concreta era stata avanzata all'Amministrazione provinciale da parte dell'Ufficio dei lavori pubblici del Comune!

Ritengo che la questione sia già matura e che basterebbe soltanto un intervento diretto del Governo regionale per indurre l'Amministrazione provinciale a stipulare l'atto conclusivo. Ho avuto occasione di leggere, negli ultimi giorni, un manifesto murale nel quale è stato riportato il bando di un concorso fra gli ingegneri e gli architetti d'Italia per la costruzione della nuova sede dell'Istituto nautico, del Collegio nautico e della Scuola professionale marittima.

Così, finalmente, il progetto per la costruzione dell'edificio sarà elaborato. Si attende ora che venga stipulata la seconda permuta, perchè la prima sembra che sia stata già conclusa. Ciò, però, non basta; bisogna provvedere al finanziamento per l'esecuzione della opera. Oggi, per la costruzione della nuova sede, occorrerà sostenere una spesa di oltre 300 milioni. Non posso non richiamare l'attenzione del Governo regionale su un appello apparso sul *Giornale di Sicilia* del 15 gennaio scorso, redatto da un gruppo di costruttori navali che, con tono accorato, hanno chiesto alle Autorità competenti che venga abolita nell'Istituto nautico di Palermo la sezione costruttori navali, perchè — è detto nell'appello — bisogna impedire che altri giovani intraprendano studi che conducono ad una carriera sbagliata! Trattasi di un gruppo di delusi, di sfiduciati, di giovani che avranno forse adempiuto al loro dovere durante gli studi e che, ora, si trovano nella disperata condizione di non bastare a se stessi. Da parecchi anni, questi giovani tecnici vanno in cerca di lavoro presso le industrie navali locali, vanno inutilmente peregrinando da un posto all'altro. L'unica industria navale importante, il Cantiere navale di Palermo, dalla fine

della guerra ad oggi non ha assunto alcun costruttore navale: le piccole industrie navali provvedono ai loro bisogni con l'opera di vecchi carpentieri, etc. Cosa faranno dunque i costruttori navali? E' questo un problema grave, un problema sociale, sul quale richiamo l'attenzione dei colleghi e del Governo regionale; bisogna pure fare qualcosa per elevare il morale e le condizioni materiali di questi giovani, che hanno avuto fede ed entusiasmo per gli studi e che oggi, purtroppo, attraversano una grave crisi, dovuta alla impossibilità di trovare una qualsiasi sistemazione.

Si potrebbe, in verità, fare qualcosa. Vi è da rilevare, infatti, che i capitani ed i macchinisti navali trovano occupazione nella marina mercantile, come abbiamo già accennato. I costruttori navali potrebbero essere adibiti al servizio degli scafi, al comando dei carpentieri ed, in generale, alla manutenzione delle navi: la loro opera è particolarmente utile, direi anzi necessaria ed indispensabile, specie nel caso in cui, durante la navigazione, si dovessero verificare incidenti, avarie, falle, incendi, etc. Perdite di vite umane spesso si verificano, per la mancanza a bordo di un tecnico navale. Le compagnie di navigazione, alcune delle quali sono sovvenzionate dallo Stato, potrebbero benissimo assumere i costruttori navali tra il personale tecnico. Non è il caso di parlare di soppressione di qualche sezione nel nostro Istituto tecnico nautico. Dobbiamo invece potenziare tale Istituto. Quanto ho detto poc'anzi, in ordine agli Istituti industriali, può essere ripetuto — e non lo ripeto per brevità — nei riguardi dell'Istituto nautico, che è l'unico di categoria « A », esistente in Sicilia: a Messina, a Catania, a Trapani, a Riposto e a Siracusa, esistono, Istituti nautici: essi sono però di categoria « B ».

L'Istituto nautico di Palermo vanta nobili e luminose tradizioni marinare; i diplomati di tale Istituto, che si sono particolarmente distinti in azioni memorabili, sono numerosi; faccio soltanto il nome di qualcuno: Luigi Rizzo, affondatore della corazzata « Santo Stefano » della Marina austriaca.

ROMANO GIUSEPPE, *Assessore alla pubblica istruzione*. Io sapevo che Luigi Rizzo aveva studiato a Messina.

BONAJUTO. Ecco, il messinese si è ribellato.

GUGINO. No, Luigi Rizzo ha studiato a

Palermo; ho voluto ciò controllare personalmente ed il Preside dell'Istituto nautico me ne ha dato conferma.

STABILE. Il Comandante Rizzo era un siciliano, e questo basta!

GUGINO. Mi associo a quello che afferma l'onorevole Stabile. Non facciamo qui questioni di appartenenza a questa od a quella provincia della Sicilia. Tutti i siciliani vanno posti sul medesimo piano. Non posso non ricordare un altro glorioso nome, quello di Simone Gulì, comandante del transatlantico «Principessa Mafalda», inabissatosi parecchi anni or sono durante la navigazione. Simone Gulì, autentico eroe siciliano, nato in questa città, preferì restare sul ponte della nave durante il mare in tempesta e rimase al suo posto dopo avere provveduto al salvataggio dell'intero equipaggio, immolandosi, pur potendosi salvare; egli non volle abbandonare la nave affidata al suo comando.

ROMANO GIUSEPPE. *Assessore alla pubblica istruzione.* Aveva il dovere di salvarsi.

GUGINO. E' vero, egli aveva il dovere di salvarsi, come ha osservato l'onorevole Assessore alla pubblica istruzione; ma proprio per questo motivo il suo gesto raggiunge le più alte vette dell'eroismo; in Simone Gulì l'attaccamento al dovere fu ancora più saldo dell'attaccamento alla vita.

ROMANO GIUSEPPE. *Assessore alla Pubblica istruzione.* Quando si è compiuto il proprio dovere...

GUGINO. Simone Gulì, onorevoli colleghi, è andato oltre il suo dovere; egli ha voluto ispirarsi alle più nobili tradizioni marinare ed il suo sacrificio costituisce un esempio per le future generazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Gugino, lei sta facendo una commemorazione! Svolga piuttosto l'interpellanza, la prego.

GUGINO. Sento il dovere di mettere in rilievo lo slancio generoso e sublime di alcuni tra i più degni figli della nostra Isola; mi limito soltanto a ricordare i nomi di Giovanni Ingrao, Giovanni Marazio, Alberto Crepas, Ignazio Castrogiovanni, Gioacchino Valenti, Rosario Di Filippo, Giuseppe Scavo che insieme a molti altri, hanno onorato, col loro eroismo, la Sicilia. Debbo rivolgere un appello al Governo regionale perchè le nobili tradizioni marinare del nostro popolo non vengano sol-

tanto rievocate, ma addirittura rinnovate. Possano i nostri giovani seguire l'esempio luminoso dei loro predecessori. (*Applausi a sinistra*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Franco, Assessore ai lavori pubblici, per rispondere a questa interpellanza.

FRANCO. *Assessore ai lavori pubblici.* Sono grato all'onorevole Gugino per la magnifica illustrazione della storia, del rendimento e del valore culturale e professionale dell'Istituto nautico di Palermo. Su ciò nessuna discussione. Qui, il problema, però, così come è posto, riguarda la ricostruzione della sede di questo Istituto, che è un Istituto parastatale ed il cui immobile appartiene ad un Ente locale: il Comune.

Si tratta inoltre di risolvere il problema dei locali, perchè attualmente sono in corso permuta tra il Cantiere navale ed il Comune, tra il Comune e la Provincia. Pertanto, fino a quando non sarà designata la nuova area, entro la quale l'Istituto dovrà sorgere, fino a quando non si conoscerà l'esito del concorso per la costruzione di questi nuovi locali, fino a quando, infine, l'Ente proprietario, — il Comune — non presenti una sua domanda, con priorità, per la ricostruzione di questo stabile, a preferenza di un altro, o di un'altra opera da esso predisposta, sulla disponibilità dei fondi stanziati ed assegnati alla città di Palermo, nulla noi potremo decidere, perchè noi, come Autorità regionale, non abbiamo facoltà di agire direttamente, ma interveniamo soltanto in fase di programmazione.

In risposta a quanto ha detto l'onorevole Gugino, devo precisare che l'Assessorato per i lavori pubblici compie oggi un'opera di sintesi, al fine di intervenire, anche nella gradualità dei programmi, e nell'interesse degli enti antarchici, come i Comuni e le Provincie, anche se si tratti di opere che vengano finanziate con l'obbligo del parziale contributo da parte degli enti stessi. Per il Comune di Palermo, i problemi da risolvere sono immani, come lo sono in tutta la Sicilia. Occorre certamente graduarli. Vi sono istituti che, bene o male, anche se non come sarebbe necessario, funzionano, esplicano un'attività educativa ed istruttiva. Indubbiamente il rendimento sarebbe molto più efficace qualora questi Istituti disponessero di un'attrezzatura perfetta, qualora potessero giovare di esercitazioni pratiche, compiute con tutti i mezzi

tecnici disponibili; comunque, ripeto, oggi, bene o male, questi Istituti funzionano, mentre è ancora insoluto il problema del nostro Liceo scientifico — che quasi non esiste e che bisogna ricostruire — ed in genere il problema della ricostruzione dei palazzi distrutti. Non voglio allargare il campo di indagine a tutti gli spaventosi bisogni dell'intera Isola. L'onorevole Gugino ha messo egregiamente in evidenza un importante problema. Noi non possiamo che sottolinearlo ed associarci alla sua parola, assicurando nel contempo che faremo di tutto per rendere prossimo il momento in cui l'Istituto nautico potrà essere restituito all'antico decoro ed alla nobilissima tradizione; tradizione che si esplica in un campo molto proficuo all'attività futura della Regione, perchè indirizza le giovani generazioni ad un'attività utile per l'intensificazione dei traffici, del lavoro e della produzione della Regione intera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Gugino per dichiarare se è soddisfatto.

GUGINO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'Assessore ai lavori pubblici e spero che sarà rivolto il più vivo interessamento alla costruzione della nuova sede.

Ritengo che il problema della cultura, della preparazione professionale dei nostri giovani, occupi un posto preminente tra i numerosi problemi che riguardano la vita del popolo siciliano; bisogna quindi venire incontro, per quanto possibile, alle esigenze fondamentali della cultura che non possono essere poste sullo stesso piano delle comuni esigenze della vita normale, che riflettono i bisogni materiali soltanto di gruppi o categorie di persone, come — per esempio —, le sistemazioni stradali, il risanamento urbanistico, l'esecuzione di lavori pubblici, etc.. Diversamente la nostra Isola rimarrà in uno stato di permanente arretratezza. Per elevare la nostra regione al livello delle altre regioni d'Italia, è necessario, innanzi tutto, risolvere i problemi della cultura, i problemi della scuola di qualsiasi grado, dalle scuole di lavoro, dalle scuole professionali alle Università, che si trovano oggi, purtroppo, in condizioni assai precarie, per quanto riguarda l'attrezzatura tecnica dei laboratori e dei gabinetti scientifici. Io spero, quindi, che questo mio appello tendente alla intensificazione degli sforzi per elevare il livello culturale dei nostri giovani, ven-

ga accolto dal Governo regionale. Che siano trovati i mezzi, a qualunque costo, costi quel che costi! Questa frase è stata più volte ripetuta dall'onorevole De Gasperi in ben altre occasioni. Io qui la ripeto per ribadire le precedenti affermazioni, per confermare l'inderogabile necessità di potenziare i nostri istituti di istruzione tecnica, al fine di elevare la preparazione professionale di coloro cui sarà affidato il compito di attuare l'industrializzazione dell'Isola. (*Applausi a sinistra*)

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno l'interpellanza degli onorevoli Cacciola, Romano Giuseppe ed altri all'Assessore alla pubblica istruzione, per conoscere le ragioni per cui non si sia ancora provveduto alla regolare costituzione del Consiglio di amministrazione del Convitto "Alighieri", di Messina.

ROMANO GIUSEPPE. *Assessore alla pubblica istruzione.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMANO GIUSEPPE. *Assessore alla pubblica istruzione.* Poichè il Consiglio di amministrazione del Convitto "Dante Alighieri", di Messina è già stato costituito, credo che la interpellanza possa ritenersi superata.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, rimane così stabilito.

Segue una interpellanza degli onorevoli Verducci Paola e Romano Giuseppe al Presidente della Regione ed all'Assessore all'igiene ed alla sanità.

Poichè gli onorevoli interpellanti fanno oggi parte del Governo, l'interpellanza deve ritenersi ritirata.

Segue l'interpellanza degli onorevoli Papa D'Amico, Lo Manto, Adamo Domenico e Seminara al Presidente della Regione ed all'Assessore al lavoro, alla previdenza ed all'assistenza sociale, per sapere se essi conoscano la tragica situazione economica dei pensionati della Previdenza sociale, i quali percepiscono la misera somma di lire 2.359 mensili, e se non credano opportuno tutelare gli interessi di tanti lavoratori siciliani che nella miseria e nella fame trascorrono i loro ultimi giorni, intervenendo presso il Governo centrale perchè ad essi venga concesso senza remore:

a) un acconto immediato in attesa dell'approvazione, da parte del Parlamento nazionale, del disegno di legge sugli adeguamenti delle pensioni;

b) il pagamento della 13^a mensilità.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Papa D'Amico, per svolgere questa interpellanza.

PAPA D'AMICO. Onorevoli colleghi, signori del Governo, è la voce di una autentica miseria, che, attraverso questa nostra interpellanza, arriva oggi in quest'Assemblea, una di quelle miserie che soffre nel silenzio, mascoiata e non caratterizzata da alcuno scopo elettorale.

ROMANO GIUSEPPE. *Assessore alla pubblica istruzione ... e derisa!*

PAPA D'AMICO. Sì, onorevoli colleghi, come ben dice l'Assessore alla pubblica istruzione, qualche volta anche derisa. E' il problema, il tragico problema dei pensionati della Previdenza sociale. Costoro trascinano gli ultimi giorni della loro vita nella più squalida povertà. Pochi giorni or sono ho avuto occasione di rendermene conto. Ho assistito ad una loro riunione, tenuta sotto l'arco di una vecchia chiesa. Essi non hanno un posto dove potersi riunire, non mobili, non tavoli, nulla. Sfido, non hanno nemmeno un tetto per ripararsi! Forse è stata questa la prima volta nella quale io mi sia veramente trovato al cospetto di una miseria che credevo non potesse esistere più ai nostri giorni: pallidi volti smarriti, abiti consunti, espressioni disperate. Una visione da schermo cinematografico... e che era invece palpitante realtà.

So bene che il Governo regionale non ha competenza per risolvere questo problema: esso, però, deve intervenire, poichè l'autonomia non consiste soltanto in una funzione costruttiva, ma anche in una funzione di vigilanza. Attraverso questa interpellanza noi vogliamo, appunto, provocare l'intervento del nostro Governo regionale presso il Governo nazionale. E' il problema dei vecchi lavoratori, legati ad una pensione pagata da un istituto che ha l'altisonante nome di Previdenza sociale! Essi oggi vivono esclusivamente con queste irrisorie, mortificanti, pensioni che oscillano dalle 2.500 alle 3.500 lire al mese: sono nuclei di familiari tuttora sottoposti al pagamento di tasse comunali e che vedono periodicamente peggiorate le loro modestissime suppellettili, delle quali, tante volte, non possono neppure pagare il riscatto.

Nella nostra provincia di Palermo questa numerosa categoria ammonta a circa 20 mila.

Quante braccia scarse, braccia di vecchi la-

voratori, ho visto alzare disperatamente in quella riunione! Il problema urta dolorosamente contro la sensibilità morale di chi avverte il fremito della umana solidarietà: questa gente ha, in sostanza, pagato, durante il periodo dell'attività lavorativa, contributi di sacrificio, per potere, nel momento più tragico dell'esistenza, quando cioè sta per chiudersi l'arco della vita, passare tranquillamente gli ultimi giorni.

Il buon padre di famiglia, che vive di lavoro, pensa di affrontare la tristezza ed i pericoli della vecchiaia e porsi al riparo degli oltraggi del tempo, in tre modi: col risparmio, con l'assicurazione e con la pensione, e tutto ciò per anni ed anni, attraverso il quotidiano sacrificio.

La guerra scellerata ha ingoiato i risparmi, ha annullato i benefici dell'assicurazione, ha reso irrilevanti quelli delle pensioni. Per quanto riguarda le pensioni degli statali, c'è oggi un certo movimento: sta per essere varata una legge; si tenta, comunque, di provvedere in qualche modo.

Per i lavoratori non statali, per coloro che hanno indubbiamente contribuito, nella sfera dei rapporti privati, al benessere ed al potenziamento della Nazione, per costoro, nulla si è fatto, e nulla si accenna a fare di concreto.

E chi meglio del nostro Governo regionale, espressione della volontà popolare siciliana, può agire in difesa di questi derelitti, che, soprattutto in Sicilia, non hanno altri mezzi di difesa? Come si può vivere con pensioni che oscillano sulle tremila lire al mese? E, si noti: questi lavoratori pagarono i loro tributi con lire pregiate, mentre oggi riscuotono indennità svalutate: ciò è illegale ed immorale.

L'interpellanza del gruppo parlamentare qualunquista mira a questo: provocare dal Governo nazionale, che è il solo competente, un sollecito provvedimento legislativo che adegui le pensioni della Previdenza sociale alle necessità fondamentali della vita odierna.

Voglio qui ricordare che nell'aprile del 1948 si è costituita a Roma l'Opera nazionale per i pensionati della Previdenza sociale. Ma questo provvedimento non ha avuto altro effetto che quello di creare un nuovo dispendioso organismo burocratico...

STABILE. Come sempre!

PAPA D'AMICO.... e, quel che è peggio, di ridurre, per quanto modestamente, le già misere indennità dei pensionati!

Si è, infatti, creato un fondo patrimoniale, costituito da 200 milioni erogati dal Governo, più le trattenute di lire dieci per ciascuno di loro. Gli uffici postali prelevano ogni mese tale somma, e la folla di quei miseri non ha visto altro beneficio!

E, si badi, questi fondi dovevano avere una destinazione urgente, contingente: l'assistenza farmaceutica e sanitaria!

Voi comprendete l'importanza di tale assistenza, per gente che non può affrontare i prezzi assolutamente proibitivi delle specialità farmaceutiche che, con tanta facilità, vengono prescritte dai medici!

E' tempo che si finisca una buona volta con il sistema di provvedere ai bisogni del popolo ed alle ingiustizie sociali mediante la creazione di enti ed organismi burocratici! (*Applausi a sinistra*)

Onorevoli colleghi dell'Assemblea, signori del Governo, voi lo vedete e non potete non sentire che il problema s'impone alla vostra attenzione e soprattutto alla vostra azione.

L'autonomia — lo ripeto — non ha semplicemente una funzione costruttiva; ha anche una funzione di vigilanza e di propulsione. Il nostro Governo ha il dovere di rendere noto a Roma quale sia la situazione di questa nostra gente di Sicilia, di sollecitare una legge che adegui le pensioni al costo della vita, e, poichè l'argomento contingente non consente ritardi, anche la concessione di acconti, così come si è fatto — io credo — per i pensionati statali. Che siano dati degli acconti a questi disgraziati, che sia anche concessa loro, come ai pensionati statali, la 13^a mensilità, che venga dato loro anche un aiuto reale e tempestivo.

La raccomandazione che il Gruppo qualunquista, attraverso questa interpellanza, fa al Governo, non deve cadere nel vuoto, non dovrà cadere nel vuoto, non potrà cadere nel vuoto, perchè essa è l'espressione di una necessità umana: il diritto di vivere!

POTENZA. Presenteremo una mozione e la voteremo all'unanimità; così avrà il suo peso a Roma!

PAPA D'AMICO. Il Governo della Regione, mi auguro quindi, vorrà intervenire con urgenza presso il Governo centrale per l'emanazione di una legge che adegui, in forma accettabile, le pensioni dei lavoratori privati, sottoposti alla sfera di influenza della Previdenza sociale. Si conceda, intanto, un im-

mediato acconto su quelle che potranno essere le future previdenze, per evitare la vergogna che il lavoro non più sfruttabile stenda la mano all'umiliante elemosina cittadina! (*Virissimi generali applausi*)

PELLEGRINO, Assessore al lavoro, alla previdenza ed all'assistenza sociale. E' senza dubbio degna di encomio l'opera degli onorevoli interpellanti ed è stretto dovere del Governo intervenire, in favore di coloro che hanno speso la loro esistenza nel lavoro ed hanno, per ciò stesso, diritto all'assistenza nella vecchiaia. Ed io, che sono vissuto di lavoro e che già sono vecchio, penso quale potrà essere l'ora che mi si prepara, quando non avrò più la possibilità di lavorare. Immaginate da questo, onorevoli interpellanti, con quanto amore e con quale cura mi sia interessato di questa pratica.

Purtroppo, però, il Governo centrale non ha voluto, fino a questo momento, intervenire, come sarebbe stato suo dovere, per riparare a quello che poc'anzi venne chiamato "malfatto", ma che io, se non fosse per rispetto dell'Assemblea, definirei, con parola più vibrata e più amara, disinteressamento colpevole, ricorso ad una serie di espedienti che non porteranno ad alcun reale miglioramento.

Sin dal maggio 1948, la Commissione centrale per la previdenza sociale aveva già ultimato i suoi lavori, relativi all'aumento delle pensioni per il personale amministrato. Purtroppo, però, quando i lavori furono ultimati, gli Istituti risposero che non avevano la possibilità, per difetto di fondi, di concretare quanto la Commissione consigliava. Quando il ritardo venne rimproverato, quando l'Assessore si rivolse al Governo centrale chiedendo per quale ragione non si intendesse provvedere, venne risposto che gli Istituti avevano, al contrario, anticipato delle somme, in quanto non avevano riscosso due specie di contributi che si sarebbero dovuti versare.

La responsabilità di coloro che oggi vengono meno all'adempimento di un obbligo non può riflettersi sull'esercizio di un diritto da parte di coloro che hanno rinunciato a parte del loro stipendio e del loro salario durante la loro vita di lavoro. Si tornò a scrivere in questo senso e, nonostante ciò, venne risposto che non era possibile risolvere il problema aumentando le aliquote, in quanto, se così si fosse fatto, si sarebbero avute, di conseguenza, delle ripercussioni sui costi di produzione, che

avrebbero determinato un aumento del costo della vita. Insomma, si allargava il problema in maniera tale da impedire di giungere ad una soluzione. Si tornò a scrivere e si tornò ad insistere; ma gli effetti sono stati sempre gli stessi.

Onorevoli colleghi, io penso che il problema possa essere risolto in una sola maniera; più che quella dell'Assessore, io penso sia necessario che intervenga la parola unanime dell'Assemblea. (*Applausi - Vivi consensi*)

Noi tutti dobbiamo occuparci di questo problema, e dobbiamo fare giungere a Roma una parola di sollecito ed anche di protesta per il fatto che non si è voluto intervenire. Io ho telegrafato perchè venisse concessa, a questi vecchi lavoratori, la pensione per il mese di dicembre prima che giungesse il giorno di Natale. Questo mio telegramma non ebbe neppure l'onore di una risposta. Mi si rispose soltanto dopo Natale. Con quel telegramma io feci il mio dovere di cittadino, di siciliano, di rappresentante del Governo regionale, protestando perchè il Governo centrale, non avendo preso in considerazione la questione, aveva dimostrato di non voler compiere un'opera umanitaria, doverosa verso coloro che avevano lavorato. (*Applausi*)

POTENZA. Onorevole Papa D'Amico, presenti una mozione sull'argomento: noi la voteremo all'unanimità; essa potrà avere così il suo peso al Parlamento nazionale. (*Consensi*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Papa D'Amico, per dichiarare se è soddisfatto.

PAPA D'AMICO. Dichiaro di trasformare l'interpellanza in mozione. Sono certo che essa sarà approvata all'unanimità dall'Assemblea, onde possa essere inviata al Governo centrale.

PRESIDENTE. L'interpellanza che segue, dell'onorevole Montalbano al Presidente della Regione è stata ritirata.

Segue all'ordine del giorno un'interpellanza dell'onorevole Semeraro ed altri al Presidente della Regione circa l'applicazione della legge sull'imponibile di mano d'opera in agricoltura.

PELLEGRINO, *Assessore al lavoro, alla previdenza ed all'assistenza sociale*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PELLEGRINO, *Assessore al lavoro, alla previdenza ed all'assistenza sociale*. Ricordo all'Assemblea che l'argomento che forma oggetto di questa interpellanza venne discusso nella seduta del 17 dicembre 1948, in sede di svolgimento della mozione dell'onorevole Semeraro ed altri, conclusasi con la presentazione di un ordine del giorno che fu votato ed approvato. Pertanto, questa interpellanza dovrebbe intendersi esaurita.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Sui lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle mozioni all'ordine del giorno è rinviato alla seduta pomeridiana.

Prego gli onorevoli colleghi che avessero intenzione di intervenire nella discussione del bilancio, di iscriversi tempestivamente a parlare, onde poter regolare la discussione stessa. Finora risulta iscritto a parlare soltanto l'onorevole Caligian.

La seduta è rinviata alle ore 17, col seguente ordine del giorno:

1) Comunicazioni.

2) Svolgimento di mozioni.

3) Presa in considerazione della proposta di legge Cuffaro ed altri: « Assegno mensile ai vecchi lavoratori » (235).

4) Seguito della discussione del disegno di legge: « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione Siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949, (152, 152 A, 152 B, 152 C, 152 D).

5) Discussione dei seguenti disegni di legge:

a) Variazioni di bilancio per l'anno finanziario 1948-49 (229);

b) Ratifica del decreto legislativo del Presidente della Regione Siciliana 13 agosto 1948, n. 18, concernente la recezione del capo II del decreto legislativo 16 aprile 1948, n. 830, recante norme per i concorsi a posti di maestro elementare (175);

c) Sistemazione nei ruoli degli insegnanti elementari dei mutilati ed invalidi di guerra abilitati all'insegnamento (196);

d) Aliquote massime di imposta camerale (186);

e) Classificazione delle locande (192);

f) Proroga dei termini di cui agli artt. 17 e 22 della legge regionale 29 settembre 1948, n. 40 (199);

g) Ratifica del decreto legislativo presidenziale 15 ottobre 1947, n. 94, concernente l'istituzione di una Commissione consultiva presso la Presidenza regionale (170);

h) Istituzione di un Istituto regionale fito-sanitario (163);

i) Ratifica del D. L. del Presidente della Regione Siciliana 30 ottobre 1948, n. 27, riguardante l'applicazione nel territorio della

Regione Siciliana del decreto legislativo 24 aprile 1948, n. 588, con aggiunte e modificazioni, relative al conferimento di posti disponibili nei ruoli delle Camere di commercio industria ed agricoltura (202).

La seduta è tolta alle ore 13.

DALLA DIREZIONE RESOCONTI E STUDI LEGISLATIVI

IL DIRETTORE

Dott. Giovanni Morello

TIPOGRAFIA S. PEZZINO E F. - PALERMO